PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Miejscowe Porozumienie Graniczne (MPG)

regulujące

zarządzanie infrastrukturą kolejową
dla prowadzenia i organizowania ruchu kolejowego
na odcinku granicznym i w stacjach granicznych

Zwardoń (RP) – Skalite (SR)

Ważne od 01.01.2010 r.

Spis treści

pozycja	treść	strona
1.	Wykaz zmian	5
2.	Zakres znajomości postanowień	6
3.	Wykaz użytych znaczeń i skrótów	8
4.	Definicje	9
5.	Postanowienia ogólne	10
6.	Opis kolejowego przejścia granicznego	11
6.1.	Charakterystyka przejścia	11
6.2.	Parametry techniczne	12
6.3.	Liniowe urządzenia sterowania ruchem	12
6.4.	Przejazdy	13
6.5.	Urządzenia telekomunikacji	13
6.6.	Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci	14
6.7	Parametry techniczne linii kolejowej odcinka granicznego	15
7.	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie	15
7.1.	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej odcinka granicznego	15
7.2.	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	16
7.3.	Diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kolejowych	16
7.4.	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń telekomunikacji	16
7.5.	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej	16
8.	Stacja graniczna Skalite	17
8.1.	Postanowienia miejscowe, charakterystyka	17
8.2.	Tory stacyjne	17
8.3.	Perony	18
8.4.	Semafory (sygnalizatory)	18
8.5.	Sieć i zasilanie sieci trakcyjnej	19
8.6.	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	19
8.7.	Urządzenia telekomunikacji	19
8.8.	Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu	19
8.9.	Manewry	19
8.10.	Postanowienia znaczenia miejscowego	20
9.	Stacja graniczna Zwardoń	20
9.1.	Postanowienia miejscowe, charakterystyka	20
9.2.	Tory stacyjne	20
9.3.	Perony	21
9.4.	Semafory (sygnalizatory)	21
9.5.	Sieć i zasilanie sieci trakcyjnej	22
9.6.	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	22

9.7.	**Urządzenia telekomunikacji**	**22**
9.8.	**Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu**	**22**
9.9.	**Manewry**	**23**
9.10.	**Postanowienia znaczenia miejscowego**	**23**
10.	**Język służbowy**	**23**
11.	**Postanowienia w sprawie obowiązywania przepisów**	**23**
12.	**Prowadzenie i organizacja ruchu pociągów**	**24**
12.1.	**Postanowienia znaczenia miejscowego**	**24**
12.2.	**Prowadzenie ruchu pociągów**	**24**
12.3.	**Jazdy pociągowe**	**31**
12.4.	**Jazdy manewrowe po torze szlakowym**	**31**
12.5.	**Przerwa łączności**	**32**
12.6.	**Rozkazy pisemne**	**32**
12.7.	**Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika**	**32**
12.8.	**Obowiązki pracowników przewoźnika po zatrzymaniu pociągu, i w czasie postoju pociągu na stacji**	**32**
12.9.	**Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na odcinku granicznym**	**33**
12.10.	**Cofanie pociągu ze szlaku (odcinka granicznego)**	**34**
12.11.	**Ściąganie części pociągu ze szlaku**	**34**
13.	**Ograniczenia prędkości**	**35**
14.	**Zamknięcia torowe**	**36**
15.	**Zdarzenia nadzwyczajne, wypadki, incydenty, praca kolei w warunkach zimowych,**	**39**
16.	**Przewóz przesyłek nadzwyczajnych i niebezpiecznych**	**40**
17.	**Bezpieczeństwo i higiena pracy oraz ochrona przeciwpożarowa**	**40**
18.	**Wykaz załączników**	**41**
19.	**Postanowienia końcowe.**	**41**

1. Wykaz zmian *)

Nr zmiany	Dotyczy	Ważne od ...	Poprawił	Data	Podpis
1	Pkt 2,3,6.3., 6.5.2., 6.5.3., 6.6.2. 6.6.3., 6.6.4., 7.1., 7.2., 7.4., 8.6., 9.6.,9.9., 12.1.2., 12.1.4., 12.2.1., 12.3.2., 12.3.3., 12.3.5., 13.1., 13.2., 14.1., 14.2., 14.4., 15.6., 16.1., 16.2., 16.3., 16.4., 19.1., Załącznik Nr 1, Załącznik Nr 3, Załącznik Nr 4.	9.12.2012	E. Wągiel	30.11.1012	E. Wągiel
2	Pkt 6.51., 6.5.2., 12.1.2., 12.2.1., Załącznik Nr 1.	01.08.2014	E. Wągiel	07.07.2014	E. Wągiel
3	Pkt 8.6., Załącznik Nr 4 nowy podpunkt 389.	01.04.2016	E. Wągiel	08.03.2016	E. Wągiel

*) Pracownik dokonujący zmian odpowiada za terminowe, dokładne wprowadzenia zmian oraz

aktualizację tego wykazu

2. Zakres znajomości postanowień

PKP PLK S.A.	
- Dyrektorzy Biur Eksploatacji i Współpracy Międzynarodowej w centrali PKP PLK	Informacyjnie
- Stanowiska ds. Umów granicznych w IWM Warszawa	Znajomość całkowita
- Dyrektorzy IRO Oddział Południowy, IZ Sosnowiec	Informacyjnie
- Naczelnik i Z - cy IDDE Sosnowiec	Znajomość całkowita pkt 8,9,10,11,12;
- Dyspozytor odcinka VI IDDE Sosnowiec	Znajomość całkowita pkt 8,9,10,11,12;
- Dyspozytor: koordynator i planista zmianowy IDDE Sosnowiec	Znajomość całkowita pkt 8,9,10,11,12;15,16
Naczelnicy Działów w IZ Sosnowiec:	
- Naczelnik Działu Eksploatacji	Znajomość całkowita
- Naczelnik Działu Automatyki i Telekomunikacji	Znajomość całkowita pkt.5,6,7,8.6.,8.7.,8.8., 9.6,9.7.,10,11,15
- Naczelnik Działu ds. Nawierzchni Budynków i Budowli	Znajomość całkowita pkt 5,6,7,8,10,11,15
- Naczelnik Działu ds. Energetyki	Znajomość całkowita pkt 6,7.5.,8.5.,9.5.,10,11, 15
- Naczelnik Działu Kontroli i Instruktarzu	Znajomość całkowita
- Dyspozytor zakładowy IZ Sosnowiec	Znajomość całkowita pkt.8,9,10,11,12;15,16
Pracownicy wykonujący czynności kontrolne w pionach: nawierzchni, automatyki, i ruchu	Znajomość całkowita
- Pracownik prowadzący sprawy graniczne w IZ	Znajomość całkowita
- Naczelnicy Sekcji Eksploatacji Bielsko Biała	Znajomość całkowita
- Zawiadowcy ds. inżynierii ruchu w ISE Bielsko Biała	Znajomość całkowita
` Dyżurni ruchu nastawni Zdn	Znajomość całkowita
- Dyspozytor sieci i zasilania EZ Katowice	Znajomość całkowita pkt. 6.6,6.6.11 do 6.6.14,8.5,14.
- Doradca ds. RID (IZ)	16 do 16.5
Przewoźnicy i inne podmioty gospodarcze	
- Pracownicy podmiotów wykonujących przewozy kolejowe przez przejście graniczne Zwardoń - Skalite	Znajomość całkowita pkt. 3 do 5.3, od 5,5 do 6.6.2.;6.4., 6.5.4.,6.6.1., 6.7.; od 8.1. do 2.1.1.,12.1.3., od 12.3. do 12.4.1., od 12.6. do 12.11.5., od 15.1. do 15.5., 16.1., 17., 19.4., 19.5., Załączniki: nr 2 do 4

-	osoby fizyczne lub prawne (przedsiębiorcy), którzy na zasadzie umów z ŻSR lub PKP PLK S.A. wykonują dla ŻSR lub PKP PLK S.A. roboty lub inne czynności wchodzące w obszar zarządzania infrastrukturą, jej utrzymaniem i konserwacją na odcinku granicznym	Znajomość informacyjna - zakres znajomości określi zamawiający

1)

3. Wykaz użytych znaczeń i skrótów

GR	Generálne riaditeľstvo (Dyrekcja Okręgowa)
MZ	Miestna zmluva
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
EZ	Zakład PKP Energetyka S.A.
EZSZ	Sekcja Zasilania Elektroenergetycznego
NS	Napájacia stanica (podstacja trakcyjna)
NZZ	Napájanie zabezpečovacieho zariadenia
HDV	Hnacie drahove vozidlo (czynny pojazd kolejowy z napędem)
ID	PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
IDDE	PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym
IRO	Centrum Realizacji inwestycji Oddział Południowy
ISE	Sekcja Eksploatacji
IZ	Zakład Linii Kolejowych
PKP PLK S.A.	Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.
OR	Oblastné riaditeľstvo (u ŽSR) (Dyrekcja Regionalna)
ORD	Oddelenie riadenia dopravy
PMD	Posun medzi dopravňami (manewry po torze szlakowym)
PN	Privolávacia návesť (sygnał zastępczy)
PP	Prevádzkový poriadok (u ŽSR)
PZS	Priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné
PZZ	Priecestné zabezpečovacie zariadenie (urządzenia zabezpieczenia przejazdu)
RP	Rzeczpospolita Polska
RTS	Regulamin techniczny stacji
RPN	Ručná privolávacia návesť (ręczny sygnał zastępczy)
RSE	Riadiace stredisko energetiky (u ŽSR)
SMSÚ	Stredisko miestnej správy a údržby (u ŽSR)
SMSÚ EE	Stredisko miestnej správy a údržby, elektrotechnika a energetika (u ŽSR)
SMSÚ OZT OT	Stredisko miestnej správy a údržby, oznamovacia a zabezpečovacia technika, oznamovacia technika (u ŽSR)
SMSÚ OZT ZT	Stredisko miestnej správy a údržby, oznamovacia a zabezpečovacia technika, zabezpečovacia technika (u ŽSR)
SMSÚ ŽTS TO	Stredisko miestnej správy a údržby, železničné trate a stavby, traťový obvod (u ŽSR)
SR	Slovenská Republika
TNS	Trakčná napájacia stanica (Podstacja trakcyjna zasilająca)
TV	Trakčné vedenie
TTP	Tabulki Tratovych Pomerov (tabelki warunków techniczno – ruchowych)
TZZ AH 2000	Traťové zabezpečovacie zariadenie AH 2000 (automatické hradlo) Liniowe urządzenia sterowania ruchem AH 2000 (blokada liniowa)
RMIZA	Ústredný register mimoriadnych zásielok
UIC	Medzinárodná železničná únia
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železničná stanica (stacja)
Z1	Pravidlá železničnej prevádzky (u ŽSR)
Zdn	Zwardoń
ŽI	Železničná infraštruktúra (u ŽSR)[1)]

4. DEFINICJE

Dla postanowień tego Miejscowego Porozumienia Granicznego obowiązują następujące definicje i pojęcia:

Stacja graniczna:
ostatnia stacja przed granicą.
Prowadzenie ruchu pociągów pomiędzy stacjami granicznymi odbywa się według przepisów właściwego zarządcy i niniejszego MPG.
Stacjami granicznymi są: Skalite (SR) i Zwardoń (RP).

Odcinek graniczny:
– Część linii kolejowej pomiędzy dwoma stacjami granicznymi

Zarządca Infrastruktury Kolejowej:
– w SR - osoba prawna lub fizyczna spełniająca warunki dla zarządcy infrastruktury określone w Zákoně o dráhách (o drogach kolejowych) č. 164/1996 w brzmieniu obowiązującym;
- w RP – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 86/2003 poz. 789) w obowiązującym brzmieniu

Przewoźnik kolejowy (przewoźnik):
– w SR - osoba prawna lub fizyczna spełniająca warunki dla przewoźnika określone w Zákoně o dráhách č. 164/1996 Z. z. w brzmieniu obowiązującym
- w RP – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne na zasadach określonych w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 86/2003 poz. 789) w obowiązującym brzmieniu.

Miejsce (punkt) styku/granice utrzymania:
– Miejsce (punkt), w którym kończy się i zaczyna odpowiedzialność za eksploatację, diagnostykę, naprawy i utrzymanie poszczególnych elementów infrastruktury właściwej strony (np. tory kolejowe, sieć trakcyjna, sieci telekomunikacyjne, urządzenia sterowania ruchem), których położenie określone jest w niniejszym porozumieniu granicznym.

Regulamin techniczny stacji (RTS)/ Prevádzkový poriadok (PP):
Dokument zawierający postanowienia miejscowe dotyczące technologii, organizacji pracy stacji oraz warunków technicznych prowadzenia ruchu na stacji i przyległych szlakach, reguluje w oparciu o istniejące warunki miejscowe wykonywanie pracy manewrowej na stacji.

Dyżurny ruchu /Výpravca:
- pracownik zarządcy infrastruktury lub pracownik upoważniony przez Zarządcę do wykonywania czynności dyżurnego ruchu.

Maszynista/ Vodic kolajoveho vozidla:
– Pracownik (osoba) kierująca pojazdem kolejowym z napędem.

5. Postanowienia ogólne

5.1. Niniejsze miejscowe porozumienie graniczne dla zarządzania infrastrukturą kolejową i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku granicznym i stacjach granicznych Zwardoń – Skalite (zwane dalej MPG Zwardoń – Skalite) opracowano zgodnie z kierunkami wskazanymi w dyrektywach UE w sprawie udostępniania linii kolejowych w oparciu o obowiązujące w RP i SR przepisy prawa oraz w oparciu o obowiązujące instrukcje i przepisy zarządców infrastruktury umawiających się stron.
Niniejsze miejscowe porozumienie graniczne MPG Zwardoń – Skalite opracowano na podstawie Umowy o współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego przez granicę państwową pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką zawartą pomiędzy PKP PLK S.A. i Železnice Slovenskiej Republiky „ŽSR" w dniu 17.6.2008 r.

5.1.1. Z niniejszego MPG sporządzono wyciąg dla przewoźników kolejowych. Numeracja punktów wyciągu dla przewoźników jest zgodna z niniejszym MPG i jest zawarta w punkcie 2. - zakres znajomości postanowień.

5.2. MPG Zwardoń – Skalite obowiązuje:

a) wszystkich pracowników ŽSR i PKP PLK S.A. związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku granicznym Zwardoń – Skalite;
b) pracowników osób prawnych, którzy na zasadzie umów z PKP PLK S.A. wykonują roboty lub inne czynności związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku granicznym Zwardoń – Skalite;
c) osoby fizyczne lub prawne, przedsiębiorców, którzy na zasadzie umów z ŽSR lub PKP PLK S.A. korzystają z dostępu do linii odcinka granicznego Zwardoń – Skalite. Osoby te (podmioty, przedsiębiorcy) muszą zostać zobowiązani umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG;
d) osoby fizyczne lub prawne (przedsiębiorców), którzy na zasadzie umów z ŽSR lub PKP PLK S.A. wykonują dla ŽSR lub PKP PLK S.A. roboty lub inne czynności wchodzące w obszar zarządzania infrastrukturą, jej utrzymaniem, konserwacją lub mające wpływ na prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu na odcinku granicznym Zwardoń – Skalite muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG.

5.3. Sposób sprawdzenia znajomości postanowień MPG dla właściwych stanowisk pracy realizowany jest wg przepisów właściwego zarządcy infrastruktury.

Zarządcy infrastruktury honorują wzajemnie sprawdzoną znajomość postanowień MPG swoich pracowników i osób trzecich.

5.4. Przekraczanie granicy państwowej

5.4.1. Dla dokonania kontroli, diagnostyki, utrzymania, napraw infrastruktury pracownicy mogą przebywać na terenie infrastruktury drugiego zarządcy pod warunkiem przestrzegania prawodawstwa państwa na terenie, którego przebywają.

5.4.2. Pozwolenie uprawniające do wstępu na obszar zarządców infrastruktury upoważniają okaziciela do wstępu na część odcinka granicznego oraz do przebywania w stacjach granicznych.

5.5. Pojazdy kolejowe na odcinku granicznym

5.5.1. Na odcinku granicznym mogą kursować pojazdy kolejowe, które spełniają wymogi prawodawstwa obu państw.

5.5.2. Pojazdy kolejowe kursujące na odcinku granicznym muszą spełniać normatywy wskazane w pkt 6.2.2. i muszą być wyposażone w maźnice.

5.5.3. Lokomotywy pociągowe prowadzące pociągi towarowe muszą posiadać na wyposażeniu cztery płozy hamulcowe. Jeżeli pociąg zestawiony jest z wagonów bez czynnego hamulca ręcznego wymagane jest dołożenie na lokomotywę dodatkowych płóz wg potrzeb.

5.5.4. Lokomotywy pociągowe prowadzące pociągi na odcinku granicznym muszą posiadać na wyposażeniu bloczki rozkazów pisemnych S i O wg wzorów PKP PLK S.A.

5.5.5. Dla umożliwienia połączenia z dyżurnymi ruchu stacji granicznych, maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem), który przekracza granicę, winien zgodnie z przepisami obowiązującymi na PKP PLK S.A., posiadać radiotelefon z częstotliwością radiołączności 150,375 MHz w SR i na kanale nr R 5 w RP.

5.5.6. Za realizację postanowień pkt 5.5.1 do 5.5.5. odpowiedzialny jest przewoźnik.
Wyjątek stanowią jazdy pojazdów kolejowych do wykonania pomiarów, napraw, utrzymania infrastruktury (jazdy technologiczne) oraz jazdy pojazdów kolejowych po zamkniętym torze szlakowym, dla których warunki ustala właściwy zarządca infrastruktury.

6. Opis kolejowego przejścia granicznego

6.1. Charakterystyka przejścia

6.1.1. Kolejowe przejście graniczne Zwardoń – Skalite obejmuje kolejowe stacje graniczne: Skalite, która znajduje się na terenie SR i Zwardoń, która znajduje się na terenie RP wraz z odcinkiem granicznym.

6.1.2. Właścicielem infrastruktury kolejowej w SR jest państwo, w którego imieniu występuje ŽSR. Właścicielem infrastruktury kolejowej w RP jest PKP S.A., a zarządzającym infrastrukturą PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Część odcinka granicznego od granicy państwa do stacji granicznej Skalite wraz z tą stacją jest zarządzany przez ŽSR.

Część odcinka granicznego od granicy państwa do stacji granicznej Zwardoń wraz z tą stacją jest zarządzany przez PKP PLK S.A.

Miejsca styku poszczególnych elementów infrastruktury określono w dalszej części niniejszego porozumienia.

6.1.3. Na odcinku granicznym między stacją Skalite a granicą państwa znajdują się:

- w km 15,644 przystanek osobowy Skalité pod Poľanou,
- w km 17,257 przystanek osobowy Skalité – Kudlov,
- w km 19,547 przystanek osobowy Skalité – Serafínov.

6.1.4. Odcinek graniczny Zwardoń – Skalite jest jednotorowy, zelektryfikowany i zasilany prądem stałym o napięciu 3 kV, prześwit torów wynosi 1435 mm.

6.2. Parametry techniczne

6.2.1. Kilometraż

Granica państwa między SR i RP przecina tor odcinka granicznego w rejonie stacji Zwardoń w km 20,226 ŽSR = km 113,785 PKP PLK S.A.

Graniczna stacja Skalite położona jest w km 13,457 linii Čadca (SR) – Zwardoń (RP).
Graniczna stacja Zwardoń położona jest w km 113,345 linii Katowice (RP) – Zwardoń (RP).
Odcinek graniczny jest osłonięty semaforem wjazdowym S do stacji Skalité w km 14.032 i semaforem wjazdowym O do stacji Zwardoń w km 20,085. Semafor O jest postawiony na terenie SR.
Odległość pomiędzy stacjami granicznymi (mierzona między osiami budynków stacyjnych) wynosi 7,209 km.
Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Skalite, a granicą państwa SR/RP wynosi 6,769 km.

Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Zwardoń, a granicą państwa RP/SR wynosi 0,440 km.

Przystanek osobowy Skalité pod Poľanou jest w km 15,644. Posiada peron o długości 140 m i oświetlenie elektryczne z wyłącznikiem czasowym.

Przystanek osobowy Skalité Kudlov jest w km 17,257. Posiada peron o długości 150 m i oświetlenie elektryczne z wyłącznikiem czasowym.

Przystanek osobowy Skalité Serafínov jest w km 19,547. Posiada peron o długości 150 m i oświetlenie elektryczne z wyłącznikiem czasowym.

6.2.2. Normatywy

Prędkość techniczna	**70 km/godz.**
Droga hamowania	**700 m**
Pochylenia miarodajne dla wyliczeń wymaganego ciężaru hamowania	**26 ‰**
Największa dozwolona długość pociągów pasażerskich	**150 m**
Największa dozwolona długość pociągów towarowych (z lokomotywą)	**360 m**
Maksymalny nacisk na oś dla dwu- i czteroosiowych pojazdów kolejowych:	**22,5 t (221 kN)**
Maksymalny nacisk na mb toru	**8 t/mb (80 kN/mb)**
Klasyfikacja linii	**UIC – D4**
Dopuszczalna skrajnia	**UIC-GC, OSŽD – 1-VM PN-69 K-02057**

6.3. Liniowe urządzenia sterowania ruchem (blokada liniowa)

Na szlaku granicznym Zwardoń - Skalite zabudowano blokadę liniową 3. kategorii - AH 2000.[1)]

6.4. Przejazdy:

W stacji Skalite	
Kilometr przejazdu	Rodzaj urządzeń
13.780 M (ŻSR)	Urządzenia przejazdowe świetlne bez rogatek typu SPA-4 (kat. C) uzależnione od semaforów S, L1, L2, L3, L4, L5, Se7
13.997 N (ŻSR)	Urządzenia przejazdowe świetlne bez rogatek typu SPA-4 (kat. C) uzależnione od semaforów S, L1, L2, L3, L4, L5, Se7
Na szlaku Skalite - Zwardoń	
15.334 O (ŻSR)	Urządzenia przejazdowe świetlne bez rogatek typu SPA-4 (kat. C) automatycznie uruchamiane przez pociąg
17.066 P (ŻSR)	Urządzenia przejazdowe świetlne bez rogatek typu SPA-4 (kat. C) automatycznie uruchamiane przez pociąg
17.891 R (ŻSR)	Urządzenia przejazdowe świetlne bez rogatek typu SPA-4 (kat. C) automatycznie uruchamiane przez pociąg

Przejazdy na odcinku Skalite – granica państwa są ujęte też w Tabuľkách traťových pomerov TTP 114 B (tabelach warunków technicznych) – Tabuľka 1.

6.5. Urządzenia telekomunikacji

6.5.1. Łączność telefoniczna

Dla prowadzenia ruchu pociągów pomiędzy stacją Skalite i stacją Zwardoń istnieje łączność zapowiadawcza pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Skalité i dyżurnym ruchu stacji Zwardoń.
Dla prowadzenia rozmów służbowych pomiędzy stacją Skalite i stacją Zwardoń funkcjonuje kolejowa łączność telefoniczna. Nr telefonów wskazane są w załączniku 1.
W przypadku usterki w łączności zapowiadawczej możliwe jest pomiędzy dyżurnymi ruchu stacji Skalite i Zwardoń połączenie telefoniczne poprzez sieci operatorów obu państw.

	Numer telefonu
Dyżurny ruchu stacji Skalité	000421 412296931
Dyżurny ruchu Zwardoń	0048 33 4893355

2)

6.5.2. Łączność dalekopisowa.

Pusty.[2]

6.5.3. Elektroniczna wymiana danych
Nie istnieje połączenie sieciowe pomiędzy stacją Skalite i stacją Zwardoń.

6.5.4. Radiołączność pociągowa

Dla prowadzenia i organizacji ruchu na odcinku granicznym istnieje łączność radiowa pomiędzy:

- dyżurnym ruchu stacji Skalité i maszynistą lokomotywy pociągowej lub pojazdów taboru specjalnego,
- dyżurnym ruchu stacji Zwardoń i maszynistą lokomotywy pociągowej lub pojazdów taboru specjalnego
- dyżurnym ruchu stacji Skalité i dyżurnym ruchu stacji Zwardoń.
- maszynistami czynnych lokomotyw pociągowych lub pojazdów taboru specjalnego

Szczegółowe postanowienia zawierają Regulamin techniczny stacji Zwardoń oraz w RTS stacji Skalite.

6.6. Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci

6.6.1. Sieć trakcyjna na odcinku granicznym Skalite – Zwardoń jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV z podstacji trakcyjnej Skalite w km 13.628 i z podstacji trakcyjnej Rycerka (RP) w km 101,605.

Następne dzielenie jest przez kabinę sekcyjną SpS Skalite Serafinov w km 20,208 osygnalizowane wskaźnikiem wg przepisów PKP PLK S.A. Ie – 1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji (We1, We 2, We 3b, We 3a).

Zatrzymanie i postój lokomotyw elektrycznych na tym odcinku jest zabroniony z podniesionym pantografem.
Podniesienie pantografu jest możliwe tylko na polecenie dyspozytora zasilania ŻSR.

6.6.2. Dla zapewnienia właściwego zasilania sieci trakcyjnej na odcinku między podstacjami trakcyjnymi Skalite i Rycerka jest w km 20,208 kabina sekcyjna SpS Skalité – Serafínov.
W razie potrzeby zasilanie może być jednostronne na całym tym odcinku z podstacji trakcyjnej NS Skalite przy włączonej kabinie sekcyjnej SpS Skalité - Serafínov.

Zasilanie całego odcinka z podstacji trakcyjnej Rycerka jest zabronione, przy wyłączonej podstacji trakcyjnej NS Skalite zasilanie odcinka Czadca – Skalite – SpS Skalite – Serafinow, odbywa się z podstacji trakcyjnej NS Czadca przy doraźnych ostrzeżeniach wg tabulka E, a odcinek SpS Skalite –Serafinov - Rycerka jest zasilany z podstacji trakcyjnej Rycerka do kabiny sekcyjnej.

Eksploatacją urządzeń zasilania sieci trakcyjnej na szlaku granicznym Skalite – Zwardoń zarządza dyspozytor sieci i zasilania RSE Żilina (OR Trnava) przy współpracy z dyspozytorem sieci i zasilania EZ Katowice (PKP).[1)]

Informacje dotyczące zasilania dyspozytorzy zasilania zapisują. Każda informacja i rozmowa musi być powtórzona.

Każdy dyspozytor w swoim rejonie odpowiada za prawidłowy i ciągły przesył energii elektrycznej do sieci trakcyjnej.

Dyspozytorzy zasilania obu stron informują się wzajemnie o wszystkich zmianach w zasilaniu sieci trakcyjnej, o planie prac, utrzymaniu i naprawach.

Wszystkie czynności, które mają wpływ na organizację ruchu i eksploatację urządzeń zasilania na szlaku granicznym dyspozytorzy zasilania mają obowiązek wzajemnie uzgadniać.

Szczegółowe postanowienia zawarte są w „Porozumieniu o zasilaniu i eksploatacji urządzeń sieci trakcyjnej na przejściu granicznym Skalite – Zwardoń” z roku 2005.

6.6.3. Wzajemne przekazywanie informacji

Wszelkie rozmowy i wymianę informacji dyspozytorzy RSE Žilina (OR Trnava) a EZ Katowice prowadzą między sobą każdy w swoim ojczystym języku. Przy prowadzeniu rozmów i wymianie informacji dyspozytorzy obu stron potwierdzają wzajemnie zrozumienie przekazanej i przyjętej informacji.
Meldunki rejestrowane są w prowadzonej przez dyspozytorów dokumentacji.[1)]

6.6.4. Wykaz telefonów dyspozytorów sieci i zasilania RSE Żilina (OR Žilina) i EZ Katowice uprawnionych do wydawania i przyjmowania poleceń na odcinku utrzymania i zasilania sieci trakcyjnej:

Wykaz telefonów		
RSE Žilina	00 421 41 229 4462 00 421 41 229 4463 00 421 903 828 919	e-mail: rse.zilina@zsr.sk Fax: 00 421 41 229 2367
EZ Katowice	00 48 327 198 477 00 48 32 710 6477 00 48 32 710 6480 00 48 32 710 5234	Fax.: 00 48 32 710 5431

1)

6.7. Parametry techniczne

Parametry techniczne odcinka granicznego Skalité – Zwardoń są wskazane:
Odcinek Skalité – granica państwa SR/RP (km 20,226 ŽSR = km 113,785 PKP PLK S.A.) w Tabuľkách traťových pomerov TTP 114 B (wydaje ŽSR),
Wewnętrzne rozkłady jazdy dla całego odcinka granicznego Skalite – Zwardoń ujęte są zeszytowym rozkładzie jazdy 114 (ZCP 114), na graficznym wykresie (GVD) 114 (wydaje ŽSR).
Warunki i parametry techniczne odcinka granica państwa SR/RP (km 20,226 ŽSR = km 113,785 PKP PLK S.A.) - Zwardoń zawierają Dodatek 1 i 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy, Regulamin techniczny stacji (RTS), Regulamin przydzielania i korzystania z przydzielonych tras i wewnętrzny rozkład jazdy (wydaje PKP PLK S.A.).
Maszynista prowadzący pociąg na odcinku granicznym musi posiadać Tabuľky traťových pomerov TTP 114 B ŽSR, dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy PKP PKL S.A i wewnętrzny rozkład jazdy.

7. Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie

7.1. Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie toru i podtorza na odcinku granicznym.

Granica utrzymania torów jest w km 20,226 ŽSR = km 113,785 PKP PLK S.A i jest tożsama z granicą państwa SR/RP.
Za przeglądy i pomiary, naprawy torów na części odcinka granicznego należącego do ŽSR.
Za przeglądy i pomiary, naprawy torów na części odcinka granicznego należącego do PKP PLK S.A. odpowiada IZ Sosnowiec.[1)]

7.2. Granice utrzymania, diagnostyka, przeglądy, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Granica utrzymania jest w km 20,226 ŻSR = km 113,785 PKP PLK S.A i jest tożsama z granicą państwa SR/RP.

Za przeglądy, pomiary, naprawy, i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na części odcinka granicznego należącego do ŻSR odpowiada ŻSR, za wyjątkiem semafora wjazdowego O do stacji Zwardoń usytuowanego w km 20.085, ToO w km 19.385, SHP, wskaźnik W1 i W3 oraz W11b (co 100 metrów), które znajdują się na terenie SR, a za które odpowiada IZ Sosnowiec ISE Bielsko Biała.

Za przeglądy, pomiary, naprawy, i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na części odcinka granicznego należącego do PKP PLK S.A. odpowiada IZ Sosnowiec, ISE Bielsko Biała.[1)]

7.3. Granice utrzymania, przeglądy, diagnostyka, konserwacja, utrzymanie i naprawy urządzeń sterowania ruchem na przejazdach

Za przeglądy, diagnostykę, naprawy, konserwacje i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach w km 13,780, 13,997, 15,334, 17,066, a 17,891 odpowiada ŻSR.

7.4. Granice utrzymania, przeglądy, diagnostyka, konserwacja, utrzymanie i naprawy urządzeń telekomunikacji

Granicą utrzymania łączy telekomunikacyjnych jest szafa kablowa ustawiona w km 20.208, którą utrzymuje ŻSR.

Za przeglądy, diagnostykę, naprawy, konserwacje i utrzymanie łączy telekomunikacyjnych na części odcinka granicznego należącego do ŻSR odpowiada ŻSR.

Za przeglądy, diagnostykę, naprawy, konserwacje i utrzymanie łączy telekomunikacyjnych na części odcinka granicznego należącego do PKP PLK S.A. odpowiada IZ Sosnowiec, ISE Bielsko Biała (urządzenia utrzymuje TK Telekom Sp. z o.o.).[1)]

7.5. Granice utrzymania, przeglądy, diagnostyka, konserwacja, utrzymanie i naprawy sieci trakcyjnej i urządzeń zasilających.

Sieć trakcyjna należąca do ŻSR zaczyna się na słupie trakcyjnym nr 149 w km 19,800 wg kilometrażu ŻSR i kończy się na słupie nr 162 w km 113,722 wg kilometrażu PKP PLK S.A.

Lina wzmacniająca zaczyna się na słupie nr 50 w Skalitym w km 13,679 i kończy się na słupie nr 158 w km 20.190 wg kilometrażu ŻSR.

Sieć trakcyjna należąca do PKP PLK S.A. zaczyna się na słupie trakcyjnym nr 113-10 w km 113,104 wg kilometrażu PKP PLK S.A. w stacji Zwardoń i kończy się na słupie nr 158 w km 20,190 wg kilometrażu ŻSR.

Wszystkie prace na sieci trakcyjnej między słupami trakcyjnymi nr 158 a 162 można wykonać tylko wspólnie po uzgodnieniu między dyspozytorami ŻSR a „PKP Energetyka“ S.A. Zakład Górnośląski w Katowicach.

Wszystkie prace na sieci trakcyjnej na odcinku granicznym muszą być prowadzone za zgodą tego dyspozytora sieci, który zarządza danym odcinkiem sieci. Dyspozytor sieci i zasilania może wydać zgodę na prowadzenie prac, po uzgodnieniu tego faktu dyspozytorem, który zarządza sąsiednim odcinkiem sieci trakcyjnej.

Wszystkie prace na sieci trakcyjnej mogą być prowadzone po upewnieniu się, że napięcie zostało wyłączone i miejsce robót jest właściwie zabezpieczone zgodnie z postanowieniami obowiązującymi na terenie danego zarządcy.

Za przeglądy, pomiary, naprawy, i utrzymanie sieci trakcyjnej należącej do ŻSR odpowiada ŻSR.

Za przeglądy, pomiary, naprawy, i utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej należącej do PKP PLK S.A. odpowiada „PKP Energetyka“ S.A. Zakład Górnośląski w Katowicach.

8. Stacja graniczna Skalite

8.1. Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Stacja graniczna Skalite położona jest w km 13.457 linii jednotorowej, zelektryfikowanej, na odcinku Čadca – Zwardoń.
Stacja Skalite podlega naczelnikowi stacji Čadca.
Plany schematyczne stacji granicznej Skalite stanowią załącznik nr 2.

Opis stacji granicznej Skalite zawiera RTS.
Postanowienia zawarte w niniejszym MPG dotyczące stacji granicznej Skalite oraz znajomość przepisów i instrukcji zarządców ŻSR lub PKP PLK S.A. umożliwiają przewoźnikom wyjazdy pociągów na szlak graniczny, wjazdy ze szlaku granicznego do stacji granicznej, manewry na tor i z toru szlakowego, dalej jazdy manewrowe lokomotyw od i do pociągów, odstawianie lokomotyw luzem.
Dla jazd pojazdów kolejowych w rejonie stacji Skalite obowiązują przepisy ŻSR Ż1 i RTS Skalite. Maszynista musi być przeszkolony z postanowień przepisów ŻSR.

8.2. Tory

Nr toru	Długość użyteczna (m)	Ograniczenie	Sieć trakcyjna	Przeznaczenie
1	688	S 1 – L 1	Na całej długości	Tor główny zasadniczy. Tor przyjazdowy i odjazdowy dla wszystkich pociągów
2	501	S 2 – L 2	Na całej długości	Tor przyjazdowy i odjazdowy dla wszystkich pociągów
3	769	S 3 – L 3	Na całej długości	Tor przyjazdowy i odjazdowy dla wszystkich pociągów dla pociągów towarowych.
4	263	Sc 4 – L 4	Na całej długości	Tor przyjazdowy i odjazdowy dla wszystkich pociągów
4a	156	S 4a – Lc 4a	Na całej długości	Tor łączący dla wjazdów i odjazdów pociągów z toru nr 4 i na tor nr 4 dla wszystkich pociągów
5	680	S 5 – L 5	Na całej długości	Tor przyjazdowy i odjazdowy dla pociągów towarowych.
6	131	Kozioł oporowy – Se 5	Na części	Tor manewrowy
7	357	Vk 1 – kozioł oporowy	Na całej długości	Tor do odstawiania

8.3. Perony

Numer peronu	Położenie	Długość (m)	Przeznaczenie	Uwagi
1	Przy torze nr 4	146	Dla podróżnych wsiadających i wysiadających przy torze nr 4	
2	Przy torze nr 2	236	Dla podróżnych wsiadających i wysiadających przy torze nr 2	
3	Przy torze nr 1	297	Dla podróżnych wsiadających i wysiadających przy torze nr 1	

8.4. Sygnalizatory

Sygnalizator, rodzaj i nazwa	Km ustawienia sygnalizatora	Uwagi
Świetlna tarcza ostrzegawcza do semafora wjazdowego Pr L	11,292	
Świetlny semafor wjazdowy L	12,292	Na semaforze jest umieszczony telefon, odległość od pierwszego rozjazdu wynosi 391 m.
Świetlna tarcza ostrzegawcza do semafora wjazdowego Pr S	15,073	Umieszczony jest z lewej strony toru
Świetlny semafor wjazdowy S	14,032	Na semaforze jest umieszczony telefon, odległość od pierwszego rozjazdu wynosi 385 m.
Świetlny semafor wyjazdowy S 1	12,849	
Świetlny semafor wyjazdowy S 2	12,932	
Świetlny semafor wyjazdowy S 3	12,768	
Świetlny semafor wyjazdowy S 4a	12,932	
Świetlny semafor wyjazdowy S 5	12,758	
Świetlny semafor wyjazdowy L 1	13,537	
Świetlny semafor wyjazdowy L2	13,433	
Świetlny semafor wyjazdowy L 3	13,537	
Świetlny semafor wyjazdowy L 4	13,399	
Świetlny semafor wyjazdowy L 5	13,524	
Świetlny semafor drogowskazowy Lc 4a	13,088	
Świetlny semafor drogowskazowy Sc 4	13,136	
Świetlny sygnał powtarzający O przed semaforem wyjazdowym L1 (OPrL1)	13,151	
Świetlny sygnał powtarzający O przed semaforem wyjazdowym S1 (OPr S1)	13,008	
Świetlna tarcza manewrowa Se 1	12,347	Wskaźnik „granica jazd manewrowych po torze głównym“ w kierunku Čadca
Świetlna tarcza manewrowa Se 2	12,638	
Świetlna tarcza manewrowa Se 4	13,142	
Świetlna tarcza manewrowa Se 5	13,399	
Świetlna tarcza manewrowa Se 6	13,648	
Świetlna tarcza manewrowa Se 7	13,958	Wskaźnik „granica jazd manewrowych po torze głównym“ w kierunku Zwardoń

8.5. Sieć i zasilanie sieci trakcyjnej

Sieć trakcyjna na stacji granicznej Skalite jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV z podstacji trakcyjnej NS Skalite i z podstacji trakcyjnej Rycerka (RP) poprzez kabinę sekcyjną SpS Skalité-Serafínov.
W st. Skalite na żylińskim okręgu nastawczym w km 12.500 jest podział sieci i umiejscowiony wskaźnik elektryczny wg przepisów ŻSR Ż 1.

8.6. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Stacja Skalite jest wyposażona w urządzenia sterowania ruchem kolejowym 3. kategorii, które są częścią komputerowego sterowania ESA 44, uzupełnione na części odcinka granicznego w blokadą liniową AH 2000, która znajduje się w stacji Skalite.[3)]

8.7. Urządzenia telekomunikacji

Służbowe telefony w stacji Skalite są włączone do automatycznej centrali typu UE 60D, z numerem kierunkowym 932-88.
Stacja Skalité jest wyposażona w urządzenia megafonowe dla informacji podróżnych.
Stacja Skalité jest wyposażona w audiowizualne tablice do informacji.
Radiotelefony na terenie ŻSR:
Używanie tych radiotelefonów jest zwarte w załączniku 11 RTS Skalite.

8.8. Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów.

8.8.1. Na stacji Skalite w zmianie zatrudniony jest jeden dyżurny ruchu i jeden zwrotniczy.
Miejsce pracy znajduje się w pomieszczeniu dyżurnego ruchu w budynku stacyjnym.

8.8.2. Właściwym dyżurnym ruchu dla prowadzenia ruchu pociągów i organizacji ruchu na odcinku granicznym dla zarządcy ŻSR jest dyżurny ruchu. Dla prowadzenia i organizacji ruchu w stacji Skalite właściwym dla przekazywania informacji i poleceń przewoźnikom jest dyżurny ruchu lub wyznaczony przez niego pracownik.

8.9. Manewry

Stacja Skalite stanowi jeden rejon manewrowy.
Manewry poza wskaźnik granica przetaczania w kierunku Skalite Serafinov są zabronione za pociągiem, który jedzie do kilometra i z powrotem tj. do przystanku osobowego Skalite Serafinov.
Odstawianie pojazdów kolejowych na torze łączącym 4a jest zabronione.
Wjazd manewrów z toru szlakowego do stacji jest dozwolony na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym na tory główne. W przypadku wjazdu na sygnał zastępczy, sygnał ręczny „do mnie” albo w przypadku radiotelefonicznego zezwolenia wjazd manewrów jest dozwolony na wszystkie tory.
Pozwolenie na manewry na głównych torach w stacji i na czasowe zajęcie tych torów daje dyżurny ruchu kierownikowi manewrów osobiście lub za pośrednictwem nastawniczego. Zakończenie manewrów i zwolnienie torów zgłasza dyżurnemu ruchu kierownik manewrów osobiście lub za pośrednictwem nastawniczego.
Przy jazdach manewrach bez drużyny manewrowej kierownikiem manewrów jest dyżurny ruchu. Dyżurny ruchu omówi pracę manewrową z maszynistą osobiście albo za pośrednictwem kierownika manewrów, manewrowego, zwrotniczego albo radiotelefonicznie.
<u>Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem</u>.
Tory stacyjne położone są na spadku 2,3 ‰ w kierunku Czadcy. Manewry bez sprzęgniętej lokomotywy ze składem manewrowym w kierunku stacji Czadca są zabronione.
Odstawiona grupa wagonów na torach głównych musi być zahamowana czynnym hamulcem ręcznym na pierwszym i ostatnim wagonie i jeszcze w jednym ładownym

wagonie, albo w dwóch próżnych wagonach, a ponadto musi być zabezpieczona od strony spadku (Czadca) dwoma płozami. Wagony mszą być zabezpieczone jeszcze przed odłączeniem lokomotywy (pojazdu pomocniczego).
Odstawiona grupa taboru musi być zabezpieczona przed zbiegnięciem, zahamowaniem takiej ilości hamulców ręcznych, aby otrzymać 2 % masy hamującej (w przypadku zabezpieczenia taboru tylko przez wyłożenie płóz hamulcowych w takiej ilości, aby hamowana masa wynosiła, co najmniej 4%, nie więcej niż 25 ton na jeden wagon.)
Za zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrów, albo pracownik, który wagony odstawia, jeszcze przed odłączeniem lokomotywy (pojazdu pomocniczego).
Odhamować pociąg i usunąć płozy można dopiero wtedy, gdy lokomotywa (pojazd pomocniczy) jest sprzęgnięta ze składem i zahamowana.

8.10. Postanowienia miejscowe

Pusty.

9. Stacja graniczna Zwardoń

9.1. Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Stacją graniczną PKP PLK S.A. jest stacja Zwardoń położona w km 113,345 linii jednotorowej, zelektryfikowanej, Katowice – Zwardoń – granica państwa.
Plany schematyczne stacji granicznej Zwardoń stanowią załącznik nr 2.
Opis pracy stacji granicznej zawarty jest w Regulaminie technicznym tej stacji (RTS).
Znajomość postanowień zawartych w niniejszym MPG, przepisów i instrukcji zarządców PKP PLK S.A. lub ŻSR umożliwiają przewoźnikom wyjazdy pociągów na odcinek graniczny i wjazdy ze szlaku do stacji granicznej Zwardoń, dalej jazdy manewrowe lokomotyw od i do pociągów po torach stacyjnych głównych zasadniczych i głównych dodatkowych.

9.2. Tory stacyjne

Nr toru	Długość użyteczna (m)	Przeznaczenie	Sieć trakcyjna	Uwagi
1	2	3	4	5
1E	386*) 360	Główny zasadniczy przyjazdowo - odjazdowy kier. Skalite, Sól	na całej długości	**Krawędź peronu nr 2**
2E	357*) 343	Główny dodatkowy przyjazdowo -odjazdowy kier. Skalite, Sól	na całej długości	**Krawędź peronu nr 1**
3E	318*) 317	Główny dodatkowy przyjazdowo -odjazdowy kier. Skalite, Sól	na całej długości	**Krawędź peronu nr 2**
5E	251*) 245	Główny dodatkowy przyjazdowo -odjazdowy kier. Skalite, Sól	na całej długości	
7E	173 *) 172	Tor boczny postojowy	na całej długości	
2aE	108	Tor boczny postojowy	na całej długości	
9E	161 *) 147	Tor postojowy	na całej długości	
9aE	223	Tor boczny postojowy	na całej długości	

***) licznik - długość toru dla pociągów kierunku nieparzystego, mianownik- długość toru dla pociągów kierunku parzystego**

9.3. Perony

Nazwa	*Przeznaczenie*	Położenie	Wymiary w [m]		
			długość	szerokość	Wysokość
1	2	3	4	5	6
Peron Nr 1	Wsiadanie i wysiadanie podróżnych	Przy torze nr 2	243	4	0,5
Peron Nr 2	Wsiadanie i wysiadanie podróżnych	Pomiędzy torami nr 1,3	295	5,5	0,5

9.4. Sygnalizatory (semafory)

sygnalizator, rodzaj, nazwa	Km ustawienia sygnalizatora	Uwagi
Sygnalizatory ważne dla jazd pociągowych		
semafor wjazdowy **O**	20,085	Km ŻSR z prawej strony toru
semafor wjazdowy **A2**	112,772	z prawej strony toru
tarcza ostrzegawcza do semafora O **ToO**	19,385	Km ŻSR z prawej strony toru
tarcza ostrzegawcza do semafora **A2** ToA	112,176	z prawej strony toru
semafor wyjazdowy K**1 m**	113,605	Z prawej strony toru nr 1 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **I2 m**	113,605	Z prawej strony toru nr 2 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **L2 m**	113,564	Z prawej strony toru nr 3 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **M2 m**	113,535	Z prawej strony toru nr 5 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **E2 m**	113,276	Z prawej strony toru nr 2 (kier. Sól)
semafor wyjazdowy **D1 m**	113,267	Z prawej strony toru nr 1 (kier. Sól)
semafor wyjazdowy **C 2 m**	113,267	Z prawej strony toru nr 3 (kier. Sól)
semafor wyjazdowy **B2 m**	113,293	Z prawej strony toru nr 5 (kier. Sól)
Sygnalizatory ważne dla jazd manewrowych		
Tm 1	113,090	Z prawej strony toru szlakowego od st. Sól
Tm 2	113,114	Z prawej strony toru nr 2a
Tm 3	113,267	Z prawej strony toru nr 9a (kier. Sól)
Tm 4	113,356	Z prawej strony toru nr 9 (kier. Sól)
Tm 5	113,346	Z prawej strony toru nr 7 (kier. Skalite)
Tm 11	113,501	Z prawej strony toru nr 7 (kier. Skalite)
Tm 12	113,501	Z prawej strony toru nr 9 (kier. Skalite)
Tm 13	113,739	Z prawej strony toru szlakowego od st. Skalite
semafor wyjazdowy K**1 m**	113,605	Z prawej strony toru nr 1 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **I2 m**	113,605	Z prawej strony toru nr 2 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **L2 m**	113,564	Z prawej strony toru nr 3 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **M2 m**	113,535	Z prawej strony toru nr 5 (kier. Skalite)
semafor wyjazdowy **E2 m**	113,276	Z prawej strony toru nr 2 (kier. Sól)
semafor wyjazdowy **D1 m**	113,267	Z prawej strony toru nr 1 (kier. Sól)

semafor wyjazdowy **C** $^{2\,m}$	113,267	Z prawej strony toru nr 3 (kier. Sól)
semafor wyjazdowy **B**$^{2\,m}$	113,293	Z prawej strony toru nr 5 (kier. Sól)

9.5. Sieć i zasilanie sieci trakcyjnej

Tory stacyjne stacji Zwardoń na granicznym odcinku zasilania sieci osygnalizowane są wskaźnikami dla sieci elektrycznej zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie-1.

Sieć trakcyjna w stacji Zwardoń jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV z podstacji trakcyjnej NS Skalite i z podstacji trakcyjnej Rycerka (RP) poprzez kabinę sekcyjną SpS Skalité-Serafínov.

9.6. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Stacja Zwardoń wyposażona jest w urządzenia przekaźnikowe sterowane komputerowo typu OSA - H2 a na szlaku granicznym w blokadę liniową AH 2000. Utrzymanie i konserwacja należy PKP PLK S.A.[1)]

9.7. Urządzenia telekomunikacji

Stacja Zwardoń wyposażona jest w urządzenia megafonowe dla informacji podróżnych oraz urządzenia radiołączności.
Eksploatacja urządzeń sieci radiołączności odbywa się zgodnie z postanowieniami RTS i instrukcji Ie -14 (E36).

9.8. Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów.

9.8.1. Na stacji Zwardoń w zmianie zatrudniony jest jeden dyżurny ruchu oraz jeden zwrotniczy.
Miejsce pracy dyżurnego ruchu oraz zwrotniczego znajduje się na nastawni dysponującej Zdn.

9.8.2. Dla prowadzenia ruchu pociągów, dla przekazywania informacji i poleceń przewoźnikom oraz organizacji ruchu na odcinku granicznym i w stacji Zwardoń uprawniony jest dyżurny ruchu lub na jego polecenie wyznaczony pracownik.

9.9. Manewry

Pracę manewrową przewoźnicy wykonują po spełnieniu warunków wynikających z Regulaminu przydzielania i korzystania z przydzielonych tras.
Teren stacji Zwardoń stanowi jeden rejon manewrowy.
Pracę manewrową wykonuje się lokomotywami pociągowymi.
Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jedną lokomotywą jest zabronione.
Kierowanie manewrami należy do obowiązków uprawnionego pracownika przewoźnika.
Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo dyżurny ruchu.
Praca manewrowa na stacji Zwardoń jest prowadzona na podstawie sygnałów podawanych na semaforach i tarczach manewrowych.
Podczas jazd manewrowych w kierunku semafora A (kierunek Sól) lokomotywa musi znajdować się od strony spadku tj. od strony stacji Sól.
Lokomotywa może znajdować się z dowolnej strony przetaczanej grupy wagonów po spełnieniu następujących warunków:

- Prędkość jazdy należy zmniejszyć do 15km/h,
- Wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej jeden wagon na każde 10 oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec.

Wagonów na postój nie można odstawiać na tory nr 1,2,3,5
Odrzucanie wagonów zabronione jest na wszystkich torach stacyjnych.[1)]

9.10. Postanowienia znaczenia miejscowego

9.10.1. Dla przypadków nieprzewidzianego odstawienia wagonów załadowanych przesyłkami niebezpiecznymi (ładunki RID) w stacji Zwardoń wyznaczony jest tor nr 9a o długości użytecznej 223 m.

9.10.2. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem
Płozy hamulcowe w liczbie 8 szt. znajdują się w pomieszczeniu ustawiacza (pracownik przewoźnika) w budynku dworca stacji Zwardoń.

Zabezpieczenie wagonów i składów pociągów					
Okręg nastawczy	Kto zabezpiecza?	Czym zabezpiecza?	Komu zgłasza sposób zabezpieczenia? *)	Kto zdejmuje zabezpieczenie?	Uwagi
1	2	3	4	5	6
Zdn	Uprawniony pracownik przewoźnika	Hamulcem ręcznymi i 2 płozami hamulcowymi	Dyżurnemu ruchu	Uprawniony pracownik przewoźnika	Sprawdzenie zabezpieczenia lub zdjęcia zabezpieczenia oraz zgłoszenia tego faktu dyżurnemu ruchu należy do obowiązku uprawnionego pracownika przewoźnika

10. Język służbowy

10.1. Kontakty służbowe pomiędzy pracownikami ŻSR i PKP PLK S.A. realizowane są w języku polskim lub słowackim.
Pracownicy, którzy związani są z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów powinni znać język drugiej strony w takim stopniu, by możliwe było wzajemne porozumienie, przekazanie informacji i telefonogramów.

10.2. Pisemne kontakty realizowane są w języku strony wysyłającej korespondencję.

10.3. Pracownicy innych podmiotów gospodarczych, którzy w oparciu o umowy z ŻSR lub PKP PLK S.A.:

- realizują przewozy przez granicę państwa
- wykonują na rzecz ŻSR lub PKP PLK S.A. prace lub inne czynności, które mają związek z prowadzeniem ruchu kolejowego, zarządzaniem infrastrukturą, jej utrzymaniem, naprawą i modernizacją na odcinku granicznym

powinni znać język polski lub słowacki w takim stopniu, aby możliwe było wzajemne porozumienie pomiędzy nimi i pracownikami zarządcy infrastruktury.

11. Postanowienia w sprawie obowiązywania przepisów

11.1. Na odcinku granicznym zarządzanym przez PKP PLK S.A. (Zwardoń – granica państwa RP/SR) dla potrzeb prowadzenia i organizacji ruchu pociągów obowiązują przepisy i instrukcje PKP PLK S.A., jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

Na odcinku granicznym zarządzanym przez ŻSR (Skalite – granica państwa SR/RP) dla potrzeb prowadzenia i organizacji ruchu pociągów obowiązują przepisy ŽSR, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

11.2. W stacji Skalite i na szlaku granicznym zarządzanym przez ŻSR ustawione są sygnalizatory i stosowane są sygnały według przepisów ŽSR Ž1, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.
W stacji Zwardoń ustawione są sygnalizatory i stosowane sygnały według Instrukcji Ie1, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.
Sygnalizatory i sygnały zawiera załącznik nr 4.

12. Prowadzenie i organizacja ruchu pociągów

12.1. Postanowienia znaczenia miejscowego

12.1.1. Ruch pociągów na odcinku granicznym prowadzą:
- na PKP PLK S.A. dyżurny ruchu dysponujący stacji Zwardoń.
- na ZSR dyżurny ruchu stacji Skalité.

12.1.2. Dyżurny ruchu stacji Skalité i dyżurny ruchu Zdn stacji Zwardoń informują się wzajemnie o wszelkich okolicznościach mających wpływ na prowadzenie i organizację ruchu na odcinku granicznym.
Dyżurny ruchu stacji Skalité i dyżurny ruchu stacji Zwardoń informują się telefonicznie o opóźnieniach pociągów w ruchu pasażerskim - większym i równym 5 min, w ruchu towarowym większym i równym 60 min.
Planowania kursowania pociągów dokonują: dyspozytor ŽSR OR Trnava, ORD Žilina i dyspozytor IDDE-4 Sosnowiec.
Plan pracy pociągowej dyspozytorzy zgłaszają sobie wzajemnie na zasadach planowania dyspozytorskiego najpóźniej o godz. 3.30 na okres 6.01 – 12.00., o godz. 9.30 na okres 12.01 – 18.00., o godzinie 15.30 na okres 18.01 – 24.00 i o godzinie 21.30 na okres 0.01 – 6.00. Okresy sześciogodzinnego planowania zawierają plan w danej ćwiartce doby i przewidywany plan w następnej ćwiartce doby. Planowanie zawiera numery kursujących i odwołanych pociągów oraz nazwę przewoźników.
Dyspozytorzy informują się wzajemnie o sytuacji eksploatacyjnej jak i o: włączeniu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych.

Na odcinku granicznym mogą kursować tylko pociągi uzgodnione przez dyspozytorów ŽSR OR Trnava, ORD Žilina i IDDE-4 Sosnowiec.
Komunikacja między dyspozytorem IDDE-4 Sosnowiec i dyspozytorem liniowym ORD Žilina dokonywana jest za pośrednictwem poczty elektronicznej:
- ✓ adres dyspozytora ORD Žilina: KD.ORDZA@zsr.sk, PD1.ORDZA@zsr.sk [2)]
- ✓ adres dyspozytora IDDE-4 Sosnowiec idde4planowanie2@plk-sa.pl[1)]

12.1.3. Popychy są na odcinku granicznym dozwolone w kierunku ze Skalitego do Zwardonia. Popych nie sprzęgnięty jest na odcinku granicznym zabroniony.

12.1.4. Wymiana dokumentacji dotyczącej organizacji ruchu

Naczelnik stacji Czadca i IZ Sosnowiec wymieniają wzajemnie bezpłatnie dokumentację dotyczącą organizacji ruchu i zmiany do niej, ewentualnie inne potrzebne dokumenty do prowadzenia ruchu na odcinku granicznym.[1)]

12.2. Prowadzenie ruchu pociągów

Ruch pociągów na odcinku granicznym prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania - żądanie pozwolenia, danie pozwolenia z jednoczesną obsługą

urządzeń blokady liniowej – blokada AH 2000. Potwierdzenie przyjazdu pociągu do stacji dawane jest za pomocą blokady liniowej AH2000.
Przy usterce blokady liniowej AH 2000 obowiązuje telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu.[2)]

12.2.2. Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów
Jazda pociągów na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów obejmuje: żądanie pozwolenia, danie pozwolenia, oznajmienie odjazdu, potwierdzenie przyjazdu – wzory telefonogramów.

Dyżurny ruchu może zapytać o wolną drogę dla pociągów nie wcześniej niż 5 min. przed przewidywanym odjazdem/przejazdem pociągu ze stacji.

Telefonogram o odjeździe pociągu dyżurny ruchu stacji Zwardoń nadaje zawsze, natomiast dyżurny ruchu stacji Skalite wtedy, gdy czas odjazdu różni się o więcej niż 5 minut, od czasu podanego w telefonogramie dotyczącego żądania pozwolenia na jazdę tego pociągu.

a)

kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	**Dyżurny ruchu stacji Skalité**
Żądanie pozwolenia	**Danie pozwolenia**
„Czy droga dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie … min ….jest wolna? (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Áno, prijímam vlak (číslo vlaku)s odchodom (prechodom) o (čas).. (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
powtórzenie Dania pozwolenia	
„Powtarzam. Dla pociągu nr ..... droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“	
Oznajmienie odjazdu	**Oznajmienie odjazdu**
„Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut ..... (nazwisko dyżurnego ruchu).“	*Vlak (číslo vlaku) odišiel o (čas), rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)“*
	Potwierdzenie przybycia
	„Vlak (číslo vlaku) ... v Skalitom o (čas) (nazwisko dyżurnego ruchu).“
Powtórzenie potwierdzenie przybycia	
„Powtarzam. Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“	

kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	**Dyżurny ruchu stacji Zwardoń**
Żądanie pozwolenia	**Danie pozwolenia**
„Prijmete vlak (číslo vlaku) s odchodom zo Skalitého (prechodom v Skalitom) o (čas odchodu, prechodu)? (nazwisko dyżurnego ruchu).“	*„Dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie … min …. droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
powtórzenie Dania pozwolenia	
Pre vlak (číslo vlaku) trať volná, rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)	

Oznajmienie odjazdu	**Powtórzenie Oznajmienia odjazdu**
Vlak (číslo vlaku)odišiel (prešiel) o (čas)... (nazwisko dyżurnego ruchu)	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut ..... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
	Potwierdzenie przybycia
	„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut ..... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“
Powtórzenie potwierdzenie przybycia	
„Vlak (číslo vlaku) v Zwardoni o (čas) ..., rozumel (nazwisko dyżurnego ruchu).“	

b) Dla krzyżowań pociągów na stacjach

Dla przypadków krzyżowań, kiedy czas od przyjazdu (przejazdu) jednego pociągu i wyprawienia drugiego jest nie większy niż 5 minut dyżurny ruchu może połączyć telefonogram potwierdzenia przybycia pociągu z telefonogramem żądania pozwolenia.

kierunek RP – SR

żądanie pozwolenia
Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut ..... Czy droga dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie …… min … jest wolna? (nazwisko dyżurnego ruchu).“
Danie pozwolenia, oznajmienie odjazdu i potwierdzenie przybycia odbywa się jak opisano w pkt a).

kierunek SR - RP

żądanie pozwolenia
Dyżurny ruchu stacji Skalité
„Vlak (číslo vlaku) v Skalitom. Prijmete vlak (číslo vlaku) s odchodom zo Skalitého (prechodom v Skalitom) o (čas odchodu, prechodu)? (nazwisko dyżurnego ruchu).“
Danie pozwolenia, oznajmienie odjazdu i potwierdzenie przybycia odbywa się jak opisano w pkt a.

c) Odmowa przyjęcia pociągu, telefonogram wezwania do ponownego żądania pozwolenia po ustaniu przyczyny niemożności przyjęcia pociągu.

Odmowa przyjęcia pociągu

kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Stój pociąg nr ..... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“ (przyczyna odmowy przyjęcia pociągu i przypuszczalny czas trwania zakazu)

Kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité

„Nie, čakajte. (nazwisko dyżurnego ruchu)“ (przyczyna odmowy przyjęcia pociągu i przypuszczalny czas trwania zakazu)

Po ustaniu przyczyny niemożności przyjęcia pociągu strona, która odmówiła przyjęcia przekazuje informację o możności ponownego żądania pozwolenia

Kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalite
Przekazanie informacji (bez ustalonej formuły) o możliwości ponownego żądania pozwolenia.

Kierunek RP - SR

dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Teraz dla pociągu nr ..... droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“

d) anulowanie pozwolenia

Dla przypadku, kiedy po daniu pozwolenia pociąg z jakichkolwiek przyczyn nie może odjechać ze stacji.

Kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Pociąg nr ..... jest zatrzymany o godzinie ..... minut ..... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“ (podanie przyczyny).“

kierunek SR - RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité
Ruším prijatie vlaku. Vlak (číslo vlaku) zo Skalitého neodíde, pretože .... (uvedie príčinu). (nazwisko dyżurnego ruchu).“

e) żądanie zatrzymania pociągu

kierunek RP - SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Zatrzymać pociąg nr ..... ! (nazwisko dyżurnego ruchu)“

kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité
„Zadržte vlak (číslo vlaku)! (nazwisko dyżurnego ruchu)“

f) žądanie pozwolenia dla pociągu do km… i z powrotem

kierunek SR – RP i z powrotem

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
žądanie pozwolenia	**danie pozwolenia**
„Prijmete vlak (číslo vlaku) s odchodom zo Skalitého o (čas odchodu) do km ….. a späť? (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Dla pociągu nr. ..... z odjazdem o godzinie …… min … do kilometra i z powrotem droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
powtórzenie dania pozwolenia	
Pre vlak (číslo vlaku) do km a späť trať voľná, rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)	
Oznajmienie odjazdu	Powtórzenie oznajmienia odjazdu
„Vlak (číslo vlaku) odišiel zo Skalitého o (čas) (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut .... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
Potwierdzenie przyjazdu	Powtórzenie potwierdzenie przyjazdu
„Vlak (číslo vlaku) ..... v Skalitom o (čas) ..... (nazwisko dyżurnego ruchu).“	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“*

Kierunek RP – SR i z powrotem

dyżurny ruchu Zwardoń	Dyżurny ruchu Skalite
žądanie pozwolenia	**danie pozwolenia**
Czy droga dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie … min …. do kilometra... i z powrotem jest wolna? (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Áno, prijímam vlak (číslo vlaku)s odchodom (prechodom) o (čas)..do kilometra.....a späť (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
Powtórzenie	
„Powtarzam. Dla pociągu nr .... do kilometra... i z powrotem droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“	
Oznajmienie odjazdu	Powtórzenie
„Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut ..... (nazwisko dyżurnego ruchu).“	*Vlak (číslo vlaku) odišiel o (čas), rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)“*
Potwierdzenie przyjazdu	Powtórzenie potwierdzenia przyjazdu
„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut ..... . (nazwisko dyżurnego ruchu).“	*„Vlak (číslo vlaku) vo Zwardoni o (čas) …, rozumel (nazwisko dyżurnego ruchu).“*

Dla pociągów (kursujących zgodnie z rozkładem jazdy), które wracają ze szlaku pod innym numerem – kierunek SR – RP i z powrotem

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń

žądanie pozwolenia	**danie pozwolenia**
„Prijmete vlak (číslo vlaku) s odchodom zo Skalitého o (čas odchodu) do km ….. a späť ako vlak (číslo vlaku)? (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Dla pociągu nr. ..... z odjazdem o godzinie …… min … do kilometra i z powrotem..... droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
powtórzenie dania pozwolenia	
Pre vlak (číslo vlaku) do km a späť ako vlak (číslo vlaku) trať voľná, rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)	

Pozostałe telefonogramy są takie same jak w przypadku pociągu bez zmiany numeru.

g) Jazda pociągów na tor zamknięty

Na tor szlakowy zamknięty przez dyżurnego ruchu stacji Skalite dyżurny ruchu stacji Zwardoń nie może wyprawić żadnego pociągu roboczego.

Pociągi robocze na tor szlakowy zamknięty przez dyżurnego ruchu stacji Skalite wyjeżdżają bez żądania pozwolenia i dania pozwolenia. Ruchem pociągów roboczych na zamkniętym torze szlakowym kieruje kierownik robót po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Skalite.

W przypadku konieczności wyprawienia pociągu na tor zamknięty przez dyżurnego ruchu stacji Zwardoń wzory telefonogramów ustalonych w punkcie f) uzupełnia się słowami „po torze zamkniętym“ a w języku słowackim „po vylúčenej koľaji”.

Wyjazdy pociągów na zamknięty tor szlakowy z obydwu stacji granicznych dyżurni ruchu muszą między sobą uzgodnić.

h) wprowadzenie i odwołanie telefonicznego zapowiadania pociągów

kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
Od (čas) dávajte medzi stanicami Skalité a Zwardoň telefonické odhlášky (nazwisko dyżurnego ruchu)(uvedie dôvod)	*Powtarzam. O godz..... wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od stacji Skalite do stacji Zwardoń z powodu..... (nazwisko dyżurnego ruchu Skalité)*
Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
Od (čas) je *medzi stanicami Skalité a Zwardoň obnovená jazda vlakov podľa AH 2000 (nazwisko dyżurnego ruchu)*	*Powtarzam. O godz..... odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od stacji Skalite do stacji Zwardoń (nazwisko dyżurnego ruchu Skalité)*

kierunek RP - SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité

O godz..... wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od stacji Zwardoń do stacji Skalite z powodu ..... (nazwisko dyżurnego ruchu)	Opakujem. *Od (čas) dávajte medzi stanicami Zwardoň a Skalité telefonické odhlášky (nazwisko dyżurnego ruchu Zwardoň)*
Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité
O godz..... odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od stacji Zwardoń do stacji Skalite (nazwisko dyżurnego ruchu)	Opakujem. Od (čas) je *medzi stanicami Zwardoň a Skalité obnovená jazda vlakov podľa AH 2000 (nazwisko dyżurnego ruchu Zwardoň)*

12.3. Jazdy pociągowe

12.3.1. W stacji Zwardoń jazdy pociągów odbywają się w oparciu o postanowienia Instrukcji Ir –1(R 1) i Ie1 (E1).

12.3.2. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji Zwardoń jest:
- podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na odpowiednim semaforze wyjazdowym,
- w przypadku, gdy nie można, lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym zezwoleniem na wyjazd pociągu jest doręczenie drużynie pociągowej przewoźnika słowackiego rozkazu pisemnego „ S”, a w przypadku polskiego przewoźnika przekazanie rozkazu pisemnego „S” maszyniście przy użyciu urządzeń radiołączności .[1)]

12.3.3. Zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji Zwardoń jest:
- podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na odpowiednim semaforze wjazdowym,
- w przypadku, kiedy nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym zezwoleniem na wjazd pociągu prowadzonego przez maszynistę słowackiego przewoźnika jest doręczenie maszyniście rozkazu pisemnego „S”. Rozkaz pisemny „S” na przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „ stój” może zostać podyktowany maszyniście polskiego przewoźnika przy pomocy urządzeń radiołączności.[1)]

12.3.4. W stacji Skalite jazdy pociągów odbywają się w oparciu o postanowienia przepisów ŻSR Ż1.

12.3.5 Pociągi ze stacji Skalite na odcinek graniczny wyjeżdżają na podstawie sygnału zezwalającego na właściwym semaforze wyjazdowym, na sygnał zastępczy (PN) lub ręczny sygnał zastępczy (RPN), a w przypadku braku możliwości obsługi semafora wyjazdowego można podać rozkaz pisemny V tekst: „Odchodové návestidlo ...(označenie)... sa neobsluhuje. Odchod dovolený.” (semafor wyjazdowy ....(nazwa semafora) ..... nieobsługiwany. Wyjazd dozwolony.)

Pociągi towarowe mogą wyjechać ze stacji Skalite po spełnieniu warunków ustanowionych między ŻSR i przewoźnikiem, wymienionych w odpowiednich przepisach.[1)]

12.3.6 Zezwoleniem na wjazd do stacji Skalite jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym. W przypadku, kiedy nie można podać sygnału na semaforze wjazdowym zezwoleniem na wjazd jest wydanie pozwolenia na wjazd

pociągu za pomocą rozkazu pisemnego V albo przekazanie polecenia wjazdu za pomocą radiołączności słowami „semafor wjazdowy do jest uszkodzony. Wjazd do stacji jest dozwolony“. Przewoźnik wskaże maszyniście sposób zapisania tego radiotelefonicznego polecenia.

12.3.7 W przypadku uszkodzenia urządzeń na przejeździe należy powiadomić maszynistę o konieczności ograniczenia prędkości do 10 km/godz. od wskaźnika umieszczonego 60 m przed przejazdem, dopóki czoło pociągu nie minie przejazdu.
Maszynista pojazdu szynowego jest zobowiązany w odległości 250 m przed przejazdem podawać sygnał „Baczność“, dopóki czoło pociągu nie minie przejazdu.
Dyżurny ruchu stacji Skalite powiadomi dyżurnego ruchu stacji Zwardoń o uszkodzeniu urządzeń przejazdowych.
Przykłady rozkazów pisemnych „O” znajdują się w załączniku nr 3.

12.3.8 Postępowanie przy wyprawianiu pociągów oraz sygnalizacja są podane w załączniku nr 4.

12.4 Jazdy manewrowe po torze szlakowym (PMD)

12.4.1. Pod pojęciem jazd manewrowych po torze szlakowym (PMD) na szlaku granicznym Skalite – Zwardoń rozumie się każdą jazdę pojazdów kolejowych na szlak, ze szlaku oprócz jazdy pociągu albo manewrów za granicę przetaczania.
Jako manewry między stacjami (ŻSR) mogą być traktowane jazdy pojazdów specjalnych, lokomotyw, składów manewrowych, obsadzonych maszynistą, który ma odpowiednie uprawnienia wg przepisów ŻSR.
Manewry między stacjami mogą odbywać się tylko ze stacji Skalite do semafora wjazdowego do stacji Zwardoń.
Jazdy manewrowe na tor szlakowy za pociągiem są zabronione.
Wyjazd PMD na odcinek graniczny nie może być wykonany bez uzgodnienia miedzy dyżurnymi ruchu stacji Zwardoń i Skalite.
Ze stacji Skalite PMD jest wyprawiane zgodnie z przepisami ŻSR Ż1.

12.4.2. Uzgodnienie jazdy PMD do km i z powrotem

kierunek SR – RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
Ponuka (żądanie pozwolenia)	Prijatie (danie pozwolenia)
„Smie odísť o (čas odchodu) zo Skalitého do km ….. PMD, kde bude manipulovať a vráti sa späť do Skalitého do (čas príchodu).....?. (nazwisko dyżurnego ruchu)“	*„Dla PMD do kilometra..... i z powrotem droga jest wolna …. na czas (minut)…. (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
Potvrdenie prijatia (potwierdznie dania pozwolenia)	
Pre PMD do km ….. a späť trať voľná, rozumel (nazwisko dyżurnego ruchu)“	
Hlásenie skutočného odchodu (oznajmienie odjazdu)	Potvrdenie skutočného odchodu (potwierdzenie oznajmienia odjazdu)
PMD do km ..... odišiel o (čas) (nazwisko dyżurnego ruchu)	*„Powtarzam. PMD odjechał o godzine …. minut.... (nazwisko dyżurnego ruchu).“*
Odhláška (przyjazd)	Potvrdenie odhlášky (potwierdzenie

	przyjazdu)
PMD v Skalitom o (čas príchodu) ..... (nazwisko dyżurnego ruchu)	*„Powtarzam. PMD przyjechał o godzinie ..... minut ..... (nazwisko dyżurnego ruchu).“*

Telefonogram dotyczący odmowy zgody na manewry po torze szlakowym jest taki sam jak przy odmowie przyjęcia pociągu.

12.5. Przerwa łączności

Pusty.

12.6. Rozkazy pisemne

O wszystkich okolicznościach wymagających powiadomienia drużyn pociągowych, pociągów kursujących na odcinku granicznym maszyniści powiadamiani są rozkazami pisemnymi na drukach w języku słowackim lub polskim.

12.6.1. Dyżurny ruchu stacji Zwardoń stosuje rozkazy pisemne PKP:

a) rozkaz pisemny (S);
b) rozkaz pisemny (O).

Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3.

12.6.2. Dyżurni stacji Skalite stosują rozkazy pisemne ŽSR:

a) Všeobecný rozkaz bez wydruku (rozkaz V);
b) Všeobecný rozkaz z wydrukiem (rozkaz V);
c) rozkaz pre PMD (rozkaz dla manewrów po torze szlakowym)
d) Rozkaz na opatrnu jazdu (rozkaz na ostrożną jazdę) (rozkaz Op);

Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3.

12.6.3. Oprócz wyżej wymienionych rozkazów pisemnych dyżurni ruchu stacji Skalite mogą stosować Všeobecný rozkaz w postaci wydruku komputerowego. Oprócz wyżej wymienionych rozkazów pisemnych dyżurni ruchu stacji Zwardoń mogą stosować pisemny rozkaz „O“ w postaci wydruku komputerowego.

12.6.4. W razie konieczności zawiadomienia drużyny pociągowej rozkazem pisemnym dyżurni ruchu stacji Zwardoń lub Skalite mogą zażądać od siebie wzajemnie wypisania i doręczenia właściwego rozkazu pisemnego.

12.7. Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika

12.7.1. Na odcinku granicznym, kierujący pojazdem kolejowym z napędem (maszynista) ponosi odpowiedzialność za dotrzymanie warunków bezpiecznej jazdy i realizację poleceń pracowników zarządcy infrastruktury, którzy prowadzą i organizują ruch pociągów.

12.7.2. W czasie wystąpienia nieprawidłowości, (sytuacji nadzwyczajnej) maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) niezwłocznie przekaże informację dyżurnemu ruchu stacji w kierunku jazdy i uzgodni z nim dalszy tok postępowania. W razie wystąpienia niezdolności do pracy maszynisty przekazanie informacji należy do obowiązków drużyny pociągowej.

12.7.3. W przypadku zatrzymania pociągu na szlaku przed osygnalizowaną przeszkodą do jazdy maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) porozumie się z dyżurnym ruchu stacji w kierunku jazdy i ustali dalszy sposób postępowania.

12.7.4. Jeżeli maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) stwierdzi, że przekroczy ustalony dla jego pociągu czas jazdy o więcej niż 5 minut, powinien o tym fakcie niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.

12.7.5. Jeżeli maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu w kierunku jazdy pociągu powinien nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.

12.7.6. W przypadku, kiedy maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) nie może nawiązać łączności z dyżurnymi ruchu wyprawiającymi pociągi na szlak postępuje wg postanowień opisanych w pkt. 12.9.

12.8. Obowiązki pracowników przewoźnika po zatrzymaniu pociągu w stacji i w czasie postoju pociągu na stacji

12.8.1. Po zatrzymaniu się pociągu w stacji, jego dalsza jazda (podciąganie lub cofanie) może się odbyć tylko za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu.

12.8.2. Po zatrzymaniu pociągu w stacji maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) lub drużyna pociągowa powinna poinformować dyżurnego ruchu o wszystkich okolicznościach, które mają lub mogą mieć wpływ na dalszą jazdę pociągu. W przypadku, kiedy zachodzi konieczność wydłużenia rozkładowego czasu postoju na stacji maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) lub drużyna pociągowa powinna poinformować o tym fakcie dyżurnego ruchu.

12.9. Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na szlaku

12.9.1. Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista niezwłocznie zgłosi dyżurnemu ruchu o tym, że pociąg stoi przed semaforem wjazdowym.

12.9.2. Dla przypadków, kiedy zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu (PMD) na szlaku, jeżeli istnieje możliwość wyboru miejsca zatrzymania, miejsce to należy tak dobrać, aby było najbardziej dogodne (spadki, łuki, itp.).
W przypadku, kiedy po zatrzymaniu pociągu na szlaku nie można nawiązać połączenia z dyżurnymi ruchu posterunków wyprawiających pociągi na ten szlak, maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) powinien po upływie 15 minut spodziewać się, że za pociągiem wyprawiona zostanie lokomotywa do nawiązania łączności lub łączność zostanie nawiązana przez posłańca.

12.9.3. W przypadku, kiedy maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) zgłosi dyżurnemu ruchu zatrzymanie pociągu na szlaku, przed rozpoczęciem dalszej jazdy musi uzyskać pozwolenie dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy pociągu. Pozwolenie to może uzyskać za pośrednictwem dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego).
Kiedy maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) nie może uzyskać zezwolenia na dalszą jazdę, może uruchomić pociąg stosując „jazdę na widoczność", tak regulując prędkość, aby możliwe było zatrzymanie pociągu przed przeszkodą (oraz przed stojącym przed min pociągiem lub taborem).

Jazda przez przejazdy drogowe wymaga jazdy z prędkością taką, jakby te przejazdy były otwarte. Od wskaźnika przed przejazdem powinien ograniczyć prędkość do 10 km/godz. i w odległości 250 m przed przejazdem podawać sygnał „Baczność", dopóki czoło pociągu nie minie przejazdu.

12.9.4. W przypadku, kiedy pociąg (PMD) zostanie zatrzymany z powodu usterki, maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) jest zobowiązany powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy pociągu (zawiadomienie może się odbyć przy pomocy dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego).

12.9.5. W przypadku niemożności usunięcia usterki w lokomotywie pociągowej maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) zażąda za pośrednictwem dyżurnego ruchu lokomotywę pomocniczą podając informacje o kilometrażu zatrzymanego pociągu. Po wezwaniu pomocy, maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) nie może uruchomić pociągu bez zgody dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy pociągu. Jazda lokomotywy do pociągu zatrzymanego na szlaku musi być realizowana po zamkniętym torze szlakowym od stacji Zwardoń, a od stacji Skalite jako PMD. We wszystkich przypadkach jazdy lokomotywy pomocniczej do i z uszkodzonym pociągiem na torze zamkniętym maszynista tej lokomotywy musi być powiadomiony rozkazem pisemnym o możliwości nieprawidłowego działania urządzeń przejazdowych (PZZ).

12.9.6. W przypadku rozerwania pociągu (PMD), lub powstania innych okoliczności (spadek ciśnienia w przewodzie głównym hamulca, jego duży ubytek, itp.) maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) niezwłocznie użyje wszelkich dostępnych środków w celu ustalenia przyczyny zatrzymania pociągu (PMD). O przeszkodzie do jazdy niezwłocznie zgłosi dyżurnemu ruchu.

12.10. Cofanie pociągu ze szlaku

12.10.1. Za cofanie pociągu ze szlaku należy uważać odwrotny kierunek jazdy pociągu w przypadku, kiedy czoło pociągu minęło wysokość semafora wjazdowego dla przeciwnego kierunku jazdy.

12.10.2. Cofanie pociągu ze szlaku dozwolone jest tylko za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu, który wyprawił pociąg. Warunki cofania maszynista (kierujący pojazdem kolejowym z napędem) uzgodni z tym dyżurnym ruchu, który udzielił zezwolenia na jazdę.
Dla cofania pociągu ze szlaku do stacji Zwardoń należy zamknąć tor szlakowy.
Podczas jazdy przez przejazdy maszynista postępuje tak, jakby był powiadomiony rozkazem pisemnym - od wskaźnika przed przejazdem powinien ograniczyć prędkość do 10 km/godz. i a w odległości 250 m przed przejazdem podawać sygnał „Baczność“, dopóki czoło pociągu nie minie przejazdu.
A w przypadku pchania składu pociągu należy zatrzymać pociąg przed przejazdem a dalsza jazda przez przejazd jest możliwa pod warunkiem strzeżenia przejazdu na miejscu przez uprawnionego pracownika.

12.10.3. W przypadku, kiedy czoło pociągu nie minie semafora wjazdowego dla przeciwnego kierunku jazdy powrót pociągu do stacji realizowany jest na zasadach ustalonych dla jazdy manewrowej po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu.

12.11. Ściąganie części pociągu ze szlaku

12.11.1. W czasie utknięcia pociągu lub w przypadku wystąpienia awarii z pociągiem na szlaku w celu zwolnienia toru szlakowego zezwala się na ściągnięcie części pociągu do stacji.

12.11.2. Konieczność ściągania części pociągu z toru szlakowego maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) zgłosi obu dyżurnym ruchu stacji granicznych lub przynajmniej jednemu z nich, podając lokalizację (km), w której się znajduje na szlaku. Dalej uzgodni z dyżurnymi ruchu dalszy tok postępowania.

Zostawiona na szlaku część pociągu musi być zabezpieczona przed zbiegnięciem i dozorowana przez pracownika drużyny pociągowej.

W przypadku, kiedy maszynista (kierujący kolejowym pojazdem z napędem) nie może nawiązać połączenia celu zgłoszenia takiej jazdy dyżurnemu ruchu stacji, do której

jedzie, a semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę, maszynista ma obowiązek zatrzymania czoła pociągu przed pierwszą zwrotnicą w drodze przebiegu, i zgłoszenia faktu ściągania do stacji części pociągu dyżurnemu ruchu oraz uzgodnienia z nim dalszego sposobu postępowania.

12.11.3. Podczas jazdy przez przejazdy maszynista postępuje tak, jakby był powiadomiony rozkazem pisemnym - od wskaźnika przed przejazdem powinien ograniczyć prędkość do 10 km/godz. a w odległości 250 m przed przejazdem podawać sygnał „Baczność", dopóki czoło pociągu nie minie przejazdu.

12.11.4. Dla ściągnięcia pociągu w częściach do stacji Zwardoń dyżurny ruchu dokona zamknięcia toru szlakowego, a do stacji Skalite pojedzie jako PMD.

12.11.5. Zgłoszenie faktu ściągnięcia ostatniej części pociągu do stacji Skalite i zwolnienie toru szlakowego, należy uważać za potwierdzenie przybycia pociągu, a dyżurny ruchu stacji Skalite zgłosi powyższe dyżurnemu ruchu stacji Zwardoń.

Jeżeli części pociągu będą ściągane do stacji Zwardoń, to po przybyciu ostatniej części dyżurny ruchu stacji Zwardoń potwierdzi jej przybycie i dokona otwarcia toru szlakowego.

13. Ograniczenia prędkości

13.1. Ograniczenia prędkości na części odcinka granicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. wprowadza i dokonuje osygnalizowania PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec – ISE Bielsko Biała.
Ograniczenia prędkości na części odcinka granicznego zarządzanego przez ŽSR wprowadza OR Žilina, a dokonuje odpowiedniego osygnalizowania SMSÚ Žilina.
Ograniczenia prędkości zlokalizowane na styku zarządców wprowadzają OR Žilina i odpowiednio SMSÚ Žilina lub PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec – ISE Bielsko Biała po wzajemnym uzgodnieniu.
O wprowadzeniu i odwołaniu doraźnych ograniczeń prędkości na odcinku granicznym dyżurni ruchu stacji granicznych niezwłocznie powiadomią się telefonogramem z zapisem w dzienniku telefonicznym podając czas, miejsce, nr linii, wartość ograniczenia prędkości, przyczynę ograniczenia oraz nazwisko dyżurnego ruchu.[1)]

13.2. Informację o stałych ograniczeniach prędkości na odcinku granicznym przy każdej zmianie IZ Sosnowiec prześle w formie elektronicznej (Wykaz ostrzeżeń stałych) naczelnikowi stacji Czadca (zst.cadca@zsr.sk).
Naczelnik stacji Czadca w podobny sposób wyśle w formie elektronicznej informacje o każdej zmianie stałych ograniczeń prędkości na odcinku granicznym z TTP do IZ Sosnowiec (iz.sosnowiec@plk-sa.pl) i ISE Bielsko Biała (isebb@plk-sa.pl). [1)]

13.3. Osygnalizowania ograniczenia prędkości dokonuje ten, który je wprowadził również w tym przypadku, kiedy ograniczenia zlokalizowane są na styku i przechodzą na sąsiedniego zarządcę.

13.4. W załączniku nr 1 podane są nr telefonów pracowników odpowiedzialnych za wprowadzanie i odwołanie ograniczeń prędkości na odcinku granicznym.

14. Zamknięcia torowe

14.1. Planowane prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, oraz roboty planowe na szlakach granicznych i w przyległych stacjach ujęte w planach

inwestycyjnych (remonty kapitalne, modernizacje infrastruktury) a także planowe prace utrzymaniowe, które mają wpływ na konstrukcję rozkładu jazdy uzgodnią wzajemnie właściwe jednostki zarządców infrastruktury umawiających się stron w terminie nie później niż na 24 miesiące przed planowanym rozpoczęciem prac. Termin ustalony wyżej może za zgodą GR ŽSR i PKP PLK S.A. być skrócony.
Zamknięcia planowe, które mają charakter inwestycyjny uzgadniają pomiędzy sobą: GR ŽSR i PKP PLK S.A.- IRO Centrum Realizacji Inwestycji, Oddział Południowy z udziałem IDDE Sosnowiec. Kontakty telefoniczne zawiera załącznik nr 1.
W roku poprzedzającym wykonanie robót nie później jednak niż na okres 6 miesięcy przed ich rozpoczęciem właściwe jednostki powiadomią się wzajemnie o postępie robót. Termin ustalony wyżej może za zgodą GR ŽSR i PKP PLK S.A. być skrócony.[1)]

14.2. Planowane prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, które wymagają zamknięć torowych muszą zostać uzgodnione pomiędzy stronami z wyprzedzeniem co najmniej 90 dniowym, licząc od czasu ich planowego rozpoczęcia. Termin ustalony wyżej może za zgodą obu stron być skrócony.
Żądania zamknięć planowych na szlakach granicznych uzgadniają między sobą: ŽSR OR, ORD Žilina z PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec z udziałem IDDE Sosnowiec. Kontakty telefoniczne zawiera załącznik nr 1.[1)]

14.3. Dla planowanych zamknięć ŽSR wydaje rozkazy zamknięć (výlukové rozkazy) według przepisów SR 1004 (D) - Výluková činnosť Železníc Slovenskej republiky.
Dla planowanych zamknięć PKP PLK S.A. opracowuje i wydaje Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót według Instrukcji PKP PLK S.A. Ir-3 (R-9).

14.4. Najpóźniej do czwartku bieżącego tygodnia do godziny 12.00 ŽSR OR, ORD Žilina wyda „Tygodniowy plan zamknięć".
Najpóźniej w piątek bieżącego tygodnia do 48 godzin przed rozpoczęciem prac PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec wyda zarządzenie telegramem adresu liczbowego 13. [1)]

14.5. Osygnalizowanie zamknięć części infrastruktury wykonają PKP PLK S.A. i ŽSR każdy na swoim terenie wg obowiązujących przepisów.
Osygnalizowania zamknięć części infrastruktury dokonuje ten, który je wprowadził również w tym przypadku, kiedy ograniczenia zlokalizowane są na styku i przechodzą na sąsiedniego zarządcę.

14.6. Rozpoczęcie i zakończenie zamknięć

a) Zamknięcia planowe
Zamknięcie toru szlakowego zaczyna i kończy dyżurny ruchu wskazany w zarządzeniu o zamknięciu toru.

Zamknięcie toru szlakowego

Kierunek RP - SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité

Tor szlakowy od stacji Zwardoń do stacji Skalité zamknięty od godziny ..... minut …… (przyczyna zamknięcia): (nazwisko dyżurnego ruchu).	*„Traťová koľaj medzi stanicami Zwardoň a Skalité od (čas)" vylúčená. Rozumiem (priezvisko výpravcu)"*

Kierunek SR - RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Traťová koľaj medzi stanicami Skalité - Zwardoň od … (čas) vylúčená. (nazwisko dyżurnego ruchu)."	*„Zawiadomienie o zamknięciu toru szlakowego od stacji Skalité do stacji Zwardoń od godziny ..... minut ..... otrzymałem (nazwisko dyżurnego ruchu)."*

Otwarcie toru szlakowego

kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité
Tor szlakowy od stacji Zwardoń do stacji Skalité otwarty o godzinie ..... minut ……. (nazwisko dyżurnego ruchu).	*„Výluka traťovej koľaje medzi stanicemi Zwardoň a Skalité skončená o (čas). Rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)."*

kierunek SR - RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Výluka traťovej koľaje medzi stanicami Skalité - Zwardoň skončená o … (čas) (priezvisko výpravcu)."	*„Zawiadomienie o otwarciu toru szlakowego od stacji Skalité do stacji Zwardoń o godzinie ..... minut ….. otrzymałem (nazwisko dyżurnego ruchu)."*

Wyłączenie napięcia z sieci trakcyjnej

kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité
Tor szlakowy od stacji Zwardoń do stacji Skalité zamknięty od godziny ..... minut ……. dla pociągów trakcji elektrycznej (priezvisko výpravcu)	*Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje medzi stanicami Zwardoň a Skalité začatá o (čas). Rozumiem (nazwisko dyżurnego ruchu)."*

kierunek SR - RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje medzi stanicami Skalité - Zwardoň začatá o … (čas). (priezvisko výpravcu)."	*„Zawiadomienie o zamknięciu toru szlakowego od stacji Skalité do stacji Zwardoń od godziny ..... minut ..... dla pociągów trakcji elektrycznej otrzymałem (nazwisko dyżurnego*

	ruchu).“

Zakończenie wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej

Kierunek RP – SR

Dyżurny ruchu stacji Zwardoń	Dyżurny ruchu stacji Skalité
Tor szlakowy od stacji Zwardoń do stacji Skalité otwarty od godziny ..... minut ……. dla pociągów trakcji elektrycznej (nazwisko dyżurnego ruchu)	*„Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje medzi stanicami Zwardoň - Skalité skončená o (čas). Rozumiem (priezvisko výpravcu).“*

kierunek SR - RP

Dyżurny ruchu stacji Skalité	Dyżurny ruchu stacji Zwardoń
„Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje medzi stanicami Skalité - Zwardoň skončená o (čas).... (priezvisko výpravcu).“	*„Zawiadomienie o otwarciu toru szlakowego od stacji Skalité do stacji Zwardoń od godziny ..... minut ..... dla pociągów trakcji elektrycznej otrzymałem (nazwisko dyżurnego ruchu).“*

b) Zamknięcia nieplanowe

Zamknięcie toru szlakowego

- Dyżurny ruchu Zdn stacji Zwardoń zamknie tor szlakowy w przypadkach określonych w instrukcji Ir 1;
  Dyżurny ruchu stacji Skalité zamknie tor szlakowy w przypadkach określonych w przepisach ŽSR Ž1.:

- Dyżurny ruchu, który powziął informacje o przeszkodzie do jazdy pociągów na szlaku niezwłocznie dokona zamknięcia toru szlakowego. Sposób postępowania (wymiana i zapis telefonogramów) przy zamknięciu jest taki sam jak dla zamknięć planowych.

Otwarcie toru szlakowego

- Otwarcia toru szlakowego dla nieplanowego zamknięcia dokonuje dyżurny ruchu, tego posterunku, który zamknął tor szalkowy.
- Otwarcia toru szlakowego w przypadku nieplanowego zamknięcia dokonuje się na zasadach ustalonych dla zamknięć planowych.

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego w przypadku wyłączenia napięcia

- Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego w przypadku wyłączenia napięcia dokonuje się w taki sam sposób jak przy zamknięciach planowych.

14.7 Jazdy pociągów na zamknięty tor szlakowy przy planowanym zamknięciu pozwala tylko

dyżurny ruchu, który tor zamknął wg własnych przepisów kolejowych.

14.8 Jazdy pociągów na zamknięty tor szlakowy przy nieplanowanym zamknięciu pozwala tylko dyżurny ruchu, który tor zamknął wg własnych przepisów kolejowych. Jeżeli dyżurny ruchu sąsiedniej stacji również potrzebuje wyprawić pociąg na zamknięty tor szlakowy warunki jazdy musi uzgodnić z dyżurnym, który tor zamknął.

15. Zdarzenia nadzwyczajne, praca w warunkach zimowych

15.1. Dla potrzeb niniejszego MPG zdarzenia nadzwyczajne definiowane są:

- Na zarządzie PKP PLK S.A. wypadki, poważne wypadki i incydenty oraz tryby postępowania wskazane są w *Rozporządzeniu Ministra Transportu* z dnia 30 kwietnia 2007 r. *w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* (Dz. U. Nr 89/2007 poz. 593) w brzmieniu obowiązującym i w *Instrukcji Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych.*
- Na zarządzie ŽSR wypadki, poważne wypadki i incydenty oraz tryby postępowania wskazane są w ustawie č. 164/1996 Z.z., o dráhach w brzmieniu obowiązującym wraz z rozporządzeniami i odnośnymi uregulowaniami zarządcy infrastruktury.

15.2. Dyżurny ruchu, który powziął wiadomość o zdarzeniu nadzwyczajnym na szlaku granicznym niezwłocznie wstrzymuje ruch i powiadamia o tym dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji granicznej.

15.3. Postępowanie celem udzielenia pomocy i usuwania skutków zdarzenia nadzwyczajnego zasadniczo prowadzi ten zarządca infrastruktury na terenie, którego doszło do zdarzenia. Ten zarządca, na którego terenie doszło do tego zdarzenia ma obowiązek kierowania pracami na miejscu zdarzenia. Sąsiedni zarządca infrastruktury może być proszony o pomoc w usuwaniu skutków (pracownicy, materiały, maszyny) ze zwrotem poniesionych nakładów.

15.4 Wszelkie działania mogące doprowadzić do zatarcia śladów zdarzenia nadzwyczajnego wymagają zgody właściwych organów. Powyższe nie dotyczy przypadków ratowania osób i zapobieżenia powstaniu dalszych szkód.

15.5. W przypadku uczestniczenia w zdarzeniu pracowników sąsiedniego zarządcy lub jego majątku, ewentualnie osób trzecich, do prac komisji musi być dowodnie wezwany przedstawiciel strony, którego pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Zarządcy infrastruktury w takich przypadkach kontaktują się między sobą poprzez piony dyspozytorskie.

15.6. Użycie sprzętu służącego do usuwania skutków wypadku lub sprzętu odśnieżnego do usuwania skutków zimy na szlaku granicznym uzgodnią między sobą dyżurny ruchu ŽST Skalite i dyżurny Zdn stacji Zwardoń. Uruchomienie sprzętu musi być uzgodnione pomiędzy kontrolnym (liniowy) dyspozytorem ORD Žilina i st. dyspozytorem zmianowym IDDE Sosnowiec w uzgodnieniu z dyspozytorem IZ Sosnowiec.

Nr telefonów zawiera załącznik 1.[1)]

16. Przesyłki nadzwyczajne i niebezpieczne

16.1. Określenie przesyłki nadzwyczajnej znajduje się w karcie UIC 502-1.
Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie zezwoleń wszystkich kolei biorących udział w przewozie.
Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie zezwoleń międzynarodowych wydawanych przez ŻSR URMIZA (instradaciou) i PKP PLK S.A. IDDE Sosnowiec (,,Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)).

Warunki przewozu towarów niebezpiecznych wskazane są w Regulaminie RID.[1)]

16.2. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) po liniach PKP PLK S.A. od Granicy Państwa wydaje stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych w IDDE Sosnowiec po otrzymaniu od przewoźnika przewożącego tę przesyłkę od Granicy Państwa zgłoszenia o przyjęciu przesyłki do przewozu.

Bez zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) przesyłka nie może być przyjęta na tory PKP PLK S.A.
Dyspozytorzy ŽSR ORD Žilina i IDDE Sosnowiec przekazują sobie informacje o włączeniu do pociągów: przesyłki z towarem niebezpiecznym i przesyłki nadzwyczajnej. [1)]

16.3. Informację o włączeniu do przewozu przesyłek nadzwyczajnych dyżurni ruchu przekazują sobie przed żądaniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.[1)]

16.4. Pusty.[1)]

17. Bezpieczeństwo i higiena pracy, ochrona przeciwpożarowa

17.1. W obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej obowiązują uregulowania prawne państwa, na którego terytorium przebywa pracownik i uregulowania właściwego zarządcy infrastruktury.
Każdy pracodawca odpowiedzialny jest za to, że jego pracownicy są dowodnie przeszkoleni z przepisów BHP oraz ochrony przeciwpożarowej obowiązujących u właściwego zarządcy infrastruktury.

Przeszkolenie na podstawie pisemnego zamówienia pracodawcy wykona uprawniona osoba. U ŽSR to:

- z przepisów ogólnych – pracownik odpowiedniej instytucji szkoleniowej;

- z przepisów miejscowych stacji Skalite – naczelnik stacji Czadca lub inny wyznaczony przez niego pracownik.

17.2. Wypadki przy pracy.

Pracownik, który uległ wypadkowi na szlaku granicznym lub świadek jest zobowiązany zgłosić niezwłocznie ten fakt dyżurnemu ruchu stacji Zwardoń lub dyżurnemu ruchu stacji Skalite.

Pracownik, który uległ wypadkowi w stacji lub świadek powinien niezwłocznie zgłosić ten fakt dyżurnemu ruchu tej stacji, na której doszło do wypadku.

Dyżurny ruchu, któremu był zgłoszony wypadek przy pracy w każdym przypadku postępuje zgodnie z przepisami obowiązującymi u właściwego zarządcy.

Postępowanie wyjaśniające prowadzi pracodawca, którego pracownik uległ wypadkowi oraz właściwy zarządca infrastruktury zgodnie z prawodawstwem.

18. Wykaz załączników

Załącznik 1 – Wykaz telefonów

Załącznik 2 – Plany schematyczne stacji granicznych

Załącznik 3 – Wzory rozkazów pisemnych

Załącznik 4 – Wyciąg z przepisów ŻSR i sygnalizacja w stacjach granicznych i na odcinku granicznym

19. Postanowienia końcowe

19.1. Za opracowanie, aktualizację i bieżącą weryfikację niniejszego MPG odpowiadają na podstawie postanowień Umowy o współpracy w zakresie zarządzania kolejową infrastrukturą dla prowadzenia ruchu kolejowego przez granicę państwową pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką:

- Polskie Koleje Państwowe – Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu
41 – 200 Sosnowiec
ul. 3 – go Maja 16

- Železnice Slovenskej republiky
Generálne riaditeľstvo
Odbor dopravy
Klemensova 8
813 61 Bratislava [1)]

19.2. Niniejsze miejscowe porozumienie graniczne jest ważne z dniem podpisania i wchodzi w życie w dniu 01.01.2010 r.

19.3. Zmiany i uzupełnienia do niniejszego MPG muszą zostać uzgodnione pisemnie przez kompetentnych przedstawicieli.

19.4. W dniu, kiedy niniejsze MPG zacznie obowiązywać, przestają być obowiązujące postanowienia MPG dla przejścia granicznego Skalite – Zwardoń zawartego w dniu 20.10.2004 r. w części dotyczącej zarządcy infrastruktury.

19.5. Niniejsze MPG opracowano w języku słowackim i polskim w dwóch egzemplarzach. Oba opracowania są tak samo ważne. PKP PLK S.A. i ŽSR otrzymują po jednym opracowaniu w każdym języku.

v Bratislave dňa 30.9.2009	w Katowicach dnia 30.09.2009 r.
.....	DYREKTOR ZAKŁADU mgr Karol Trzoński .....
Mgr. Emil Šimko	
Riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR	Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVA
GENERÁLNE RIADITEĽSTVO
ODBOR DOPRAVY
813 61 BRATISLAVA, KLEMENSOVA 8

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
40-202 Katowice, Al. Rozdzieńskiego 1

Załącznik nr 1

Wykaz telefonów ŽSR

ŽSR	
GR ŽSR	
Odbor dopravy, vedúci oddelenia riadenia	+421 2 2029 7110, +421 903 403 356
Odbor dopravy, vedúci referent - výluky	+421 2 2029 5057, +421 903 778 309
OR Žilina	
námestník pre riadenie dopravy	+421 41 229 5142, +421 911 690 383
námestník pre železničnú infraštruktúru	+421 41 229 2296, +421 903 528 021
Oddelenie riadenia dopravy Žilina, vedúci oddelenia	+421 41 229 2500, +421 903 573 997
Oddelenie riadenia dopravy Žilina, systémový špecialista - výluky	+421 41 229 1431, +421 902 917 362
Oddelenie riadenia dopravy Žilina, kontrolný dispečer	+421 41 229 4414, +421 903 566 813
sekcia energetiky a elektrotechniky (EE), elektrodispečer Žilina	+421 41 229-4462, 4463 +421 903 828 919
ŽST Skalité	
prednosta ŽST (Čadca)	+421 41 2296 490
dopravný námestník (ŽST Čadca)	+421 41 2296 492
námestník pre krízové riadenie a ochranu (ŽST Čadca)	+421 41 2296 491
výpravca ŽST Skalité	+421 41 2296 8831, +421 412296931[2)]
ŽI	
Sekcia ŽTS Žilina, prednosta Sekcie ŽTS	+421 41 229 2330, +421 911 259 585
Sekcia OZT Žilina, prednosta Sekcie OZT	+421 41 229 2340, +421 903 787 139
SMSÚ OZT ZT Žilina	+421 41 229 5333, +421 903 565 947
SMSÚ OZT OT Žilina	+421 41 229 5381, +421 903 566 087
SMSU EE SZ Vrútky	+421 43 229 5560, +421 903 566 492
SMSÚ ŽTS TO Žilina vedúci SMSÚ	+421 32 229 5243, +421 903 248 571
SMSÚ ŽTS TO Žilina vedúci prevádzky	+421 32 229 2491, +421 903 232 850
Koordinátor SMSÚ ZT Čadca	+421 41 229 6220, +421 903 702 434
Ostatné	
Závodný hasičský útvar Požiarnej ochrany železníc Žilina	+421 41 229 2150, 4444
Operačné stredisko oblastnej správy železničnej polície Žilina	+421 41 507 5311, +421 905 414 847

Wykaz telefonów PKP PLK S.A.

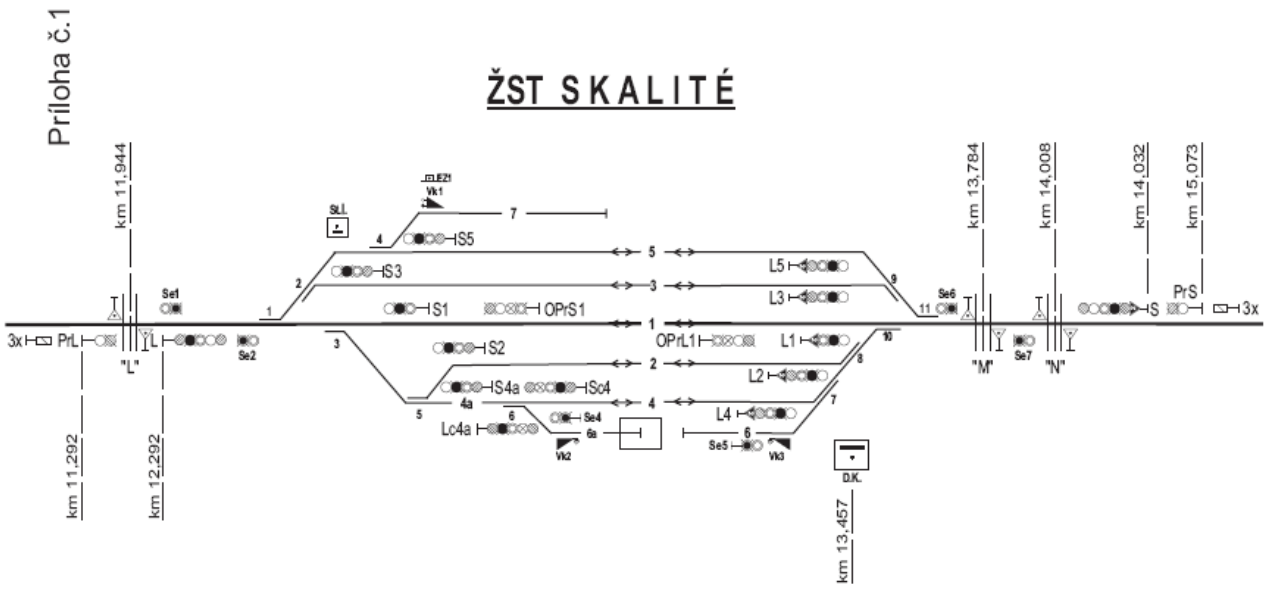
Nazwa abonenta	Nr telefonu	
	Stacjonarny	komórkowy
IWM Warszawa Biuro Współpracy Międzynarodowej Centrali PKP PLK S.A.		
Dyrektor Biura Eksploatacji	+48 22 4732010	
Dyrektor Biura Współpracy Międzynarodowej	+48 22 4733782	
IRO centrum realizacji Inwestycji, Oddział Południowy		
Dyrektor	+48 32 710 4900	
Z-ca Dyrektora	+48 32 719 4993	
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym		
Naczelnik Działu Rozkładów Jazdy i Koordynator Zamknięć	+48 22 473 3789	+48 694 480 271
Koordynator zamknięć	+4822 473 3565	
IDDE 4 Sosnowiec		
Naczelnik Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	+48 32 710 4900	+48 600 084 174
Z-ca Naczelnika Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	+48 32 710 4910	
St. Dyspozytor zmianowy	+48 32 710 4923 +48 32 710 4925	
Dyspozytor odcinkowy	+48 32 710 4922	
Dyspozytor ds. planowania przewozów	+48 32 710 4927 +48 32 710 4928	
Dyspozytor ds. planowania z przewoźnikami z poza grupy PKP	+48 32 710 4928	
Koordynator zamknięć	+48 32 710 4908	
EZ Katowice		
Dyspozytor sieci i zasilania	+48 32 710 6477 +48 32 710 6480 +48 32 710 5234 fax.: +48 32 710 5431	+48 697 040 998 +48 697 040 999 +48 697 040 997
Naczelnik Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego Czechowice Dziedzice	+48 32 7891 336	
Z-ca Naczelnika Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego Czechowice Dziedzice	+48 32 7891 336	
IZ Sosnowiec		
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych	+48 32 710 4001	
Z- ca Dyrektora ds. eksploatacji	+48 32 710 4002	
Z- ca Dyrektora ds. technicznych	+48 32 710 4003	
Naczelnik Działu ds. eksploatacji	+48 32 710 4080	

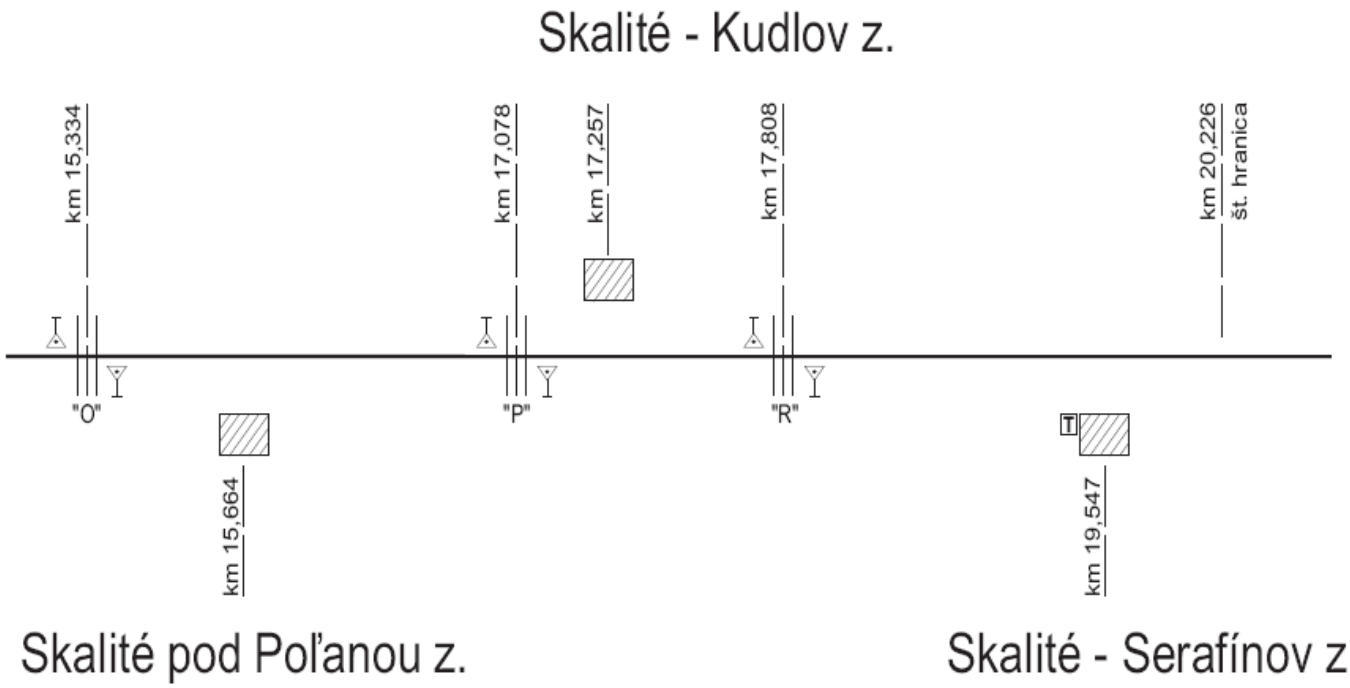
Naczelnik Działu ds. automatyki i telekomunikacji	+48 32 710 4060	
Naczelnik Działu ds. nawierzchni, obiektów inżynieryjnych, budynków i budowli	+48 32 710 4040	
Naczelnik Działu ds. energetyki	+48 32 710 4070	
Dyspozytor zakładowy	+48 32 710 4004 +48 32 710 4005	
ISE Bielsko Biała		
Naczelnik Sekcji Eksploatacji	+48 33 4891 340	600084457
z-ca Naczelnika ds. inżynierii ruchu	+48 33 4891 366	698689648
z-ca Naczelnika ds. automatyki i telekomunikacji	+48 33 4891 358	
z-ca Naczelnika ds. drogowo- budynkowych	+48 33 4891 345	
Dyżurny ruchu dysponujący nastawni Zdn w stacji Zwardoń	+48 33 4893 355	fax. 48 33 4893 355
Mistrz automatyki odpowiedzialny za utrzymanie urządzeń srk w stacji Zwardoń	+48 33 4893 192	
Toromistrz odpowiedzialny za nawierzchnię kolejową w stacji Zwardoń	+48 33 4893 355	

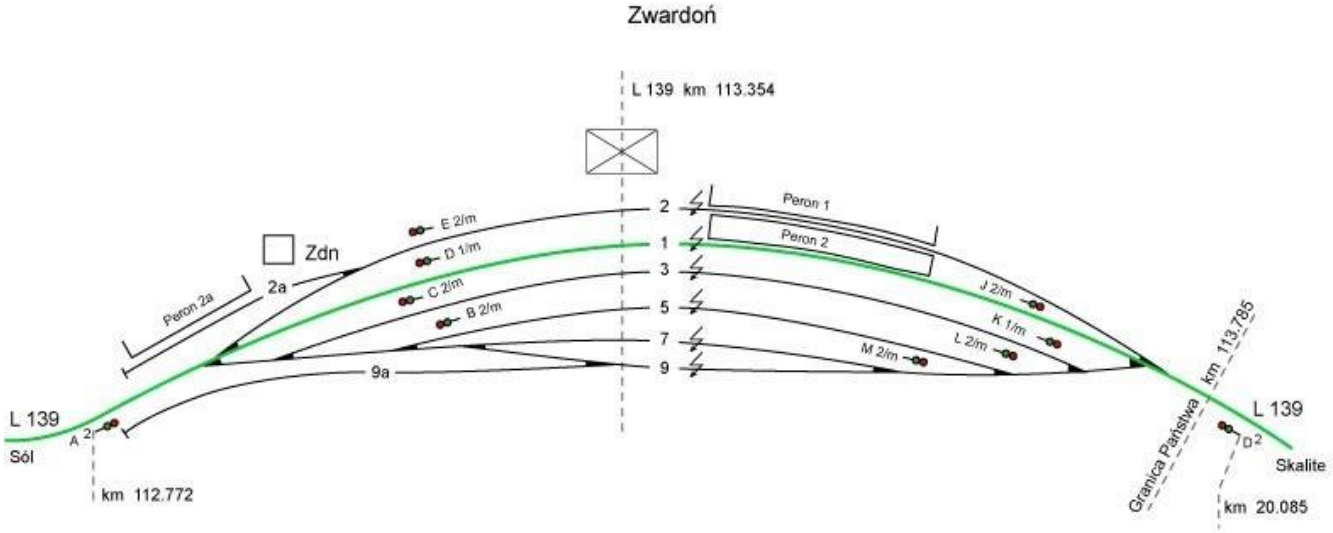
1)

Załącznik nr 2

Plany schematyczne stacji granicznych




Skalité - Kudlov z.
km 15,334
km 17,078
km 17,257
km 17,808
km 20,226
št. hranica
"O"
"P"
"R"
T
km 15,664
km 19,547
Skalité pod Poľanou z.
Skalité - Serafínov z.


Zwardoń
L 139 km 113.354
Zdn
2a
Peron 2a
E 2/m
D 1/m
C 2/m
B 2/m
9a
2
1
3
5
7
9
Peron 1
Peron 2
J 2/m
K 1/m
L 2/m
M 2/m
km 113.785
L 139
Sól
A 2
km 112.772
Granica Państwa
D 2
Skalite
km 20.085

Załącznik Nr 3

Wzory rozkazów pisemnych ŽSR

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pre vlak číslo.....

V ..... dňa ..... 20.....
(pečiatka)

....
Podpis preberajúceho Podpis výpravcu

1)

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pre vlak číslo .....

1. Z/ do.....idete ako vlak č. .....

2. Odchodové a ..... návestidlo sa neobsluhuje. **Odchod dovolený** *) (alebo) **Po rozkaze na odchod smiete odísť.***) Pri jazde po prvé oddielové návestidlo automatického bloku dodržujte podmienky jazdy podľa rozhľadu. *)

3. Vlak .....z koľaje ..... odchod!

4. Automatický blok je pokazený. Z /do.....
idete v medzistaničnom oddiele po traťovej koľaji číslo ..... §). Oddielové návestidlá traťovej koľaje číslo ..... §) pre vašu jazdu neplatia. Pri poslednom oddielovom návestidle konajte ako pri predzvesti s návesťou 2, **Výstraha.**

5. Z/do ..... idete po **nesprávnej koľaji.**

Správna koľaj je v prevádzke ! **)

Oddielové návestidlá správnej koľaje pre vašu jazdu neplatia!
Vchod do stanice ..... sa vám povolí :

- telekomunikačným zariadením *)
- ručnou privolávacou návesťou, dávanou v úrovni vchodového návestidla, a ak sa táto návesť nebude dávať - **zastavte!** *)

V úrovni predzvesti vchodového návestidla správnej koľaje konajte ako pri predzvesti s návesťou **"Výstraha"**

Správna koľaj je z prevádzky vylúčená ! **)

Oddielové návestidlo (hradla, hlásnice) .....,
a vchodové návestidlo správnej koľaje do ..... pre vašu jazdu platí. *)
V úrovni predzvesti vchodového návestidla správnej koľaje konajte ako pri predzvesti s návesťou **"Výstraha"**

6. Prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti (s časovým vymedzením):

medzi.....a.....

od km ..... do km..... rýchlosť ..... km.h^{-1} od .....do.....(h/min)*.

7. Neoznačené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti

medzi.....a.....

od (miesto)..... do (miesto)..... rýchlosť ..... km.h^{-1}.

8. Priecestník/priecestné upozorňovadlo na návestidle .....medzi stanicami ..... a ..... pre vašu jazdu neplatí.

Priecestie/a v km ..... je /sú strážené / miestne obsluhované*.

Iné príkazy:

V ..... dňa ..... 20.....
(pečiatka/názov dopravne)

.....	.....
Podpis rušňovodiča	Podpis výpravcu

Aktuálne poradové číslo príkazu zakrúžkujte!
*) Nehodiace sa prečiarknite **) Nehodiacu časť prečiarknite šikmo
§) Vyplňte len na dvojkoľajných tratiach s traťovým zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku; v ostatných prípadoch údaj čísla traťovej koľaje prečiarknite.

1)

ROZKAZ pre PMD číslo .....

1. PMD je povolený do ..... a späť *) na traťovú koľaj číslo ..... **)

2. Jazdu ukončite v ..... najneskôr o..... hod.!

3. Pre váš odchod platia návesti cestového *) a odchodového návestidla platné pre posun.

4. Idete za vlakom!

5. Krycie návestidlo ..... pre vašu jazdu platí!

6. Od tabuľky pred priecestím

v km .....medzi .....a .....
choďte rýchlosťou najviac 10 $km.h^{-1}$ a dávajte opakovane návesť 104, **Pozor**, dokiaľ čelo PMD neminie priecestie.

7. V km ..... je umiestnený výstražný terč.

8. Od km ..... do km ..... je prechodne znížená rýchlosť ..... $km.h^{-1}$
Od km ..... do km ..... je prechodne znížená rýchlosť ..... $km.h^{-1}$
Od km ..... do km ..... je prechodne znížená rýchlosť ..... $km.h^{-1}$

9. Pokiaľ pred návratom nedôjdete do km ..... , nebude PZZ v km ..... pre vašu jazdu účinkovať.

10. Idete do medzistaničného úseku, obsadeného (časťou roztrhnutého vlaku) vlakom (PMD) za účelom zistenia príčiny jeho zastavenia (odtiahnutia)*).
Kilometrická poloha vlaku (PMD) nie je známa.

11. Vchod do ..... sa vám dovolí od vchodového návestidla (lichobežníkovej tabuľky): *)

– návesťou hlavného návestidla; *)
– návesťou priblížiť; *)
– telekomunikačným zariadením .*)

Iné príkazy:

V ..... dňa ..... 20.....
(pečiatka)

Podpis vodiča	Podpis zamestnanca oprávneného riadiť posun	Podpis výpravcu

Poradové číslo dávaného príkazu zakrúžkujte osobitne na každom liste!
*) Nehodiace sa prečiarknite
**) Uvádzajte len na viackoľajných tratiach

1)

ROZKAZ NA OPATRNÚ JAZDU pre vlak číslo .....

ČASŤ A
Od tabuľky pred priecestím v km..... medzi ..... a ..... v km..... medzi ..... a ..... v km..... medzi ..... a ..... v km..... medzi ..... a ..... v km..... medzi ..... a ..... choďte rýchlosťou najviac 10 km.h^{-1} a dávajte opakovane návesť 104, **Pozor**, dokiaľ čelo vlaku neminie priecestie.
ČASŤ B
Choďte z / do .....pre nemožné dorozumenie podľa rozhľadu tak, aby ste bezpečne zastavili pred koľajovými vozidlami, prípadne podľa možnosti pred inou prekážkou. Oddielové návestidlá pre vašu jazdu neplatia. V stanici .....zastavte! Povolenku odovzdajte v stanici .....!
Iné príkazy:
V ..... (stanica, hradlo, hlásnica) dňa ..... 20..... ..... Podpis vodiča ..... Podpis výpravcu (strážnika oddielu)

Nehodiacu sa časť rozkazu prečiarknite šikmo.

1)

Rozkaz pisemny „O" Nr .....

dla pociągu nr ..... dnia ..... 20..... r.

1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność
2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)

Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				

2. Inne:

stacja	posterunek	godz.	min.

dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem	kierownik pociągu	maszynista

Seria D

PKP S.A. 2728-260-31 (R-307)
Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o. – tel./fax 012-393-16-06

Rozkaz pisemny „S” nr .....

dla pociągu / manewru nr ..... dnia .....

1	zezwalam po otrzymaniu sygnału „nakaz jazdy” / tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego ..... drogowskazowego ..... (odnoszącego się do wyjazdu pociągu)
	– wyjechać z toru nr ..... nie posiadającego semafora wyjazdowego
2	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wjazdowego ..... – drogowskazowego ..... (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – odstępowego ..... – wjechać z zamkniętego toru nr ..... nie posiadającego semafora wjazdowego
3	Od ..... do ..... po torze nr ..... ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr ..... przybył do ..... o godzinie .....
4	Inne:

..... stacja	..... posterunek	..... godz.	..... min.

..... dyżurny ruchu	..... z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem	..... kierownik pociągu	..... maszynista

Dotyczące działki obramować, a niepotrzebne skreślić

PKP S.A. 2728-258-21 (R-305) Seria D
Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o., tel./fax 421-08-20

Wzór rozkazu pisemnego dla uszkodzonych SSP na szlaku Zwardoń – Skalite wg Z1

Rozkaz pisemny „O" Nr .....

dla pociągu nr 54 346 dnia 10.4 20 09 r.

1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność
2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)

Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				
Zwardóň - Skalité	15.394	15,334	10		Uszkodzone SSP
Zwardóň - Skalité	17,126	17,066	10		Uszkodzone SSP
Zwardóň - Skalité	17,951	17,891	10		Uszkodzone SSP
	(km wskaźnika przed przejazdem, który znajduje się w odległości 60 m)				

2. Inne:
W odległości 250 m przez przejazdem podawać sygnał „Baczność", dopóki czoło pociagu nie minie przejazdu.

stacja	posterunek	godz.	min.
dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem	kierownik pociągu	maszynista	

Seria D

PKP S.A. 2720-260-31 (R-307)
Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o. – tel./fax 012-393-16-06

1)

Wzór komputerowego rozkazu pisemnego

Rozkaz pisemny "O" nr 12

dla pociągu nr **1811** dnia **2009-07-08** na odcinek

od stacji: **POZNAŃ GŁÓWNY**
do stacji: **SZCZECIN GŁÓWNY**
przez: **WSTOWO**

1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność (Vmax km/godz.)
2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)

Lp.	Na posterunku (na szlaku) Z powodu	tor nr	od km od godz.	do km do godz.	1) 2)
1 S	**DRAWSKI MŁYN - KRZYŻ** Uszkodzone SHP do semafora SBL 802 N	2	79,950	79,950	
2	**KRZYŻ** Pęknięta krzyżownica w rozjeździe nr 179	2	84,490	84,500	40
3	**SŁONICE** Obok miejsca robót	1	127,250	127,550	50

Rozkaz wystawił:
stacja: Poznań Główny
stanowisko: Peron 2
ISDR Jan Kowalski

podpis wystawcy

S - informacje z rozkazu pisemnego "S"

System SERWO, wersja 1.2

Rozkaz pisemny dla pociągu nr 1811 wystawiony dnia 2009-07-08 o godz. 10:24 strona 1/1

1)

Załącznik Nr 4

Výňatok z ustanovení predpisu ŽSR, Z1

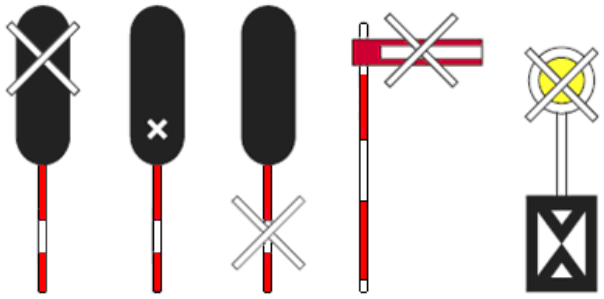
Wyciąg z postanowień przepisów ruchowych ŽSR, Z1

Ustanovenia prevádzkových predpisov, návestidla a návesti ŽSR v pohraničnej stanici Skalité

a na časti pohraničnej trate prevádzkovanej ŽSR

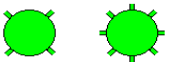
Sygnalizacja i inne postanowienia dotyczące stacji granicznej Skalité i części szlaku granicznego Skalité - Zwardoń zarządzanej przez ŽSR

ZÁKLADNÉ USTANOVENIA	POSTANOWIENIA PODSTAWOWE
I. Kapitola ***Všeobecné ustanovenia***	***I. Rozdział*** ***Postanowienia ogólne***
Rozkazy	**Rozkazy**
6. Každý zamestnanec vykonávajúci dopravnú činnosť je pri plnení pracovných povinností plne zodpovedný za svoje konanie. V prípadoch, ktoré nie sú v tomto predpise výslovne uvedené treba postupovať tak, aby bola dodržaná bezpečnosť a plynulosť dopravy.	**6.** Każdy pracownik wykonujący czynności związane z prowadzeniem ruchu pociągów w czasie pełnienia obowiązków musi być wpełni odpowiedzialny za podjęte decyzje. Wprzypadkach które nie są dosłownie w tych przepisach opisane trzeba postępować tak aby było zachowane bezpieczeństwo i płynność ruchu.
7. Základnou povinnosťou zamestnancov zúčastnených na dopravných činnostiach je vzájomne sa informovať o mimoriadnostiach, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky.	**7.** Podstawowym obowiązkiem pracowników wykonujących czynności ruchowe jest wzajemne informowanie się o trudnościach i przeszkodach które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo i płynność ruchu.
17. Rozkazy na riadenie dopravy na dráhe musia byť stručné a zrozumiteľné a nesmú ohrozovať bezpečnosť dopravy na dráhe. Pri vydávaní rozkazov na riadenie dopravy prostredníctvom oznamovacieho zariadenia musí byť jasné, kto rozkaz vydáva a kto ho prijíma. Kto prijíma rozkaz týkajúci sa dopravných opatrení daný osobne, telefonicky, rádiotelefonicky alebo rozhlasom, musí ho opakovať na dôkaz, že rozkazu správne porozumel.	**17.** Polecenia używane przy kierowaniu ruchem kolejowym muszą być zwięzłe i zrozumiałe i nie mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu na kolei. Przy wydawaniu poleceń dla prowadzenia ruchu za pomocą urządzeń łączności, musi być jasne, kto wydał polecenie i kto go otrzymał. Ten, kto otrzyma polecenie dotyczące prowadzenia ruchu przekazane osobiście, telefonicznie, drogą radiotelefoniczną lub megafonową, musi go powtórzyć na dowód, że właściwie zrozumiał polecenie.
Priechodný prierez	**Skrajnia budowli**
24. Pre nerušenú jazdu vozidiel na trati a v stanici, musí byť zachovaný voľný priestor - **priechodný prierez**. Každý zamestnanec na trati, alebo v koľajisku musí dbať, aby nenarušil voľnosť priechodného prierezu. Keď ho naruší, alebo ak jeho narušenie zistí zodpovedá za jeho včasné uvoľnenie, alebo za krytie ohrozujúceho miesta. Pri práci pracovnej skupiny zodpovedá jej vedúci za uvoľnenie priechodného prierezu, alebo za krytie nezjazdného miesta. Miesta na šírej trati a v stanici, kde nie je zachovaný postranný voľný priestor priechodného prierezu tak, že je nebezpečné vychyľovať sa z vozidiel alebo zdržiavať sa vedľa koľaje, musia byť označené predpísaným spôsobom a musia byť uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**; ak ide o stanicu, takéto miesta musia byť uvedené aj v Prevádzkovom poriadku.	**24.** Dla niezakłóconej jazdy pojazdów na szlaku i w stacji, musi być zachowana wolna przestrzeń - skrajnia budowli. Każdy pracownik na szlaku lub w stacji musi dbać o to, by nie zajmować skrajni budowli. Jeżeli naruszy skrajnie lub poweźmie informacje o jej naruszeniu odpowiada za jej szybkie uwolnienie lub osłonięcie miejsca zagrożenia. Przy pracy grupy pracowników kierujący odpowiada za zachowanie wolnej skrajni lub za zabezpieczenie nieprzejezdnego miejsca. Miejsca na szlaku i w stacji, gdzie nie jest zachowana wolna przestrzeń poza skrajnią budowli tak, że niebezpieczne jest wychylanie się z pojazdu lub zatrzymanie się w pobliżu torów, muszą być oznaczone w przepisowy sposób i muszą być wymienione w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych**, jeżeli idzie o stacje to takie miejsca musza być wymienione w Regulaminie technicznym stacji.
PRVÁ ČASŤ **NÁVESTI A NÁVESTIDLÁ**	**PIERWSZA CZĘŚĆ** **SYGNAŁY I SYGNALIZATORY**
II. Kapitola **Všeobecné ustanovenia**	**II. Rozdział** **Postanowienia ogólne**

39. Správne vnímanie návestí nesmie byť ničím nepriaznivo ovplyvnené (oslňujúce alebo farebné svetlá, dekoračné plochy, kvetiny, nevhodné ochranné okuliare proti oslneniu a pod.).	**39.** Widoczność sygnałów nie może być niczym zakłócona (oślepiające lub kolorowe światła, powierzchnie dekoracyjne, kwiaty, niewłaściwe okulary ochronne przeciwsłoneczne, itp.).
42. Ručné návesti sa musia dávať rušňovodičovi vedúceho HDV dovtedy, pokým rušňovodič, ktorý riadi HDV nekoná v súlade s ich významom alebo vedúce HDV neprejde okolo stanovišťa, z ktorého sa návesť dáva.	**42. Sygnały ręczne** muszą być podawane maszyniście lokomotywy pociągowej, tak długo dopóki maszynista nie zachowa się zgodnie z ich znaczeniem lub prowadzący lokomotywę nie przejedzie obok miejsca, z którego sygnał jest podawany.
43. Každý zamestnanec zúčastnený na prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe musí poznať návesť 50**, Stoj, zastavte všetkými prostriedkami;** túto návesť je povinný dať vždy, keď je ohrozená bezpečnosť dopravy alebo ľudské životy.	**43.** Każdy pracownik uczestniczący w przewozie i prowadzeniu ruchu kolejowego musi znać sygnał 50, **Stój, zatrzymać wszystkimi środkami;** ten sygnał należy podawać zawsze, gdy istnieje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lub życia ludzkiego.
44. Rozkazy vyjadrené návesťami sa musia včas splniť, nie však, ak nastali okolnosti, za ktorých by vykonanie rozkazu mohlo ohroziť bezpečnosť prevádzky. Ak je návestidlo zhasnuté, návesť nezreteľná alebo pochybná, alebo ak sú zároveň dávané návesti rozporné, musí sa zamestnanec riadiť tou návesťou, ktorá je najzávažnejšia (na hlavnom návestidle návesť **Stoj,** na predzvesti návesť **Výstraha,** na zriaďovacom návestidle návesť **Posun zakázaný** a pod.).	**44.** Polecenia przekazywane sygnałami muszą być wykonane natychmiast, chyba, że zaszły okoliczności, w których wykonanie nakazu może zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Jeśli sygnalizator jest wyłączony, sygnał słabo widoczny lub wątpliwy, lub, jeśli podawane sygnały są sprzeczne, pracownicy muszą wykonywać polecenia sygnału, który jest najbardziej bezpieczny (na semaforze głównym sygnał **Stój**, na powtarzaczu sygnał **Uwaga**, na urządzeniu sygnalizacyjnym sygnał **Jazda manewrowa zabroniona** itp.).
45. Návestidlá (predzvesti) sa umiestňujú vpravo od koľaje pre ktorú platia, prípadne sa umiestňujú nad koľajou. V staniciach sa návestidlá umiestňujú vpravo od koľaje pre ktorú platia mimo zriaďovacích návestidiel nahradzujúcich označníky, ktoré sa umiestňujú podľa zásad pre umiestňovanie označníka. Umiestenie návestidiel odchylne od týchto zásad sa uvedie v **Tabuľkách traťových pomerov.** Návesti musia byť dávané a očakávané na strane určenej pre návestný styk s prihliadnutím na znalosti miestnych pomerov, prípadne na znalosti trate. Návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami,** sa však môže pri hroziacom nebezpečenstve dať a vyskytnúť kdekoľvek.	**45.** Sygnalizatory (tarcze ostrzegawcze) są umieszczone po prawej stronie toru, do którego się odnoszą, niekiedy są umieszczone nad torem. W stacjach semafory umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą za wyjątkiem urządzeń sygnalizacyjnych zastąpionych wskaźnikiem, które umieszcza się zgodnie z zasadami obowiązującymi dla umieszczania wskaźników. Usytuowanie semaforów w odstępstwie od tych zasad jest wskazane w Tabelach **parametrów techniczno-ruchowych.** Sygnały muszą być podawane i widoczne po stronie (toru) w miejscu właściwym dla widoczności sygnałów z uwzględnieniem znajomości parametrów technicznych i warunków miejscowych. Sygnał 50, **Stój, zatrzymać wszystkimi środkami,** w przypadku grożącego niebezpieczeństwa może być podany i widziany z każdego miejsca.
46. Návestidlá, ktoré neplatia sa označia krížom neplatnosti vo svetelnom vyhotovení alebo dvoma skríženými latkami bielej farby, širokými 50 mm a dlhými 750 mm, alebo sa celý návestný štít vhodne zakryje (napr. nepriesvitnou fóliou).	**46**. Sygnalizatory unieważnione są oznaczone świetlnym krzyżem unieważniajacym albo dwoma skrzyżowanymi listwami białego koloru, szerokości 50 mm i długości 750 mm lub zakrywa się całą tarczę sygnałową (np. nieprzezroczystą folią).
	

47. Obvod výhybiek priľahlý k hlavnému návestidlu je úsek koľaje s výhybkami nachádzajúcimi sa vo vlakovej ceste od hlavného návestidla (pri odchádzajúcom vlaku výhybky nachádzajúce sa vo vlakovej ceste od konca vlaku) až za poslednú prechádzanú výhybku pred ďalším hlavným návestidlom v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením, najďalej po úroveň vchodového návestidla tejto dopravne platného pre opačný smer jazdy vlaku (pri zastavujúcom vlaku po miesto, kde končí vlaková cesta). Dopravná koľaj v priľahlom obvode výhybiek sa smie prechádzať najvyššou rýchlosťou, ktorá vyplýva z návestného znaku príslušného hlavného návestidla, najviac však traťovou rýchlosťou.	**47. Okręg zwrotnicowy przy semaforze głównym** obejmuje odcinek toru z rozjazdami wchodzącymi w drogę przebiegu od semafora głównego (przy pociągu odjeżdżającym rozjazdy nastawiane są od ostatniego w drodze przebiegu pociągu), aż do ostatniego przejeżdżanego rozjazdu przed następnym semaforem głównym w okręgu nastawczym, najdalej do semafora wjazdowego obowiązującego dla przeciwnego kierunku jazdy (przy zatrzymaniu pociągu w miejscu, gdzie kończy się droga przebiegu). Jazda w przyległym okręgu zwotnicowym może odbywać się z maksymalną prędkością wynikającą ze wskazań sygnału na semaforze głównym, nieprzekraczająca maksymalnej prędkości określonej warunkami technicznymi linii.
48. V dopravni s koľajovým rozvetvením s rýchlostnou návestnou sústavou svetelných návestidiel, ak všetky vozidlá vlaku minuli obvod výhybiek priľahlých k hlavnému návestidlu, možno po dopravnej koľaji mimo obvodu výhybiek po nasledujúce hlavné návestidlo isť najviac rýchlosťou: a) stanovenou návestným znakom v dolnej časti návestného štítu, ak je návestným znakom v hornej časti návestného štítu predzvestená rovnaká rýchlosť, znižovanie rýchlosti alebo predzvestená návesť „Stoj“, b) predzvestenou návestným znakom v hornej časti návestného štítu v prípade, že je vyššia ako rýchlosť stanovená návestným znakom v dolnej časti návestného štítu, c) najvyššou dovolenou, ak je na hlavnom návestidle návesť „Voľno“ alebo „Výstraha“, d) 40 km.h^{-1} (30 km.h^{-1} pokiaľ je v zošitovom cestovnom poriadku, ďalej ZCP, uvedený symbol (3>)), ak je dovolená jazda privolávacou návesťou, písomným rozkazom, prípadne telekomunikačným zariadením. Východiskový vlak alebo vlak, ktorému nebola návesť odchodového resp. cestového návestidla predzvestená z predchádzajúceho hlavného návestidla alebo predchádzajúce hlavného návestidlo predzvestilo návesť „Stoj“ môže dopravnú koľaj od čela vlaku po odchodové (cestové) návestidlo prechádzať najviac rýchlosťou: e) stanovenou návestným znakom v dolnej časti návestného štítu odchodového (cestového) návestidla, f) najvyššou dovolenou, ak je na hlavnom návestidle návesť „Voľno“ alebo „Výstraha“, g) 40 km.h^{-1} (30 km.h^{-1} pokiaľ je v ZCP uvedený symbol (3>)), ak je dovolená jazda privolávacou návesťou, písomným rozkazom, prípadne telekomunikačným zariadením, h) 40 km.h^{-1} (30 km.h^{-1} pokiaľ je v ZCP uvedený symbol (3>)), ak je vlak vypravený výpravcom a návesť odchodového (cestového) návestidla rušňovodič nevidí alebo návesť povoľujúca jazdu vyššou rýchlosťou nie je na HDV prenesená. Ak všetky vozidlá vlaku minuli obvod výhybiek priľahlých k hlavnému návestidlu a v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením v smere jazdy už nie je žiadne ďalšie hlavné návestidlo s obvodom výhybiek, môže vlak zvyšovať rýchlosť na najvyššiu dovolenú.	**48** Na posterunkach ruchu z układem wielotorowym z systemem semaforów regulujących prędkość jazdy, jeżeli wszystkie wagony pociągu minęły okręg zwrotnicowy osłonięty głównym semaforem, można po torze tego posterunku ruchu, oprócz drogi zwrotnicowej, jechać po następny główny semafor z niewiększą dozwoloną prędkością niż: a) wskazaną sygnałem umieszczonym w dolnej części komory semafora, w przypadku, kiedy w górnej części komory semafora określającym obraz sygnału na następnym semaforze obraz jest taki sam, określa taką samą prędkość, obniżenie prędkości lub wskazuje sygnał „Stój”, b) poprzedzonym sygnałem w górnej części komory semafora w przypadku, kiedy prędkość jest wyższa niż określona w dolnej części komory semafora, c) największą dozwoloną, w przypadku, kiedy na głównym semaforze jest podany sygnał „ Wolna droga” lub sygnał „Ostrzeżenie”, d) 40 km/h(30 km/h) w przypadku kiedy w zeszytowym rozkładzie jazdy ,dalej ZCP, umieszczony jest symbol (3>)), oraz w przypadku jazdy na sygnał zastępczy, rozkaz pisemny lub polecenie wydane za pomocą urządzeń łączności. Wyjeżdżającemu pociągowi lub pociągowi dla którego nie podano na semaforze informacji jaki obraz sygnału podaje semafor wyjazdowy lub drogowskazowy, sygnału powtarzającego z semafora głównego lub poprzedzający semafor wskazywał sygnał „Stój” można przejechać po torze tego posterunku ruchu od czoła pociągu do semafora wyjazdowego (drogowskazowego) z następującą prędkością: e) określoną sygnałem w dolnej części komory semafora wyjazdowego (drogowskazowego), f) największą dozwoloną, w przypadku podania sygnału „ Wolna droga” lub „Ostrzeżenie” na głównym semaforze, g) 40 km/h (30 km/h w przypadku, kiedy w ZPC umieszczony jest symbol (3>)), oraz w przypadku jazdy na sygnał zastępczy, rozkaz pisemny lub polecenie wydane za pomocą urządzeń łączności, h) 40 km/h (30 km/h w przypadku, kiedy w ZPC umieszczony jest symbol (3>)), oraz pociąg jest wyprawiany przez dyżurnego ruchu, a sygnału na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym)

	maszynista nie widzi, lub sygnał zezwalający na jazdę z większą prędkością nie jest powtarzany przez sygnalizację kabinową pojazdu kolejowego z napędem. Po minięciu przez wszystkie wagony pociągu okręgu zwrotnicowego osłoniętego semaforem głównym w rejonie posterunku ruchu z układem torowym a w kierunku jazdy pociągu nie ma już żadnego głównego semafora osłaniającego okręg zwrotnicowy, pociąg może zwiększyć prędkość do najwyższej dozwolonej.
III. Kapitola **Hlavné návestidlá a predzvesti**	**III. Rozdział** **Semafory główne i tarcze ostrzegawcze**
49. Hlavné návestidlo svojimi návestnými znakmi dovoľuje alebo zakazuje jazdu vozidla za návestidlo a vlaku zároveň dovoľuje najvyššiu rýchlosť jazdy. Predzvesť (hlavné návestidlo zlúčené s predzvesťou nasledujúceho návestidla) upozorňuje včas na návesť hlavného návestidla. K hlavným návestidlám patria návestidlá: **vchodové, odchodové, cestové.** **Vchodové návestidlá** kryjú stanice, výhybne, odbočky a niekedy aj vlečky. **Odchodovými návestidlami** sa riadia odchody vlakov zo staníc. **Cestovými návestidlami** sa riadia chody vlakov v stanici a zriaďujú sa v priestore medzi vchodovým a odchodovým návestidlom toho istého smeru jazdy, prípadne aj pre ukončenie vlakovej cesty.	**49.** Semafor główny swoimi wskazaniami zezwala lub zabrania jazdy pojazdu za semafor, a dla pociągu jednocześnie wskazuje najwyższą dozwoloną predkość jazdy. Tarcza ostrzegawcza (semafor główny pełniący funkcję tarczy ostrzegawczej) uprzedza o sygnale na semaforze głównym. Do semaforów głównych zaliczają się semafory: **wjazdowe, wyjazdowe, drogowskazowe**. **Semafory wjazdowe** osłaniają stację, drogi zwrotnicowe, łącznice a czasami i posterunki bocznicowe. **Semaforami wyjazdowymi** reguluje się odjazdy pociągów ze stacji. **Semaforami drogowskazowymi** reguluje się jazdy pociągów w stacji i organizuje ruch na obszarze między semaforami wjazdowymi i wyjazdowymi w tym samym kierunku jazdy, ewentualnie do końca drogi przebiegu.
50. Hlavné návestidlá, ktorých návesť **Stoj**, platí len pre vlaky a neplatí pre posun označené na stožiari (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky. Svetelné hlavné návestidlá, ktorých návesť **Stoj**, platí pre vlaky aj pre posun, sú označené na stožiari (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi, pričom biele pásy majú polovičnú výšku pásov červených.	**50.** Semafory główne, na których sygnał **Stój** obowiązuje tylko dla jazd pociągów, a nie obowiązuje dla manewrów są oznaczone na maszcie (pasie wskaźnikowym), naprzemiennie czerwonymi i białymi pasami o równej wysokości. Świetlne semafory główne, na których sygnał **Stój** obowiązuje zarówno dla pociągów i dla manewrów, są oznaczone na maszcie (pasie wskaźnikowym), naprzemiennie czerwonymi i białymi pasami, przy czym białe pasy są o połowy węższe od pasów czerwonych.
Svetelné hlavné návestidlá a svetelné predzvesti	**Świetlne semafory główne i świetlne tarcze ostrzegawcze**
54. Svetelné hlavné návestidlo návestí rýchlosť pre obvod výhybiek priľahlý k hlavnému návestidlu. Predzvesťou tohto návestidla musí byť svetelné hlavné návestidlo alebo samostatná svetelná predzvesť. V takýchto prípadoch sa uvedie v zošitovom cestovnom poriadku pri stanici alebo odbočke značka , ktorá upozorňuje na rýchlostnú návestnú sústavu svetelných návestidiel. Svetelné hlavné návestidlá s rýchlostnou návestnou sústavou návestia: a) či smie vlak ísť za návestidlo a akou rýchlosťou; b) aká smie byť najvyššia rýchlosť pri nasledujúcom návestidle. Samostatné svetelné predzvesti návestia, aká smie byť najvyššia rýchlosť pri nasledujúcom návestidle.	**54**. Świetlny semafor główny wskazuje prędkość w okręgu zwrotnicowym przylegającym do semafora głównego. Tarczą ostrzegawczą tego semafora musi być świetlny semafor główny lub samodzielna tarcza ostrzegawcza. W tym przypadku w zeszycie wewnętrznego rozkładu jazdy przy stacji umieszcza się znaczek , który informuje o sygnałach podanych na semaforach świetlnych. Świetlne semafory główne z sygnalizacją prędkości informują: a) czy pociąg może przejechać za sygnalizator i z jaką prędkością; b) jaka może być najwyższa prędkość przy następnym semaforze. Samodzielna tarcza ostrzegawcza sygnalizuje, jaka może być najwyższa prędkość przy następnym semaforze.
58. Návesť, ktorú tvorí: a) jedno svetlo znamená:	**58. Sygnał,** który składa się: a) jedno światło oznacza:

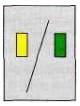
Červené svetlo – návesť Stoj Návesť **Stoj** zakazuje jazdu vlaku za návestidlo.		**Czerwone światło – sygnał Stój** Sygnał **Stój** zakazuje jazdy pociągu za semafor.
Žlté svetlo – návesť Výstraha Na návesť **Výstraha**, musí rušňovodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pred nasledujúcim návestidlom, pri ktorom treba očakávať zákaz jazdy, vlak bezpečne zastavil.		**Żółte światło – sygnał Zwolnić bieg** Na sygnał **Zwolnić bieg** maszynista musi dostosować prędkość pociągu tak, aby przed następnym semaforem, który może wskazywać sygnał Stój, bezpiecznie zatrzymać pociąg.
Zelené svetlo – návesť Voľno Na návesť **Voľno**; vlak smie ísť od návestidla najvyššou dovolenou rýchlosťou; ak bol vlak, ktorý mal v stanici označenej značkou **N** podľa cestovného poriadku alebo písomného rozkazu prechodiť, zastavený pri vchodovom (cestovom) návestidle, rušňovodič tohto vlaku musí predpokladať, že bude zastavený aj v stanici.		**Zielone światło – sygnał Wolna droga** Na sygnał **Wolna droga** pociąg może jechać z największą dozwoloną prędkością; maszynista pociągu, który w stacji oznaczonej w rozkładzie jazdy symbolem **N** lub powiadomiony rozkazem pisemnym został zatrzymany przy semaforze wjazdowym (drogowskazowym) musi przewidywać ewetulaność zatrzymania na stacji.
b) prerušované svetlo na hlavnom návestidle (predzvesti) predzvestí rýchlosť návestenú na nasledujúcom návestidle.		**b) Pulsujące światło na głównym semaforze (tarczy ostrzegawczej) określa prędkość, jaką wskazuje następny semafor**
Prerušované žlté svetlo - návesť Očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1} (60 km.h^{-1}) Na návesť očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1} (60 km.h^{-1}) musí rušňovodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pri nasledujúcom návestidle bola najviac 40 km.h^{-1} (pri rýchlo prerušovanom svetle bola najviac 60 km.h^{-1}).		**Pulsujące światło żółte – sygnał Oczekiwać prędkości** 40 km/h (60 km/h) Na sygnał oczekiwać prędkości 40 km/h (60 km/h) maszynista musi dostosować prędkość pociągu tak, aby przy następnym semaforze jechał z prędkością do 40 km/h (przy szybko pulsującym świetle do 60 km/h)
Prerušované zelené svetlo - návesť Očakávajte rýchlosť 80 km.h^{-1} (100 km.h^{-1}) Na návesť očakávajte rýchlosť 80 km.h^{-1} (100 km.h^{-1}) musí rušňovodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pri nasledujúcom návestidle bola najviac 80 km.h^{-1} (pri rýchlo prerušovanom svetle najviac 100 km.h^{-1}).		**Pulsujące zielone światło – sygnał Oczekiwać prędkości 80 km/h (100 km/h).** Sygnał oczekiwać prędkości 80 km/h (100 km/h) maszynista tak musi regulować prędkość jazdy pociągu aby przy następnym semaforze prędkość wynosiła nie więcej niż 80 km/h (przy szybko pulsującym świetle nie więcej niż 100 km/h).
59. Pri používaní rýchlostnej návestnej sústavy návesť **v hornej časti** návestného štítu návestidla (pokiaľ je návestidlo zároveň predzvesťou nasledujúceho návestidla) návesti rýchlosť, ktorú vlak nesmie prekročiť pri nasledovnom návestidle; okrem návesti **Stoj** návesti znaky uvedené v predchádzajúcom článku. Ak je opakovacia predzvesť zlúčená s hlavným návestidlom, návesť v hornej časti návestného štítu predzvestiaca znižovanie rýchlosti je doplnená bielym svetlom.		**59.** Przy semaforach „systemu sygnalizacji ze wskazaniem prędkości na tym i następnym semaforze“ sygnał **w górnej części** tarczy sygnałowej semafora (w przypadku kiedy semafor jest także tarczą ostrzegawczą) wskazuje prędkość, której pociąg nie może przekroczyć przy następnym semaforze; oprócz sygnału **Stój** omówionego w poprzednim artykule. W przypadku gdy sygnał powtarzający połączony jest z głównym semaforem, sygnał w górnej części komory sygnałowej uzupełniony jest białym światłem powtarzacza, określa obniżenie prędkości.
Žlté svetlo	 **40 km.h^{-1}**	Żółte światło
V dolnej časti návestného štítu návestidla, **svetlo** (doplnené jedným alebo dvoma svetelnými pásmi), návesti **rýchlosť** v obvode výhybiek priľahlých k návestidlu, a to začínajúc už		**W dolnej części** komory semafora, znajduje sie **sygnał** (uzupełniony jednym lub dwoma pasami świetlnymi), ten sygnał określa **prędkość** w obwodzie zwrotnic przy grupowym

od návestidla:	sygnalizatorze głównym; od semafora:
61. Návesti svetelných hlavných návestidiel	**61. Sygnały na świetlnych sygnalizatorach głównych**
Stoj *Stój*	**Výstraha** *Uwaga*
Voľno *Wolna droga*	**Očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1}** *Oczekiwać prędkości 40 km/h*
Rýchlosť 40 km.h^{-1} a voľno ***Prędkość 40 km/h i droga wolna***	**Rýchlosť 40 km.h^{-1} a výstraha** ***Prędkość 40 km/h i uwaga***
Rýchlosť 40 km.h^{-1} a očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1} ***Prędkość 40 km/h i oczekiwać prędkości 40 km/h***	
Opakovacie svetelné predzvesti	**Sygnalizatory powtarzające świetlne**
66. Opakovacie svetelné predzvesti sú spravidla tam, kde nemožno dosiahnuť predpísanú dohľadnosť hlavného návestidla. Opakovacia svetelná predzvesť ak je umiestnená v stanici návestí návesť akú možno očakávať na nasledujúcom hlavnom návestidle.	**66**. Sygnalizatory powtarzające świetlne ustawia się tam, gdzie nie można osiągnąć wymaganej widoczności semafora głównego. Sygnalizator powtarzający świetlny umieszczony w stacji wskazuje jakiego sygnału należy oczekiwać na następnym semaforze głównym.
Opakovanie návesti **Voľno** *Powtarzacz sygnału* **Wolna droga**	*Opakovanie návesti* **Výstraha** *Powtarzacz sygnału* **Uwaga**
Opakovanie návesti **Očakávajte rýchlosť 40 km.h $^{-1}$** *Powtarzacz sygnału* **Oczekiwać prędkości 40 km/h**	
Zábrzdná vzdialenosť	**Droga hamowania**
68. Návesti hlavných návestidiel musia byť predzvestené najmenej na zábrzdnú vzdialenosť a najviac na dvojnásobok zábrzdnej vzdialenosti. Zábrzdné vzdialenosti na tratiach s traťovou rýchlosťou najviac:	**68.** Sygnały semaforów głównych muszą być poprzedzone sygnałami ostrzegawczymi ustawionymi co najmniej w odległości drogi hamowania a najdalej w odległości podwójnej drogi hamowania. Drogi hamowania na liniach z maksymalną prędkością jazdy:

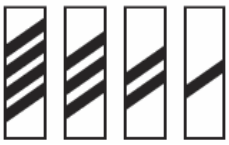
	60 km.h $^{-1}$	100 km.h $^{-1}$	120 km.h $^{-1}$	160 km.h $^{-1}$	200 km.h $^{-1}$
	Sú najmenej/ *Wynosi*				
	400 m	700 m	1000 m	1500 m	2000 m

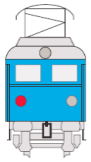
Zábrzdné vzdialenosti sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.	Drogi hamowania są zamieszczone w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych.**

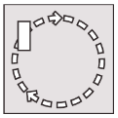
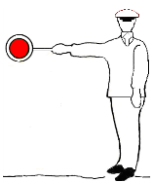
Príklady umiestnenia návestidiel	Przykłady umieszczania semaforów
a) ak sú návestidlá umiestnené na zábrzdnú vzdialenosť ***a) jeżeli semafory ustawione są w odległości drogi hamowania*** b) ak sú návestidlá umiestnené na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná a miestne pomery **zaručujú** zastavenie vlaku ***b) jeżeli semafory ustawione są w odległości krótszej niż droga hamowania, a warunki miejscowe gwarantują zatrzymanie pociągu*** c) ak sú návestidlá umiestnené na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná a miestne pomery **nezaručujú** zastavenie vlaku ***c) jeżeli semafory ustawione są w odległości krótszej niż droga hamowania, a warunki miejscowe nie gwarantują zatrzymania pociągu*** 	
72. Pri návestidlách umiestnených na začiatku kratšej vzdialenosti ako je zábrzdná vzdialenosť a miestne pomery nezaručujú, že vlak zastaví alebo náležite zníži rýchlosť, potrebné zníženie rýchlosti musí byť predzvestené na návestidle umiestnenom minimálne na zábrzdnú vzdialenosť. Na návestidle umiestnenom na začiatku kratšej vzdialenosti ako je zábrzdná vzdialenosť, je každá návesť nariaďujúca ďalšie znižovanie rýchlosti **doplnená bielym svetlom** (plní funkciu opakovacej svetelnej predzvesti).	**72**. W przypadku semaforów ustawionych na początku odcinka krótszego niż droga hamowania i warunki miejscowe nie gwarantują, że pociąg się zatrzyma lub zmniejszy prędkość, należy ograniczenie prędkości, osygnalizować sygnałem powtarzającym umieszczonym minimum w odległości drogi hamowania przed semaforem. Na sygnalizatorze umieszczonym na początku odcinka krótszego niż droga hamowania, każdy sygnał nakazujący dalsze obniżenie prędkości jest **uzupełniony o białe światło** (pełni funkcję powtórzenia świetlnego sygnału powtarzającego).
Poruchy predzvestí a hlavných návestidiel	**Usterki sygnałów powtarzających i semaforów głównych**
94. Samostatná svetelná predzvesť, ktorá sa pre poruchu nedá prestaviť na návesť 2, **Výstraha,** musí sa zhasnúť**.** Ak predzvesť nemožno zhasnúť a je nutná jazda vlakov, musí byť rušňovodič vlaku vyrozumený písomným rozkazom o jej poruche a o povinnosti konať pri nej ako pri predzvesti s návesťou 2, **Výstraha**.	**94.** Świetlną tarczę ostrzegawczą, na której z powodu usterki nie można wyświetlić sygnału 2, Ostrzeżenie, należy wyłączyć. Jeżeli nie można wyłączyć tej tarczy, a ma być wyprawiony pociąg, maszynista pociągu musi być o usterce powiadomiony rozkazem piemnym i obowiązku zachowania ostrożności przy tej tarczy ostrzegawczej tak jak przy jeździe przy sygnale 2, Ostrzeżenie.
95. Ak na svetelnom hlavnom návestidle pre poruchu červené svetlo nesvieti, kryje sa návesťou 51a, **Stoj**, pripevnenou na stožiari návestidla alebo umiestnenou priamo pred návestidlom. Toto opatrenie nie je potrebné pri hlavných návestidlách, ktorých predzvesť je zlúčená s predchádzajúcim návestidlom.	**95.** Jeżeli na świetlnym semaforze głównym w wyniku usterki czerwone światło sygnałowe nie świeci się, osłania się go sygnałem 51a, Stój, przymocowanym do masztu semafora lub umieszczonym bezpośrednio przed semaforem. Takie postępowanie nie jest konieczne w przypadku semaforów głównych, jeżeli tarcza ostrzegawcza jest uzależniona od semafora, który poprzedza.
96. Ak nie je riadnou obsluhou možné prestaviť hlavné návestidlo na návesť Stoj, (na mechanickom návestidle nesmie byť rozsvietený nočný znak) musí sa zabezpečiť krytie návestidla návesťou 51a, Stoj, pripevnenou na stožiari návestidla alebo umiestnenou priamo pred návestidlom. O poruche hlavného návestidla, ktoré návesti návesť dovoľujúcu jazdu, musí byť rušňovodič vyrozumený písomným rozkazom; vlak, ktorý už odišiel zo susednej stanice ak je to možné sa	**96.** Jeżeli na semaforze głównym w wyniku usterki nie można nastawić sygnału **Stój**, (na semaforze kształtowym nie może być zaświecony nocny sygnał) osłania się go sygnałem 51a, **Stój**, przymocowanym do masztu semafora lub umieszczonym bezpośrednio przed semaforem. O uszkodzeniu semafora głównego, który sygnalizuje sygnał pozwalający na dalszą jazdę musi byś maszynista

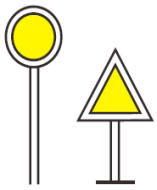
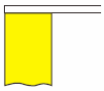
zastaví a rušňovodič sa vyrozumie ústne	upowiadomiony rozkazem pisemnym.Pociąg, który już odjechał ze sąsiedniej stacji, jeśli jest to możliwe , zatrzyma sie i ustnie o uszkodzeniu semafora powiadomi się maszynistę.
98. Ak je hlavné návestidlo vyvrátené, umiestni sa ihneď na jeho mieste návesť 51a, **Stoj** , ktorá môže byť doplnená privolávacím návestidlom. Návesť 52a, **Výstraha,** sa môže použiť ako dočasná náhrada za zničenú predzvesť. O týchto mimoriadnostiach musí byť rušňovodič vyrozumený písomným rozkazom.	**98.** Jeżeli główny semafor jest przewrócony, umieszcza się na jego miejscu tarczę zatrzymania sygnał 51a **Stój**, który może być uzupełniony przenośnym sygnałem zastępczym. Sygnał 52a, **Uwaga,** może być użyty czasowo w zastępstwie za nieczynną tarczę ostrzegawczą. O tym zdarzeniu, maszynista musi być powiadomiony rozkazem pisemnym.
Privolávacie návesti	**Sygnały zastępcze**
100. Privolávacou návesťou sa dovoľuje jazda vlaku popri hlavnom návestidle, ktoré je v poruche alebo sa nedá obsluhovať.	**100.** Sygnały zastępcze są zezwoleniem na jazdę pociągu obok semafora głównego, który jest uszkodzony lub nie można go obsłużyć.
101. Návesť 38, **Opatrne na privolávaciu návesť**	**101.** Sygnał 38, **Ostrożnie na sygnał zastępczy**
Samostatné biele prerušované svetlo alebo v kombinácii s červeným svetlo	Pojedyncze białe światło pulsujące lub w kombinacji ze światłem czerwonym
102. Návesť 39, **Opatrne na ručnú privolávaciu návesť**	**102.** Sygnał 39, **Ostrożnie na ręczny sygnał zastępczy**
Denný znak Biely terč s čiernym okrajom držaný zamestnancom Nočný znak Striedavo žlté a zelené svetlo ručného lampáša	  Sygnał dzienny Biała tarcza z czarnym brzegiem trzymany przez pracownika Sygnał nocny Na przemian światło żółte i zielone za pomocą lampy ręcznej (latarki)
Návesť 39, **Opatrne na ručnú privolávaciu návesť,** sa dáva tak, že zamestnanec za dňa drží terč návestným znakom proti vlaku, za tmy drží vo voľne spustenej ruke lampáš tak, aby proti vlaku svietilo v trvaní asi jednej sekundy striedavo žlté a zelené svetlo. Zamestnanec dáva návesť tak dlho, dokiaľ ho minie vedúce HDV (platí aj pre tlačené vlaky).	Sygnał 39, **Ostrożnie na ręczny sygnał zastępczy** jest podawany w porze dziennej przez pracownika trzymającego tarczę sygnałową naprzeciw pociągu, w porze nocnej trzymając w wolnej, opuszczonej ręce lampę tak, aby naprzeciw pociągu świeciło w ciągu 1 sekundy na przemian światło żółte i zielone. Pracownik podaje sygnał tak długo, dopóki lokomotywa pociągowa go nie minie (obowiązuje również dla pociągów pchanych).
Jazda vlakov popri návestidlách nedovoľujúcich jazdu	**Jazda pociągów obok semaforów zabraniających jazdy**
106. Ak pre poruchu alebo z inej príčiny nemožno prestaviť hlavné návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu, dovoľuje sa jazda vlaku privolávacou návesťou, písomným rozkazom (V), telefonicky alebo rádiovým zariadením.	**106**. W przypadku awarii lub, gdy z innej przyczyny na semaforze głównym nie można podać sygnału zezwalającego na jazdę, dopuszcza się jazdę pociągu na sygnał zastępczy, rozkaz pisemny (V), pozwolenie telefoniczne lub urządzeniem radiowym.
108. Ak sa dovoľuje jazda vlaku **privolávacou návesťou**, písomným rozkazom, prípadne telefonicky alebo rádiovým	**108**. Jeśli zezwala się na jazdę pociągu podając sygnał zastępczy, rozkaz pisemny, ewentualnie pozwolenie telefoniczne lub

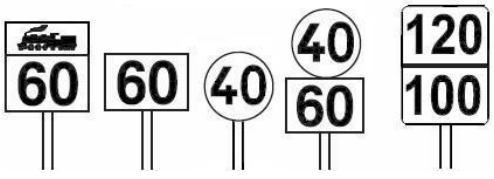
zariadením, smie vlak ísť za návestidlo: a) v obvode výhybiek priľahlom k návestidlu nesmie prekročiť rýchlosť **40 km.h^{-1}** ; c) ak je nasledujúce hlavné návestidlo bez samostatnej predzvesti, musí vodič očakávať zákaz jazdy.	urządzeniem radiowym, pociąg może jechać za semafor: a) w okręgu zwrotnicowym przyległym do semafora, z prędkością nie przekraczającą 40 km/h; c), jeżeli następny semafor nie jest poprzedzony samodzielną tarczą ostrzegawczą, maszynista musi się spodziewać sygnału zakazującego jazdy.
109. Ručná privolávacia návesť sa dáva priamo pred návestidlom, popri ktorom sa vlaku dovoľuje ďalšia jazda.	**109**. Ręczny sygnał zastępczy podaje się na wysokości semafora, przy którym zezwala on na dalszą jazdę.
110. Písomný rozkaz, ktorým sa dovoľuje jazda vlaku, a ktorý sa doručuje pri vchodovom návestidle, má text napr.: "Vchodové návestidlo sa neobsluhuje. Vchod do stanice dovolený", "Vchod k cestovému návestidlu dovolený". Ak nemožno obsluhovať dve alebo viacero návestidiel (napr. vchodové a cestové návestidlo a pod.), musí sa v rozkaze V uviesť, ktoré návestidlá sa neobsluhujú, a až kam je jazda vlaku dovolená. Napr.: "Vchodové a cestové návestidlo sa neobsluhuje, vchod do osobnej stanice dovolený." a pod. Znenie písomného rozkazu, ktorým sa dovoľuje jazda odchádzajúceho vlaku popri neobsluhovanom odchodovom (cestovom) návestidle je: - pri výprave vlaku podľa článku 325 napr.: **"Odchodové návestidlo sa neobsluhuje, jazda vlaku je dovolená"** - pri výprave vlaku podľa článku 327 napr.: **"Odchodové návestidlo sa neobsluhuje, po rozkaze na odchod smiete odísť".**	**110.** Rozkaz pisemny, który jest zezwoleniem na jazdę pociągu, i który jest doręczany przy semaforze wjazdowym ma następujący tekst: „Semafor wjazdowy nie jest obsługiwany. Wjazd do stacji dozwolony", „Wjazd po semafor drogowskazowy dozwolony". Jeżeli nie można obsługiwać dwóch lub więcej semaforów (np. wjazdowego i drogowskazowego, itp.), w rozkazie V musi być umieszczona informacja, których semaforów się nie obsługuje i dokąd jazda pociągu jest dozwolona. Np.: „Wjazdowy i drogowskazowy semafor nie jest obsługiwany, wjazd do stacji pasażerskiej jest dozwolony", itp. Treść rozkazu pisemnego, który jest zezwoleniem na odjazd pociągu przy nieobsługiwanych wyjazdowych i drogowskazowych semaforach brzmi następująco: - przy wyprawianiu pociągu wg art. 325 np.: **„Semafora wyjazdowego nie obsługuje się, jazda pociągu dozwolona"** - przy wyprawianiu pociągu wg art. 327 np.: „**Semafora wyjazdowego nie obsługuje się, odjazd pociągu po otrzymaniu rozkazu".**
111. Vlak, ktorý zastavil svojím čelom až za hlavným návestidlom zakazujúcim jazdu, nesmie cúvnuť bez súhlasu výpravcu alebo strážnika oddielu, ktorý toto návestidlo obsluhuje.	**111.** Pociąg, którego czoło zatrzymało się za semaforem głównym zabraniającym jazdy, nie może cofać bez zgody dyżurnego ruchu lub dyżurnego ruchu ostępowego, który obsługuje ten semafor.
112. Ak návesť predzvesť pri návesti 1, alebo 32, **Stoj,** hlavného návestidla výnimočne inú návesť ako návesť 2, alebo 36, **Výstraha,** je rušňovodič povinný ohlásiť túto skutočnosť výpravcovi. Rovnako ohlási pochybnú návesť predzvesti alebo hlavného návestidla.	**112**. Jeżeli sygnał powtarzający dla sygnału 1 lub 32, **Stój** semafora głównego wyjątkowo inny sygnał niż sygnał 2, lub 36, **Uwaga,** maszynista jest zobowiązany zgłosić o tym fakcie dyżurnemu ruchu. W ten sam sposób należy zgłosić, że tarcza sygnału powtarzającego lub semafora głównego wskazuje sygnał wątpliwy.
113. Ak stojí vlak pred hlavným návestidlom zakazujúcim jazdu dlhšie ako 5 minút, spojí sa rušňovodič s výpravcom prednej stanice alebo so zamestnancom obsluhujúcim príslušné návestidlo a dohodnú ďalší postup. Ak sa nemôže rušňovodič dorozumieť s výpravcom prednej stanice priamo, môže dorozumenie sprostredkovať výpravca zadnej stanice. Ak je svetelné hlavné návestidlo zhasnuté alebo návesť pochybnú návesť, ohlási sa rušňovodič ihneď po zastavení vlaku.	**113.** W przypadku, gdy pociąg zatrzymał się przed głównym semaforem zabraniającym jazdy, dłużej niż 5 minut, maszynista skontaktuje się z dyżurnym ruchu stacji, do której zmierza albo z pracownikiem obsługującym właściwy sygnalizator i ustali dalsze postępowanie. Jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu bezpośrednio, w porozumieniu może pośredniczyć dyżurny ruchu tylniej stacji. Jeśli sygnalizator główny jest ciemny lub wskazuje sygnał wątpliwy, maszynista powiadamia o tym dyżurnego ruchu natychmiast po zatrzymaniu pociągu.
114. Ak zastaví vlak na návesť 51, **Stoj,** a nie je možné zistiť príčinu prečo je návesť dávaná, nesmie rušňovodič s vlakom	**114**. Gdy pociąg zatrzyma się na sygnał 51, **Stój**, i nie ma możliwości stwierdzenia przyczyny, dlaczego sygnał został

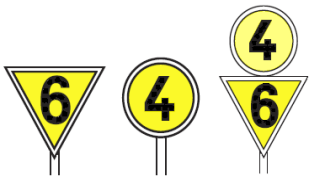
pokračovať v ďalšej jazde. Rušňovodič vyrozumie výpravcu a dohodne s ním ďalší postup.	podany, maszynista nie może uruchomić pociągu i kontynuować jazdy. Maszynista powiadamia dyżurnego ruchu i uzgadnia sposób dalszego postępowania
IV. Kapitola **Návestné a predzvestné upozorňovadlá**	***IV. Rozdział*** **Wskaźniki sygnałowe i ostrzegawcze**
Predzvestné upozorňovadlá	**Wskaźnik usytuowania**
121. Návesť 40, **Predzvestné upozorňovadlo,** upozorňuje a) na predzvesť hlavného návestidla, ktoré kryje obvod výhybiek:	**121**. Wskaźnik 40, **Wskaźnik usytuowania,** wskazuje a) miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semafora głównego, osłaniającego okręg zwrotnicowy:
Biela tabuľa s čiernym orámovaním, na nej dva čierne šípy nad sebou s hrotmi obrátenými proti sebe		Biała tablica z czarnym obramowaniem, na niej dwa czarne trójkąty nad sobą zwrócone wierzchołkami do siebie.
Vzdialenostné upozorňovadlá	**Wskaźniki odległościowe**
123. Návesť 41, **Vlak sa blíži k predzvesti** a) pred samostatnou predzvesťou hlavných návestidiel, ktoré kryjú obvod výhybiek:	**123**. Wskaźnik 41, **Pociąg zbliża się do tarczy ostrzegawczej** a) przed pojedynczą tarczą ostrzegawczą semaforów głównych, które osłaniają okręg nastawczy
Stojaté biele obdĺžnikové dosky so štyrmi, tromi, dvomi a jedným čiernym pásom smerujúcim šikmo nahor		Stojące białe odblaskowe tarcze z czterema, trzema, dwoma lub jednym czarnym pasem skierowanym ukośnie ku górze
Vzdialenostné upozorňovadlá sú umiestnené na tratiach s traťovou rýchlosťou najviac:	Wskaźniki odległościowe umieszcza sie na szlakach o prędkości maksymalnej:	
60 km.h^{-1}	100 km.h^{-1}	viac ako 100 km.h^{-1} *powyżej 100 km/h*
a to postupne od predzvesti na vzdialenosť	i są ustawione przed tarczą ostrzegawczą w odległości	
tri po 75 m ***trzy*** *po 75 m*	**štyri** po 75 m ***cztery*** *po 75 m*	**štyri** po 100 m ***cztery*** *po 100 m*
Počet pásov sa postupne zmenšuje tak, že vzdialenostné upozorňovadlo najbližšie k predzvesti má jeden pás.	Liczba pasów zmniejsza się tak, że wskaźnik odległościowy najbliżej tarczy ostrzegawczej ma jeden pas.	
129. Návesť 44, **Návestidlo je na opačnej strane** pri samostatnej predzvesti:	**129**. Sygnał 44, **Sygnalizator znajduje się po przeciwnej stronie** przy samodzielnej tarczy ostrzegawczej:	
Čierna obdĺžniková doska so žltým trojuholníkom smerujúcim k predzvesti.		Czarna odblaskowa prostokątna tablica z żółtym trójkątem skierowanym wierzchołkiem w kierunku tarczy.
130. Návesť 44, **Návestidlo je na opačnej strane**, sa umiestňuje v úrovni predzvesti.	**130**. Sygnał 44, **Sygnalizator znajduje się po przeciwnej stronie** umieszcza się na wysokości tarczy ostrzegawczej.	
136. Návesť 48, **Priecestné upozorňovadlo**	**136.** Sygnał 48, **Wskaźnik informujący o ilości przejazdów osłanianych semaforem, na którym znajduje się wskaźnik**	
Čierna trojuholníková tabuľa s bielymi okrajmi postavená na vrchole, v strede tabule biela číslica		Czarna trójkątna tablica z białym obrzeżem pstawiona na wierzchołku, w środku tablicy biała cyfra
Návesť 48, **Priecestné upozorňovadlo,** sa umiestňuje na	Sygnał 48, **Wskaźnik informujący o ilości przejazdów**	

stožiari hlavného návestidla, ktoré je závislé na stave PZZ. Počet priecestí je na štíte trojuholníka vyznačený bielou číslicou.	**osłanianych semaforem, na którym wskaźnik się znajduje** jest umieszczony na maszcie semafora głównego, który jest uzależniony od stanu urządzenia zabezpieczającego przejazd PZZ. Liczba przejazdów określona białą cyfrą na trójkątnej tarczy.
137. Ak je hlavné návestidlo doplnené návesťou 48, **Priecestné upozorňovadlo** a jazda vlaku je dovolená privolávacou návesťou, písomným rozkazom (V, prípadne Z), telefonicky, rádiotelefonicky, alebo ak rušňovodič pokračuje v jazde okolo neobsluhovaného návestidla v súlade s týmito pravidlami, smie ísť k priecestiu, ktoré toto návestidlo kryje, tak, ako v prípade poruchy PZZ. V prípade poruchy PZZ musí ísť ťahaný vlak (posunujúci diel) od tabuľky pred priecestím po priecestie rýchlosťou najviac 10 km.h^{-1}, dokiaľ čelo vlaku (posunujúci diel) neminie priecestie. Ak nie je porucha návestená rušňovodič musí byť o poruche PZZ vyrozumený. Tlačený vlak (posunujúci diel) smie ísť cez priecestie s PZZ v poruche len ak je strážené. Rušňovodič takéhoto vlaku (posunujúceho dielu) musí byť vyrozumený o poruche PZZ a ak nie je strážené aj o povinnosti zastaviť pred priecestím a zabezpečiť jeho stráženie. Príklad rozkazu: „PZZ v km ..... nie je v činnosti. Pred priecestím zastavte a zabezpečte jeho stráženie. Cez priecestie smiete ísť ak je strážené.“	**137**. Jeżeli semafor główny jest uzupełniony wskaźnikiem sygnału 48, **Wskaźnik informujący o ilości przejazdów osłanianych semaforem, na którym wskaźnik się znajduje,** a zezwoleniem na jazdę jest sygnał zastępczy, rozkaz pisemny (V, lub Z), polecenie telefoniczne lub radiotelefoniczne, albo maszynista kontynuuje jazdę obok nieobsługiwanego semafora, który osłania ten przejazd, zgodnie z tymi zasadami może jechać tak jak w przypadku usterki urządzeń PZZ (samoczynna sygnalizacja przejazdowa). W razie awarii urządzeń PZZ ciągnięty pociąg (skład manewrowy) od wskaźnika przed przejazdem do przejazdu może jechać z prędkością do 10 km/h dopóki czoło pociągu (składu manewrowego) nie minie przejazdu. Jeżeli usterka nie jest osygnalizowana, maszynista musi być o usterce PZZ powiadomiony. Pociąg pchany (skład manewrowy) może przejechać przez przejazd z uszkodzonymi urządzeniami PZZ tylko, jeżeli jest strzeżony. Maszynista takiego pociągu (składu manewrowego) musi być powiadomiony o usterce urządzeń PZZ, a jeżeli przejazd nie jest strzeżony, o obowiązku zatrzymania się przed przejazdem i zabezpieczenia jego strzeżenia. Przykład rozkazu: „PZZ w km ….. jest nieczynne. Zatrzymać się przed przejazdem i zabezpieczyć jego strzeżenie. Przez przejazd można przejeżdżać, jeżeli jest strzeżony.”
V. Kapitola **Návesti zakazujúce jazdu a krytie prekážok na dopravnej ceste**	**V. Rozdział** **Sygnały zabraniajace jazdy i osłaniajace przeszkody na liniach kolejowych**
Návesti zakazujúce jazdu	**Sygnały zabraniajace jazdy**
139. Návesti na zákaz jazdy sa používajú na krytie vylúčených koľají, nezjazdných alebo nebezpečných miest a na označenie miesta, kde majú dráhové vozidlá zastaviť. Návesťami na zákaz jazdy sa dáva príkaz aj na zastavenie dráhových vozidiel v prípadoch hroziaceho nebezpečenstva.	**139**. Sygnały zabraniające jazdy są wykorzystywane do osłonięcia zamkniętych torów, nieprzejezdnych lub niebezpiecznych miejsc dla oznaczenia miejsca, w którym pojazd kolejowy musi się zatrzymać. Sygnałami zabraniającymi jazdy daje się polecenie zatrzymania pojazdów kolejowych w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
140. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám**	**140.** Sygnał 49, **Stój wszystkim pojazdom kolejowym jadącym z naprzeciwka**
jedno červené svetlo na HDV	 jedno czerwone światło na lokomotywie
141. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám, dáva rušňovodič vozidla:** - **ak počas jazdy vlaku (PMD)** dôjde k náhlemu nepredpokladanému poklesu tlaku vzduchu v hlavnom	**141.** Sygnał 49, **Stój wszystkim pojazdom kolejowym jadącym z naprzeciwka** podaje maszynista lokomotywy: - **jeżeli podczas jazdy pociągu (PMD)** dojdzie do nagłego nieprzewidzianego spadku powietrza w przewodzie głównym,

potrubí alebo; - **ak sa nemôže stojaci vlak (PMD)** uviesť do pohybu, čo sa prejaví poklesom tlaku vzduchu v hlavnom potrubí, rušňovodič musí predpokladať (roztrhnutie vlaku, vykoľajenie vozidiel a pod.) nezjazdnosť susednej koľaje (susedných koľají) alebo; - **ak rušňovodič zistí, že by protiidúce dráhové vozidlá mohli byť ohrozené** poruchou koľaje, trakčného vedenia a podobne.	lub; - **jeżeli nie można uruchomić stojącego pociągu (PMD)** z powodu spadku ciśnienia w przewodzie głównym, maszynista musi zakładać (rozerwanie, pociągu, wykolejenie wagonu, itp.) nieprzejezdność sąsiedniego toru (sąsiednich torów) lub; - **jeśli maszynista stwierdzi, że jadące z naprzeciwka pojazdy kolejowe mogą być zagrożone** przez przeszkodę na torze, zerwanie sieci trakcyjnej i podobne.
142. Na návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám,** rušňovodič (zamestnanec na prvom tlačenom vozidle) je povinný vykonať opatrenia na zastavenie dráhových vozidiel. V ďalšej jazde môže pokračovať až po zistení zjazdnosti vlastnej koľaje pohľadom alebo dopytom u rušňovodiča stojaceho vlaku alebo posunujúceho dielu.	**142.** Na sygnał 49, **Stój dla wszystkch pojazdów kolejowym jadących z naprzeciwka,** maszynista lokomotywy (pracownik na pierwszym pojeździe pociągu pchanego) musi zrobić wszystko celem zatrzymania pojazdów kolejowych. Może kontynuować jazdę po sprawdzeniu wzrokowym przejezdności właściwego toru albo pytając maszynistę stojącego pociągu lub składu manewrowego.
143. Návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**	**143.** Sygnał 50, **Stój, zatrzymać wszystkimi środkami**
a) Ručná návesť Denný znak Nočný znak 	a) Sygnał ręczny Sygnał dzienny Sygnał nocny
b) Zvuková návesť 	b) Sygnał dźwiękowy
Návesť sa dáva krúžením návestnou zástavkou, akýmkoľvek predmetom alebo len rukou, v noci krúžením so svetlom akejkoľvek farby okrem zelenej alebo zvukovou návesťou - tromi krátkymi niekoľkokrát opakovanými zvukmi píšťalky, trúbky alebo húkačky. Na návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami,** sa musí dráhové vozidlo čo najskôr všetkými dostupnými prostriedkami zastaviť.	Sygnał podaje się wykonując ruchy okrężne chorągiewką sygnałową, jakimkolwiek przedmiotem lub ręką, w nocy wykonując ruchy okrężne światłem jakiegokolwiek koloru oprócz zielonego lub sygnał dźwiękowy – trzy krótkie kilkakrotnie powtarzane dźwięki gwizdawką, trąbką lub syreną. Na sygnał 50, **Stój, zatrzymać wszystkimi środkami,** pojazd kolejowy musi się zatrzymać natychmiast używając wszelkich dostępnych środków.
144. Návesť 51, **Stoj**	**144.** Sygnał 51, **Stój**
a) Červená obdĺžniková doska s bielym okrajom 	a) Czerwona prostokątna tarcza z białą obwódką
b) Denný znak Rozvinutá červená zástavka držaná zamestnancom kolmo na koľaj Červený terč v malom vyhotovení drží zamestnanec kolmo ku koľaji, približne vo výške ramien návestným znakom oproti prichádzajúcemu dráhovému vozidlu 	b) Sygnał dzienny Rozwinięta czerwona chorągiewka trzymana przez pracownika prostopadle do toru Mała czerwona tarczka trzymana przez pracownika prostopadle do toru, mniej więcej na wysokości ramienia wskaźnikiem sygnałowym naprzeciw nadjeżdzającego pojazdu kolejowego

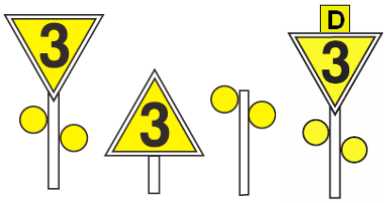
Nočný znak Červené svetlo, držané pri mieste zastavenia		Sygnał nocny Czerwone światło, trzymane w miejscu gdzie należy się zatrzymać
Návesťou 51, **Stoj,** sa označuje miesto, kde musí čelo prvého vozidla zastaviť. Ak sa vlaku označuje miesto zastavenia návesťou 51, **Stoj**, musí byť táto návesť predzvestená. Návesť 51a, **Stoj,** sa umiestňuje podľa zásad platných pre umiestňovanie hlavných návestidiel alebo priamo v koľaji. Ak kryje návesť 51a, **Stoj,** prekážku alebo nezjazdné miesto, umiestňuje sa 50 m pred prekážkou alebo pred nezjazdným miestom.		Sygnałem 51, **Stój,** oznacza się miejsca, gdzie musi się zatrzymać czoło pierwszego pojazdu**.** W przypadku, gdy miejsce zatrzymania pociągu oznacza się sygnałem 51, **Stój**, musi on być poprzedzony sygnałem ostrzegającym. Sygnał 51a, **Stój,** umieszcza się zgodnie z zasadami obowiązującymi dla umieszczania semaforów głównych lub bezpośrednio w torze. Jeśli sygnał 51a, Stój osłania przeszkodę lub nieprzejezdne miejsce umieszcza się go 50 m przed przeszkodą lub nieprzejezdnym miejscem.
145. Návesť 52, **Výstraha**		**145.** Sygnał 52, **Uwaga**
a) Žltý terč s čiernym rámovaním a bielym okrajom Žltý trojuholníkový štít s čiernym orámovaním a bielym okrajom, postavený na základni		a) Żółta tarcza z czarnym obramowaniem i białą obwódką Żółta trójkątna tablica z czarnym obramowaniem i białą obwódką, postawiona na podstawie
b) Denný znak Rozvinutá žltá zástavka držaná kolmo na koľaj Nočný znak Žlté svetlo držané zamestnancom	 	b) Sygnał dzienny Rozwinięta żółta chorągiewka trzymana prostopadle do toru Sygnał nocny Żółte światło trzymane przez pracownika
Návesťou 52, **Výstraha,** sa predzvestí **návesť** 51, **Stoj.**		Sygnał 52, **Uwaga** informuje o sygnale 51, **Stój.**
146. Ak je potrebné vchádzajúcemu vlaku označiť miesto zastavenia návesťou 51, **Stoj**, na kratšiu ako zábrzdnú vzdialenosť, alebo pred miestom pravidelného zastavenia podmienku predzvestenia spĺňa: a) jazda vlaku na návesť 12, alebo 35, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a Výstraha,** na návesť 39, alebo 38, **Opatrne na (ručnú) privolávaciu návesť,** alebo ak je dovolená jazda vlaku (návesťou 55, rýchlostníkom) rýchlosťou najviac 40 km.h^{-1}; b) vyrozumenie rušňovodiča písomným rozkazom, alebo telekomunikačným zariadením o označenom mieste zastavenia alebo; c) vyrozumenie písomným rozkazom o určenom mieste zastavenia. Dovolenie jazdy vlaku podľa odseku c) nahradí označenie miesta zastavenia návesťou 51, **Stoj** (čl.144). V prípade dopravných opatrení uvedených v predchádzajúcich odsekoch musí rušňovodič upraviť vchodovú rýchlosť tak, aby z vlakom bezpečne zastavil pred návesťou 51, **Stoj**, alebo na určenom mieste. Rušňovodiča telekomunikačným zariadením vyrozumie výpravca stanice, v ktorej bude označené miesto zastavenia,		**146.** Jeżeli dla wjeżdżających pociagów zachodzi potrzeba ustawienia sygnału 51, **Stój**, w odległości mniejszej niż droga hamowania, lub przed miejscem prawidłowego zatrzymania warunki ostrzeżenia spełniają: a) jazda pociągu na sygnał 12, lub 35, **Prędkość 40 km/h i Uwaga**, na sygnał 39, lub 38, **Ostrożnie na (ręczny) sygnał zastępczy,** albo jeżeli jest dozwolona jazda pociągu (sygnałem 55, wskaźnikiem prędkości) z prędkością maksymalnie 40 km/h; b) powiadomienie maszynisty rozkazem pisemnym, lub urządzeniami telekomunikacyjnymi o oznakowaniu miejsca zatrzymania lub; c) powiadomienie rozkazem pisemnym o określonym miejscu zatrzymania. Zezwolenie na jazdę pociągu wg ust. c) można zastąpić oznaczeniem miejsca zatrzymania sygnałem 51, Stój (art. 144). W przypadku ograniczeń ruchowych opisanych w poprzednich ustępach, maszynista powinien dostosować prędkość wjeżdżającego pociągu tak, aby bezpiecznie zatrzymać pociąg przed sygnałem 51, **Stój** lub w wyznaczonym miejscu. Dyżurny ruchu stacji, w której będzie wyznaczone miejsce zatrzymania, powiadomi za pomocą urządzeń

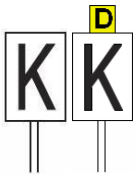
a toto musí byť vykonané včas (najneskôr do doby prechodu vedúceho dráhového vozidlo okolo stanovišťa predzvesti vchodového návestidla). Ak ani jednu z vyššie uvedených podmienok nie je možné uplatniť, jazda vlaku sa dovolí až po jeho zastavení pred vchodovým (cestovým) návestidlom.	telekomunikacyjnych maszynistę. Powiadomienie to, musi być realizowane na czas (nie później niż do czasu przejazdu ciągnącego pojazdu kolejowego obok miejsca ustawienia tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego). Jeżeli jeden z powyższych warunków nie może być spełniony, jazda pociągu jest dozwolona po jego zatrzymaniu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym).
147. Návesť 53a, **Námedzník**	**147**. Wskaźnik 53a, **Wskaźnik ukresu**
Biely vodorovný trámec s čiernymi pásmi na obidvoch koncoch pred šikmým ukončením	Biała pozioma belka z czarnymi pasami przed białym ukosnym końcem.
Námedzník označuje na zbiehajúcich sa alebo križujúcich sa koľajach hranicu, cez ktorú nesmie presahovať dráhové vozidlo, aby nebola ohrozená jazda po zbiehajúcej sa alebo križujúcej sa koľaji.	**Wskaźnik ukresu** ostrzega o granicy zbieżnych lub krzyżujących się torów, za którą jest zakaz przejeżdżania pojazdów kolejowych, tak aby nie było zagrożenia jazdy na zbiegających lub krzyżujących się torach.
Krytie nezjazdných miest v stanici a na šírej trati	**Osłonięcie nieprzejezdnych miejsc w stacji i na torze szlakowym**
152. Ak sa stane koľaj na niektorom mieste neočakávane nezjazdnou, zamestnanec ktorý to zistí v stanici, ohlási prípad ihneď výpravcovi a na šírej trati výpravcom oboch susedných staníc a pokiaľ možno i všetkým traťovým stanovištiam. V hlásení uvedie polohu nezjazdného miesta, príčinu a rozsah nezjazdnosti.	**152**. Pracownik, który zauważy przeszkodę na torze stacyjnym natychmiast zgłosi o tym dyżurnemu ruchu, a o przeszkodzie na torze szlakowym dyżurnym ruchu sąsiednich stacji, a jeżeli nie ma takiej możliwości to pracownikowi związanemu z utrzymaniem toru. W meldunku należy wskazać lokalizację, rodzaj i długość odcinka przejezdnego .
VI. Kapitola **Návestidlá obmedzujúce rýchlosť**	**VI. Rozdział** **Sygnalizatory oganiczające predkość**
Návestidlá na trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti	**Wskaźniki odcinka stałego ograniczenia prędkości**
159. Trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na hlavných koľajach, uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**, oznamujú rýchlostníky (traťová rýchlosť). Na rýchlostníky upozorňujú predzvestníky. Traťová rýchlosť pod **10 km.h^{-1}** nie je dovolená.	**159.** Stałe ograniczenia prędkości jazdy po torach głównych, zamieszczone w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych** są osygnalizowane wskaźnikami szybkości (prędkość maksymalna). O wskaźnikach prędkości uprzedzają tarcze ostrzegawcze. Prędkość jazdy poniżej **10 km/h** jest zabroniona.
160. Rýchlostník má tvar obdĺžnikovej dosky alebo terča. Rýchlostník v tvare obdĺžnikovej dosky platí pre všetky dráhové vozidlá. Rýchlostník v tvare terča platí iba pre činné HDV patriace do skupiny "3" priečnych účinkov na koľaj.	**160.** Wskaźnik prędkości ma formę odblaskowej prostokatnej płyty lub tarczy. Wskaźnik prędkości w kształcie prostokatnej płyty obowiązuje dla wszystkich pojazdów kolejowych. Wskaźnik prędkości w kształcie tarczy obowiązuje dla czynnych lokomotyw pociągowych należących do grupy 3 poprzecznych oddziaływań na tor.
161. Návesť 55, **Rýchlostník**	**161.** Wskaźnik 55, **Wskaźnik prędkości**
Biela obdĺžniková doska alebo terč a na nich čierne číslice	 Biała odblaskowa tablica albo tarcza, a na niej czarne liczby

162. Rýchlostník označuje rozhranie medzi dvoma úsekmi trate, pre ktoré sú stanovené rôzne rýchlosti. V úseku, pre ktorý platí rýchlostník, nesmie byť prekročená rýchlosť udaná číslicou rýchlostníka. Ak rýchlostník dovoľuje vyššiu rýchlosť, ako bola v predchádzajúcom úseku, smie sa rýchlosť zvyšovať, až keď posledné dráhové vozidlo vlaku minie tento rýchlostník. Ak je nad číslicou čierny obraz rušňa v bielom poli, smie vlak zvyšovať rýchlosť ihneď, ako čelo vlaku prejde popri rýchlostníku. Ak ide o zvýšenie dovolenej rýchlosti pre HDV, patriace do skupiny "3" priečnych účinkov na koľaj, smie vlak zvyšovať rýchlosť ihneď, ak minú rýchlostník všetky činné HDV patriace do skupiny "3" priečnych účinkov na koľaj.zaradené vo vlaku.	**162.** Wskaźnik prędkości oznacza granice między dwoma odcinkami linii, na których obowiązują różne prędkości. Prędkość podana na wskaźniku prędkości, nie może być przekroczona. Jeśli wskaźnik prędkości zezwala na większą prędkość niż na poprzednim odcinku, to prędkość można zwiększyć po minięciu wskaźnika przez ostatni pojazd w składzie pociągu. Jeśli nad cyfrą wskaźnika znajduje się czarny rysunek lokomotywy na białym polu, pociąg może zwiększyć prędkość natychmiast jak czoło pociągu minie wskaźnik. Jeżeli chodzi o zwiększenie dozwolonej predkości przez lokomotywę pociągową należącą do grupy „3" poprzecznych oddziaływań na tor. pociag może zwiększyć prędkość,natychmiast jak miną wskaźnik wszystkie czynne lokomotywy należące do grupy „3" poprzecznych oddziaływań na tor. włączone do składu pociągu.
163. Ak je na hlavnej koľaji stanovená iná rýchlosť pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami a iná pre ostatné vlaky a ak rozdiel rýchlosti je najmenej 10 km.h-1 , vyznačia sa predmetné rýchlosti dvoma rýchlostníkmi. Rýchlosť, vyznačená na hornom rýchlostníku, platí pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami. V prípade znižovania rýchlosti sa predzvestí len nižšia z uvedených rýchlostí.	**163**. Jeżeli na torze głównym ustanowiona jest inna prędkość dla pociągów z wagonami z wychylnym pudłem, a inna dla pozostałych pociągów i jeżeli różnica prędkości wynosi, co najmniej 10 km/h wyznacza się przedmiotowe prędkości dwoma wskaźnikami. Prędkość wyznaczona na górnym wskaźniku obowiązuje dla pociągów zestawionych z wagonów z wychylnym pudłem. W przypadku obniżenia prędkości stosuje się tylko jedną prędkość tj. niższą.
164. Návesť 56, **Predzvestník**	**164.** Wskaźnik 56, **Tarcza ostrzegawcza**
Žltý, na vrchole postavený trojuholníkový štít alebo terč s bielym okrajom; na štíte alebo terči čierna číslica		Żółta postawiona na wierzchołku trójkątna tablica lub tarcza z białą obwódką; na tablicy lub tarczy czarna cyfra
Predzvestník uvádza v desiatkach kilometrov za hodinu zníženú rýchlosť, ktorou smie vlak ísť od rýchlostníka. Ak sa na rýchlostníku výnimočne končí číslo päťkou, na predzvestníku je návestená najbližšia menšia desiatka. Predzvestník sa umiestňuje (podľa zábrzdnej vzdialenosti) len pred rýchlostník, ktorý oznamuje zníženie rýchlosti jazdy o viac ako 10 km.h-1. Rýchlostník od predzvestníka je umiestnený na tratiach	Tarcza ostrzegawcza wskazuje w dziesiątkach kilometrów na godzinę obniżenie prędkości, z którą musi pociąg jechać od wskaźnika prędkości. Jeśli liczba na wskaźniku wyjątkowo kończy się cyfrą pięć, na tarczy ostrzegawczej jest umieszczona liczba najbliższej mniejszej dziesiątki. Tarczę ostrzegawczą umieszcza się (w odległości drogi hamowania) tylko przed wskaźnikiem oznaczającym zmniejszenie prędkości jazdy o więcej niż **10 km/h.** Wskaźnik prędkości od tarczy ostrzegawczej jest umieszczony na szlakach

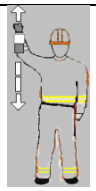
s traťovou rýchlosťou najviac:		z prędkością maksymalną:	
60 km.h^{-1}	**100** km.h^{-1}	**120** km.h^{-1}	**160** km.h^{-1}
na vzdialenosť		w odległości	
300 m	500 m	700 m	1000 m

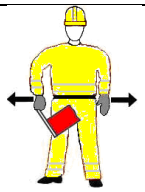
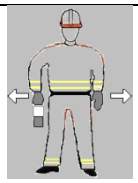
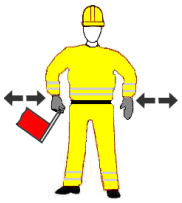
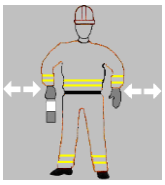
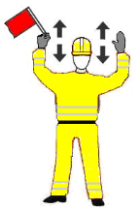
166. Ak je potrebné v staniciach návestiť trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na vchodovom zhlaví, umiestňujú sa rýchlostníky podľa miestnych pomerov najďalej vedľa krajnej výhybky.	**166**. Jeżeli konieczne jest w stacji osygnalizowanie stałego ograniczenia prędkości w okręgu zwrotnicowym osłoniętym semaforem wjazdowym wskaźniki prędkości umieszcza się zależnie od warunków miejscowych najdalej obok skrajnego

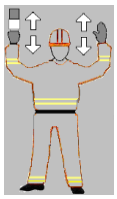
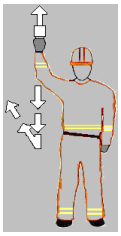
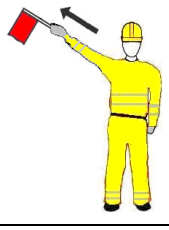
Predzvestník v tvare trojuholníka sa stavia len pred rýchlostník v tvare obdĺžnikovej dosky. Predzvestník v tvare terča sa stavia len pred rýchlostníkom v tvare terča.	rozjazdu. Tarczę ostrzegawczą w kształcie trójkąta ustawia się tylko przed wskaźnikiem w kształcie odblaskowej prostokątnej tablicy. Tarczę ostrzegawczą w kształcie tarczy ustawia się tylko przed wskaźnikiem w kształcie tarczy.
Návestidlá na prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti	**Wskaźniki odcinka czasowego ograniczenia prędkości**
168. Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti cez pracovné alebo porušené miesto v priebežnej traťovej koľaji šírej trate a hlavnej staničnej koľaji sa označuje návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti. Na ostatných dopravných koľajach v stanici sa označuje iba vtedy, ak je po nich dovoľovaná jazda vlaku rýchlosťou vyššou ako je **60 km.h^{-1}.** Prechodne obmedzená traťová rýchlosť na dopravnej koľaji, ktorá nie je označená návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti, platí pre celú dĺžku dopravnej koľaje, prípadne pre celé zhlavie. O prechodnom obmedzení traťovej rýchlosti musí byť rušňovodič vyrozumený písomným rozkazom. Ak je potrebné časovo vymedziť prechodné obmedzenie rýchlosti (k vôli zvýšenej teplote, práce na trati a pod.), označí sa návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti doplnenými dodatkovou tabuľkou s čiernym písmenom **D** v žltom poli. Návestidlá pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti s časovým vymedzením sú platné, ak je ich platnosť nariadená písomným rozkazom s časovým vymedzením platnosti.	**168**. Czasowe ograniczenia prędkości na linii z powodu prac lub uszkodzenia nawierzchni kolejowej są oznaczone wskaźnikami czasowego ograniczenia prędkości. Na pozostałych torach w stacji ograniczenia prędkości oznacza się wtedy, gdy dozwolona prędkość jazdy pociągów po tych torach jest wyższa niż **60 km/godz**. Czasowe ograniczenia prędkości na linii, która nie jest oznaczona wskaźnikami o czasowym ograniczeniu prędkości, obowiązuje dla całej długości linii, ewentualnie dla danego odcinka. O czasowym ograniczeniu prędkości na linii, maszynista musi być powiadomiony rozkazem pisemnym. W przypadku konieczności czasowego ograniczenia prędkości (z powodu wysokich temperatur, prac na linii itd.) oznaczone są wskaźnikami czasowego ograniczenia prędkości uzupełnionymi dodatkowo tabliczką z czarną literą D na żółtym polu. Wskaźniki dla czasowego ograniczenia prędkości szlakowej obowiązują, tylko w przypadku kiedy ich ważność jest wskazana w rozkazie pisemnym z określeniem czasu obowiązywania.
169. Návesť 57, **Predzvestný štít,**	**169**. Wskaźnik 57, **Tarcza ostrzegająca (Zwolnić bieg)**
Na vrchole postavený žltý trojuholníkový štít s bielym okrajom, na ktorom je čiernou číslicou označená v desiatkach km za hodinu hodnota prechodne obmedzenej traťovej rýchlosti. Pri nedostatku miesta môže byť štít postavený na základni. Stĺpik návesti sa označí dvoma odrazkami kruhového tvaru žltej farby umiestnenými v nerovnakej výške, pričom pravá odrazka je nižšie. Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.		Postawiona na wierzchołku żółta trójkątna tablica z białą obwódką na której jest umieszczona czarna cyfra oznaczająca w dziesiątkach km/h wartość czasowego ograniczenia prędkości jazdy. W przypadku braku miejsca tarcza może być postawiona na podstawie. Słupek wskaźnika z okrągłymi odblaskami żółtego koloru umieszczonymi na nierównej wysokości, przy czym prawy odblask jest niżej. Dodatkowa tabliczka z czarna literą D na żółtym polu oznacza wskaźnik z czasowym wyłączeniem obowiązywania.
Ak treba označiť rýchlosť **5 km.h^{-1}**, použije sa zlomok (1/2).	Jeżeli trzeba osygnalizować prędkość **5 km/h**, stosuje się ułamek (1/2)
170. Návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**	**170.** Wskaźnik 58, **Początek czasowego ograniczenia prędkości jazdy**
Žltá obdĺžniková tabuľa s bielym okrajom a čiernym písmenom **Z** postavená na výšku. Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.		Żółta odblaskowa tabliczka z białym obramowaniem i czarną literą **Z** ustawiona na krótszym boku. Dodatkowa tabliczka z czarna literą D na żółtym polu oznacza wskaźnik z czasowym wyłączeniem

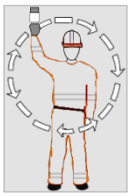
		obowiązywania.
Návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti,** označuje miesto, kde začína určené obmedzenie rýchlosti.		Wskaźnik 58, **Początek czasowego ograniczenia prędkości jazdy** oznacza miejsce, gdzie zaczyna się odcinek ograniczenia prędkości.
171. Návesť 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**		**171.** Wskaźnik 59, **Koniec czasowego ograniczenia prędkości jazdy**
Biela obdĺžniková tabuľa s čiernym písmenom **K** postavená na výšku. Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.		Biała odblaskowa tabliczka z czarną literą **K** ustawiona na krótszym boku. Dodatkowa tabliczka z czarna literą D na żółtym polu oznacza wskaźnik z czasowym wyłączeniem obowiązywania.
Návesť 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti,** označuje miesto, kde končí určené obmedzenie traťovej rýchlosti. Vlak môže zvýšiť rýchlosť, až keď posledné dráhové vozidlo vlaku prejde okolo návesti 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**. Ak je nad bielou obdĺžnikovou tabuľou s čiernym písmenom **K** čierny obraz rušňa v bielom poli, smie vlak zvyšovať rýchlosť ihneď, ako čelo vlaku prejde popri návesti 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**. Na jednokoľajnej trati sa návesť umiestni v smere jazdy vpravo.		Wskaźnik 59, **Koniec czasowego ograniczenia prędkości jazdy** oznacza miejsce, gdzie kończy się odcinek ograniczenia prędkości. Pociąg może zwiększyć prędkość, kiedy ostatni pojazd kolejowy w składzie pociągu minie wskaźnik 59, **Koniec czasowego ograniczenia prędkości jazdy.** Jeśli powyżej białej odblaskowej tablicy z czarną literą K umieszczony jest czarny obraz lokomotywy w białym polu pociąg może zwiększyć prędkość natychmiast gdy czoło pociągu przejedzie koło wskaźnika 59, **Koniec czasowego ograniczenia szlakowej prędkości jazdy. N**a linii jednotorowej wskaźniki umieszcza się z prawej strony w kierunku jazdy.
172. Návesť 57, **Predzvestný štít,** sa umiestňuje na zábrzdnú vzdialenosť pred návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**. Návesť 57, **Predzvestný štít**, ktorý by mal byť v stanici medzi koľajami, umiestni sa pred krajnú vchodovú výhybku. Na jednokoľajných tratiach sa koncová tabuľa umiestňuje smere jazdy vľavo od koľaje (na jednom spoločnom stĺpiku so začiatočnou tabuľou alebo každá z nich na samostatnom stĺpiku).		**172.** Wskaźnik 57, **Tarcza ostrzegająca (Zwolnić bieg),** umieszcza się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem 58, **Początek czasowego ograniczenia prędkości jazdy.** Wskaźnik 57, **Tarcza ostrzegająca (Zwolnić bieg),** który ma być umieszczony przy torach stacyjnych, ustawia się przed skrajnym rozjazdem wjazdowym. Na liniach jednotorowych końcową tablicę umieszcza się z lewej strony toru w kierunku jazdy (na jednym wspólnym maszcie z tablicą początkową albo każda z nich na oddzielnym maszcie).
174. Ak prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti nie je označené, uvedie sa táto skutočnosť v písomnom rozkaze. Úsek prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti sa bližšie vymedzí vhodnými orientačnými miestami (napr. hradlo, zastávka pod.). Vlaky, ktoré nemohli byť o neoznačenom úseku prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti vyrozumené písomným rozkazom, prípadne rádiovým zariadením, musia byť zastavené pred miestom prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti a ústne vyrozumené.		**174**. Jeśli czasowe ograniczenie prędkości na linii nie jest osygnalizowane, należy powiadomić o tym fakcie rozkazem pisemnym. Odcinek czasowego ograniczenia prędkości na linii należy bliżej określić początkowymi punktami orientacyjnymi (np. posterunek blokowy, przystanek itp.). Pociągi, które nie mogły być powiadomione rozkazem pisemnym, ewentualnie urządzeniami łączności o nieoznakowanym odcinku ograniczenia prędkości, muszą być zatrzymane przed miejscem czasowego ograniczenia prędkości i powiadomione ustnie.
VII. Kapitola Výhybky		**VII. Rozdział Zwrotnice**

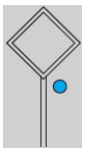
Všeobecné ustanovenia	Postanowienia ogólne
184. Vozidlo, ktoré svojou jazdou násilne prestavilo (rozrezalo) výmenu nezapnutú na samovratnú činnosť, nemôže byť zastavené, pokiaľ úplne neprejde výhybku, iba ak je jeho ďalšia jazda nebezpečná. Jazda opačným smerom cez násilne prestavenú výmenu je zakázaná. Každý zamestnanec, ktorý takéto násilné prestavenie výmeny zaviní alebo spozoruje, je povinný to ihneď ohlásiť výhybkárovi a výpravcovi.	**184.** Pojazd, który siłą napędową przestawił (rozpruł) rozjazd niewłączony do scentralizowanego nastawiania nie może być zatrzymany, dopóki w całości nie przejedzie przez rozjazd, chyba, że zagrażałoby to bezpieczeństwu ruchu. Jazda w przeciwnym kierunku przy niewłaściwie przełożonym rozjeździe jest zabroniona. Każdy pracownik, który siłą napędową przestawił rozjazd lub spostrzegł takie przestawienie jest zobowiązany do niezwłocznego powiadomienia dyżurnego ruchu.
189. Pri jazde cez miesto vymedzené značkami „Zákaz pieskovania“ a „Koniec zákazu pieskovania“; cez výhybky a počas brzdenia pri rýchlosti nižšej ako 20 km.h^{-1} je zakázané, okrem prípadov núdze, použiť pieskovanie na HDV.	**189.** W czasie jazdy przez miejsce oznaczone wskaźnikami „ Zakaz piaskowania” i „ Koniec zakazu piaskowania” przez rozjazdy i w czasie hamowania przy prędkości niższej niż 20 km/h piaskowanie jest zabronione, za wyjątkiem przypadków nadzwyczajnych, kiedy niezbędne jest użycie piasku przez HDV.

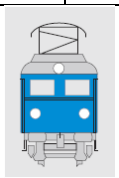
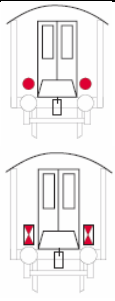
VIII. Kapitola **Návesti a návestidlá pri posune**	**VIII. Rozdział** **Sygnały i sygnalizatory manewrowe**
Ručné návesti, zvukové návesti a návesti neprenosných návestidiel	**Sygnały ręczne, sygnały dźwiękowe i sygnały sygnalizatorów stacjonarnych**
212. Na riadenie posunu sa používajú ručné návesti, zvukové a návesti neprenosných návestidiel. Ak je posun riadený ručnými návesťami dávanými zamestnancom, ktorý posunujúci diel sprevádza, musia sa tieto návesti dávať počas celého posunu.	**212**. Do prowadzenia manewrów wykorzystuje się sygnały ręczne, dźwiękowe i sygnały sygnalizatorów stacjonarnych. Jeśli do kierowania manewrami stosuje się sygnały ręczne dawane pracownikom, którzy rozrządzają skład manewrowy, muszą podawać te sygnały przez cały czas trwania manewrów.
213. Návesť 71, **Vzdialiť**	**213.** Sygnał 71**, Zwiększyć odległość**
Denný znak Zvislé pohyby zástavkou		Sygnał dzienny Pionowe ruchy czerwoną chorągiewką
Nočný znak Ako denný znak; namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
Návesť sa podľa potreby doplní jedným dlhým zvukom návestnej píšťalky.		Sygnał w razie potrzeby uzupełnia się jednym długim sygnałem gwizdawką sygnałową.
Návesť 71, **Vzdialiť**, nariaďuje pohyb vozidla smerom od zamestnanca, ktorý ju dáva.	Sygnał 71, **Zwiększyć odległość** nakazuje ruch pojazdów w kierunku od pracownika, który podaje ten sygnał.
214. Návesť 72, **Priblížiť**	**214.** Sygnał 72**, Zbliżyć**

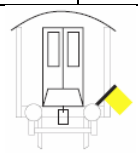
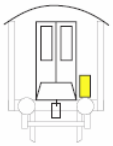
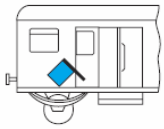
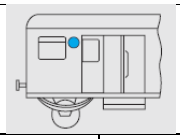
Denný znak Vodorovné dlhé pohyby zástavkou		Sygnał dzienny Poziome długie ruchy czerwoną chorągiewką
Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnal dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
Návesť sa podľa potreby doplní dvoma dlhými zvukmi píšťalky.	[redacted]	Sygnał w razie potrzeby uzupełnia się dwoma długimi sygnałami gwizdawką.
Návesť 72, **Priblížiť**, nariaďuje pohyb vozidla smerom k zamestnancovi, ktorý ju dáva.		Sygnał 72, **Zbliżyć** nakazuje ruch pojazdów w kierunku do pracownika, który podaje ten sygnał.
215. Návesť 72, **Priblížiť,** sa nesmie dávať na priecestí. Táto návesť sa musí dávať tak, že zamestnanec bude stáť mimo priecestia, aby túto návesť neprevzali užívatelia pozemnej komunikácie alebo použije návesť 74, **Popotiahnuť**.		**215**. Sygnału 72, **Zbliżyć**, nie wolno podawać stojąc na przejeździe. Ten sygnał musi być podawany tak, że pracownik musi stać poza przejazdem tak, aby ten sygnał nie był mylący dla użytkowników drogi lub użyć sygnału 74, **Podciągnąć.**
216. Pre návesť 71, **Vzdialiť**, a návesť 72, **Priblížiť**, je smerodajné miesto, z ktorého zamestnanec dáva návesť. Ak je zamestnanec v úrovni rušňovodiča, dá príkaz ústne alebo naznačí smer pohybu rukou.		**216.** Dla sygnału 71, **Zwiększyć odległość** lub sygnału 72, **Zbliżyć** jest ustalone właściwe miejsce, z którego pracownik podaje sygnał. Jeżeli pracownik znajduje się na wysokości maszynisty podaje sygnał ustnie lub wskazuje kierunek ruchem ręki.
217. Návesť 73, **Stlačiť**		**217.** Sygnał 73, **Docisnąć**
a) Ručná návesť Denný znak Krátke vodorovné pohyby rukami k sebe a od seba; v jednej ruke drží zamestnanec zástavku Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom	 	a) Sygnał ręczny Sygnał dzienny Poziome krótkie ruchy rękami ku sobie i od siebie, w jednej ręce pracownik trzyma czerwoną chorągiewkę Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
b) Zvuková návesť Dva krátke zvuky píšťalky rýchlo za sebou		c) Sygnał dźwiękowy Dwa krótkie sygnały gwizdawką krótko po sobie.
Návesť 73, **Stlačiť,** nariaďuje stlačiť dráhové vozidlá, aby sa mohli spojiť alebo rozpojiť.		Sygnał 73, **Docisnąć** nakazuje docisnąć pojazdy kolejowe, aby mogły być sprzęgnięte lub rozprzęgnięte.
218. Návesť 74, **Popotiahnuť**		**218.** Sygnał 74**, Podciągnąć**
Denný znak Krátke zvislé pohyby vzpaženými rukami; v jednej ruke drží zamestnanec zástavku		Sygnał dzienny Pionowe krótkie ruchy rękami podniesionymi do góry, w jednej ręce pracownik trzyma czerwoną chorągiewkę

Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
Návesť sa vždy doplní jedným alebo dvoma dlhými zvukmi na píšťalke (podľa požadovaného smeru pohybu) ako návesť 71, **Vzdialiť** alebo 72, **Priblížiť**.		Sygnał wzrokowy musi być zawsze uzupełniony jednym albo dwoma długimi sygnałami gwizdawką (w zależności od żądanego kierunku ruchu pojazdów) tj. Sygnał 71, **Zwiększyć odległość** lub Sygnał 72, **Zbliżyć**
219. Návesť 74, **Popotiahnuť,** dáva sa vtedy, ak ide o krátky pohyb vozidiel.		**219.** Sygnał 74, **Podciągnąć,** podaje się wtedy, gdy potrzebny jest krótki ruch pojazdów.
220. Návesť 75, **Odraz**		**220**. Sygnał 75, **Odepchnąć**
Denný znak Voľný pohyb ruky držiacej zástavku zhora nadol a potom rýchlo vpravo šikmo hore		Sygnał dzienny Wolny ruch ręką z czerwoną chorągiewką z góry na dół a potem szybko w prawo ukośnie do góry
Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
Návesť sa podľa potreby doplní jedným dlhým a jedným krátkym zvukom na píšťalke.		Sygnał w razie potrzeby uzupełnia się jednym długim i jednym krótkim sygnałem gwizdawką.
Návesť 75, **Odraz,** nariaďuje upraviť jazdu posunujúceho HDV tak, aby sa odrazili posunované vozidlá Po návesti 75, **Odraz**, rušňovodič zastaví posunujúci diel na návesť 77, **Stoj,** alebo ak stratí z dohľadu posunovača, ktorý dal návesť 75, **Odraz.**		Sygnał 75, **Odepchnąć** nakazuje dostosować jazdę manewrującego pojazdu kolejowego z napędem tak, aby manewrowane pojazdy zostały odepchnięte. Po sygnale 75, **Odepchnąć,** maszynista zatrzymuje manewrujący odprzęg na sygnał 77, **Stój**, lub, jeżeli straci z oczu manewrowego, który dał sygnał 75, **Odepchnąć**.
221. Návesť 76, **Pomaly**		**221.** Sygnał 76, **Powoli**
Denný znak Ruka držiaca zástavku šikmo nahor		Sygnał dzienny Ręka z czerwoną chorągiewką ukośnie do góry
Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem

Návesť sa podľa potreby doplní niekoľkými dlhými zvukmi na píšťalke.		Sygnał w razie potrzeby uzupełnia się kilkoma długimi sygnałami gwizdawką.
Návesť 76, **Pomaly,** nariaďuje rušňovodičovi, ktorý vedie dráhové vozidlo, znižovať rýchlosť pri posune na najviac 5 km.h^{-1} a očakávať návesť 77, **Stoj**.		Sygnał 76, **Powoli,** nakazuje maszyniście, kierującemu lokomotywą pociągową ograniczyć prędkość przy manewrach nie więcej niż 5 km/h i oczekiwać sygnału 77, **Stój.**
222. Návesť 77, **Stoj**		**222.** Sygnał 77, **Stój**
a) Ručná návesť. Denný znak Kruhové pohyby zástavkou v natiahnutej ruke alebo len rukou		a) Sygnał ręczny Sygnał dzienny Ruchy kołowe wyciągniętą ręką z czerwoną choragiewką
Nočný znak Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom		Sygnał nocny Jak sygnał dzienny; zamiast chorągiewki ręczna latarka z białym światłem
b) Zvuková návesť. Tri krátke zvuky na píšťalke rýchlo za sebou		Sygnał dźwiękowy Trzy krótkie sygnały gwizdawką szybko po sobie.
Na viditeľnú alebo zvukovú návesť 77, **Stoj,** musí vozidlo čo najskôr zastaviť.		Wzrokowy lub dźwiękowy sygnał 77, **Stój** nakazuje jak najszybciej zatrzymać pojazdy.
227. Ručné návesti pre posun dáva zamestnanec oprávnený riadiť posun sám alebo prostredníctvom určeného zamestnanca.		**227**. Sygnały ręczne przy manewrach daje pracownik uprawniony do kierowania manewrami samodzielnie lub za pośrednictwem wyznaczonego pracownika.
228. Ručné návesti pre posun sa dávajú tak aby: - bolo zrejmé, že sa vzťahujú len na vlastný posun; - nimi nemohla byť rušená jazda vlakov. Návesti sa dávajú spravidla na strane rušňovodiča, ak je koľaj v oblúku, potom vo vnútri oblúka.		**228**. Ręczne sygnały dla manewrów podaje się tak, aby: - było oczywiste, że mają one zastosowanie tylko do właściwego manewru; - nie mogły spowodować uruchomienia pociągów. Sygnały są zwykle podawane po stronie maszynisty, na torze w łuku, od wewnątrz łuku.
Svetelné zriaďovacie návestidlá		**Świetlne urządzenia sygnalizacyjne**
236. Svetelné zriaďovacie návestidlá sú stožiarové alebo trpasličie; môžu byť zlúčené s hlavným návestidlom.		**236**. Świetlne urządzenia sygnalizacyjne mogą być na masztach lub karzełkowe; lub na semaforze głównym.
237. Návesť 81, **Posun zakázaný**		**237**. Sygnał 81, **Jazda manewrowa zabroniona**
Modré svetlo		Światło niebieskie
Návesť 81, **Posun zakázaný,** zakazuje posunovať za návestidlo. Ak sú svetelné zriaďovacie návestidlá zlúčené s hlavným návestidlom, zakazuje posun návesť 1, **Stoj** (červené svetlo).		Sygnał 81, **Jazda manewrowa zabroniona,** zabrania jazdy manewrowej za sygnalizator. Jeżeli sygnał podawany jest na semaforze głównym manewrów zabrania sygnał 1, **Stój** (czerwone światło).
238. Návesť 82, **Posun dovolený**		**238**. Sygnał 82, **Jazda manewrowa dozwolona**

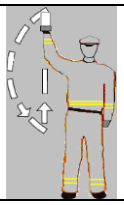
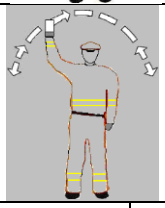
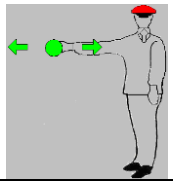
Biele svetlo		Światło białe
Návesť 82, **Posun dovolený**, dovoľuje posunovať za návestidlo.		Sygnał 82, **Jazda manewrowa dozwolona**, zezwala na jazdę manewrową za sygnalizator.
Mechanické zriaďovacie návestidlá		**Mechaniczne urządzenia sygnalizacyjne**
245. Návesť 83, **Posun zakázaný**		**245.** Sygnał 83, **Jazda manewrowa zabroniona**
Denný znak Štvorcová na vrchole postavená modrá doska s bielym okrajom		Sygnał dzienny Kwadratowa postawiona na wierzchołku niebieska tablica z białym obrzeżem.
Nočný znak Modré svetlo		Sygnał nocny Niebieskie światło
Návesť 83, **Posun zakázaný,** zakazuje posunovať zanávestidlo.		Sygnał 83, **Jazda manewrowa zabroniona,** zabrania jazdy manewrowej za sygnalizator
247. Mechanické zriaďovacie návestidlá môžu byť v posunovacích obvodoch na točniach, presuvniach, výkoľajkách, na konci slepých koľají a na vrátach zriadených nad koľajami.		**247**. Mechaniczne urządzenia sygnalizacyjne mogą być w okręgach manewrowych na obrotnicach, suwnicach, wykolejnicach, na końcach ślepych torów i na bramach.
Označník		**Wskaźnik granica przetaczania**
261. Návesť 90, **Označník** Biely stĺpik s modrou hlavicou		**261.** Sygnał 90, **Granica przetaczania** Biały słupek z niebieską głowicą
Označník, označuje v stanici miesto, za ktoré je bez osobitných opatrení zakázané posunovať. Označník možno nahradiť svetelným zriaďovacím návestidlom. Označník sa umiestňuje medzi krajnú vchodovú výhybku a vchodové návestidlo, a to najmenej 50 m od vchodového návestidla. Na jednokoľajnej trati sa umiestňuje vedľa koľaje vpravo v smere jazdy od stanice.		Wskaźnik granica przetaczania wskazuje miejsce w stacji, za które bez oddzielnego polecenia manewry są zabronione. Wskaźnik granica przetaczania można zastąpić świetlnym urządzeniem sygnalizacyjnym. Wskaźnik granica przetaczania umieszcza się między skrajnym wjazdowym rozjazdem i semaforem wjazdowym, co najmniej 50 m od semafora wjazdowego. Na linii jednotorowej umieszcza się go po prawej stronie toru w kierunku jazdy od stacji.
Posun okolo pokazených návestidiel platných pre posun		**Manewry obok uszkodzonych sygnalizatorów manewrowych**
275. Pokazené zriaďovacie návestidlo sa musí, ak je to možné bez jeho poškodenia, obsluhujúcim zamestnancom prestaviť na návesť 81, alebo 83, **Posun zakázaný**, alebo sa musí zhasnúť. O pokazenom zriaďovacom návestidle musia byť zamestnanci zúčastnení na posune vyrozumení ústne ešte skôr, ako sa dovolí jazda k pokazenému návestidlu. Pri posune sa potom postupuje ako na koľajach bez zriaďovacích návestidiel.		**275**. Uszkodzony sygnalizator manewrowy musi być, jeżeli jest to tylko możliwe, bez jego uszkodzenia nastawiony na sygnał 81, lub 83, **Jazda manewrowa zabroniona**, lub musi być wygaszony. O uszkodzeniu urządzenia sygnalizacyjnego pracownicy wykonujący manewry muszą być powiadomieni ustnie jeszcze przed wydaniem pozwolenia na jazdę w kierunku uszkodzonego sygnalizatora. Przy manewrach należy postępować tak jak na torach bez sygnalizatorów.
276. Ak nemožno prestaviť neprenosné návestidlo platné		**276.** Jeśli nie można podać sygnału zezwalającego dla

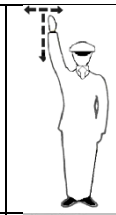
pre posun na návesť dovoľujúcu posun, musí dať súhlas na posun na dopravných koľajach okolo takéhoto návestidla výpravca priamo alebo prostredníctvom výhybkára. Pri posune na manipulačných koľajach dáva tento súhlas výhybkár.		manewrów na torach głównych na stacjonarnym sygnalizatorze, dyżurny ruchu osobiście lub za pośrednictwem zwrotniczego musi dać zgodę na wykonywanie manewrów na torach przebiegowych. W przypadku jazd manewrowych na torach odstawczych zgodę na wykonywanie manewrów wydaje zwrotniczy.
277. Ak je pred pokazeným návestidlom platným pre posun niekoľko nesprevádzaných HDV alebo traťových strojov, prípadne ich spojené alebo nespojené skupiny, alebo posunujúcich dielov, musí každé z nich dostať samostatný súhlas na posun.		**277**. Jeżeli przed uszkodzonym semaforem obowiązującym dla manewrów stoją lokomotywy niesprzęgnięte ze sobą, maszyny drogowe lub składy manewrowe to dla każdego z nich musi zostać podany oddzielny sygnał zezwalający na jazdę manewrową.
IX. Kapitola ***Označenie vlakov a jednotlivých vozidiel***		***IX. Rozdział*** ***Osygnalizowanie pociągów i pojedynczych pojazdów***
280. HDV (traťový stroj) pri posune musí byť za zníženej viditeľnosti označený bielym svetlom na obidvoch čelách vozidla. Posun medzi dopravňami, musí byť označený ako vlak.		**280**. HDV (pojazd kolejowy z napędem) w czasie manewrów przy ograniczonej widoczności musi być oznaczony białym światłem na obu końcach pojazdu. Manewry między stacjami muszą być, osygnalizowane jako pociąg.
281. Ak zhasnú všetky svetlá označujúce začiatok vlaku (PMD), musí sa vlak (PMD) zastaviť a svetlá rozsvietiť. Ak však svieti najmenej jedno svetlo, nemusí byť vlak zastavený a zhasnuté svetlá sa rozsvietia v stanici, kde vlak najskôr zastaví.		**281**. Jeśli zgasną wszystkie światła, oznaczające początek pociągu (PMD), pociąg (PMD) musi zostać zatrzymany i osygnalizowany. Jednakże, jeżeli co najmniej jedno światło świeci, pociąg nie musi być zatrzymany a wygaszone światło należy oświecić w stacji, gdzie pociąg się zatrzyma.
282. Rušňovodiči sú povinní diaľkový reflektor HDV tlmiť pri stretaní sa s HDV protiidúceho vlaku (PMD) alebo s protiidúcimi cestnými vozidlami na pozemnej komunikácii pozdĺž trate a pri jazde v dopravni s koľajovým rozvetvením, ktorá je osvetlená.		**282**. Maszyniści powinni długie światła pojazdu z napędem zmieniać przy spotkaniu z pojazdem z napędem (PMD) jadącym z przeciwka albo jadącymi drogą kołową wzdłuż toru pojazdami kierunku przeciwnego oraz podczas przejazdu przez stację z układem wielotorowym który jest oświetlony.
283. Za správne označenie vlaku a PMD návesťami zodpovedá dopravca.		**283**. Za prawidłowe osygnalizowanie pociągu i PMD odpowiada przewoźnik.
284. Návesť 97, **Začiatok vlaku**		**284.** Sygnał 97, **Czoło pociągu**
Tri biele svetlá usporiadané v tvare rovnoramenného trojuholníka Začiatok tlačených vlakov, v čele ktorých nie je vozidlo prispôsobené na osvetlenie tromi svetlami, sa označí dvomi bielymi svetlami v rovnakej výške.		Trzy białe światła ułożone w kształcie trójkąta równoramiennego. Początek pchanych pociągów, w których pojazd czołowy nie jest wyposażony w oświetlenie z trzema światłami, należy oznaczyć dwoma białymi światłami na równej wysokości.
285. Návesť 98, **Koniec vlaku**		**285.** Sygnał 98, **Koniec pociagu**
Dve červené svetlá alebo dve koncové návestné dosky s červenými a bielymi trojuholníkmi stojacimi proti sebe z materiálu odrážajúceho svetlo alebo dva koncové červené terče s bielym okrajom z materiálu odrážajúceho svetlo, umiestnenými na konci vlaku v rovnakej výške. Návesťou 98, **Koniec vlaku**, sa označuje posledné dráhové vozidlo vlaku (platí aj pre tlačené vlaky).		Dwa czerwone światła lub dwie sygnałowe tablice końcowe z czerwonymi i białymi trójkątami umieszczonymi naprzeciw siebie z wykonane z materiału odblaskowego lub dwie końcowe czerwone tarcze z białym obrzeżem z materiału odblaskowego umieszczone na końcu pociągu na jednakowej wysokości. Sygnałem 98, Koniec pociągu, są osygnalizowane ostatnie wagony w pociągu (obowiązuje również przy pociągu pchanym).

286. Návesť 99, **Koniec časti vlaku**		**286.** Sygnał 99, **Koniec części pociągu**
Denný znak Žltá zástavka alebo obdĺžniková doska žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo na zadnej strane posledného vozidla vpravo		Sygnał dzienny Żółta chorągiewka lub odblaskowa tarczka koloru żółtego umieszczona na tylnej ścianie ostatniego wagonu z prawej strony.
Nočný znak Žlté svetlo alebo obdĺžniková doska žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo na zadnej strane posledného vozidla vpravo		Sygnał nocny Żółte swiatło lub tarczka koloru żółtego z materiału odblaskowego umieszczona na tylnej ścianie ostatniego wagonu z prawej strony.
Na poslednej odvážanej časti vlaku musí byť návesť 98, **Koniec vlaku**.		Na ostatniej odwożonej części pciągu musi być umieszczony Sygnał 98, **Koniec pociągu.**
289. Návesť 102, **Otvorené dvere**		**289.** Sygnał 102, **Otwarte drzwi**
Denný znak Modrá zástavka alebo modré svetlo		Sygnał nocny Niebieska chorągiewka lub niebieskie światło.
Nočný znak Modré svetlo		Sygnał nocny Niebieskie swiatło.
Návesť 103, **Zdvíhacie zariadenie v činnosti** modré prerušované svetlo alebo prerušované žltooranžové svetlo doplnené akustickou signalizáciou		Sygnał 103, **Podnośniki (dla niepełnosprawnych) w stanie czynnym** – niebieskie migające światło lub światło migające żółtopomarańczowe uzupełnione sygnałami akustycznymi.
290. Návesťou 102, **Otvorené dvere,** sa označuje na pozdĺžnej strane poštový vozeň, do ktorého sa nakladá, alebo z ktorého sa vykladá. Návesťou 103, **Zdvíhacie zariadenie v činnosti**, sa označujú špeciálne osobné vozne, ktoré majú zapnutý agregát zdvíhacieho zariadenia. Zdvíhacie zariadenie pri použití presahuje priechodný prierez. Podobne môže byť označený modrým svetlom za dňa aj za tmy vozeň osobnej dopravy, ak sú na ňom otvorené dvere. Vlaku alebo posunujúcemu dielu s vozňami označenými týmito návesťami nesmie byť umožnený pohyb, pokiaľ to nie sú vozne označené návesťou 102, **Otvorené dvere,** z ktorých sú dávané návesti. Zamestnanci dávajúci návesť na uvedenie vozidiel do pohybu pri posune alebo na odchod vlaku, musia v takýchto prípadoch zabezpečiť, aby boli dvere ešte pred uvedením vozidiel do pohybu zatvorené.		**290**. Sygnał 102, **Otwarte drzwi**, jest umieszczony na dłuższej ścianie wagonów pocztowych, które są załadowywane lub wyładowywane. Sygnałem 103, **Podnośniki (dla niepełnosprawnych) w stanie czynnym** są oznaczone specjalne wagony wyposażone w sprzęt umożliwiający wsiadanie i wysiadanie niepełnosprawnych. Urządzenie podnoszące w czasie pracy przekraczają obowiązującą skrajnię. Podobnie, niebieskim światłem w ciągu dnia może być oznaczony także wagon pasażerski, jeżeli są w nim otwarte drzwi. Pociąg albo skład manewrowy z wagonami oznaczonymi tym sygnałem nie może być uruchomiony dopóki nie jest prawidłowo oznaczony sygnałem 102, **Otwarte drzwi**, z których są podawane sygnały. Pracownicy dający sygnał do uruchomienia pojazdów do jazdy manewrowej albo dla odjazdu pociągu, muszą w takich przypadkach, zabezpieczyć drzwi, aby pierwsze drzwi za pojazdem w ruchu były zamknięte.
Postup pri nedostatkoch v označení konca vlaku (PMD)		**Postępowanie przy nieprawidłowościach w osygnalizowaniu końca pociągu (PMD)**
293. Ak zamestnanec zistí, že na vlaku chýba koncová návesť alebo je neúplná musí toto ohlásiť výpravcovi, ktorý zabezpečí u dopravcu odstránenie nedostatku.		**293**. Jeśli pracownik stwierdzi brak sygnału końca pociągu lub, że sygnał jest niekompletny musi o tym powiadomić dyżurnego ruchu, który zabezpieczy usunięcie nieprawidłowości przez przewoźnika.
X. Kapitola **Návesti počas vlakovej dopravy**		***X. Rozdział*** ***Sygnały dla jazd pociągowych***

Zvukové návesti hnacích vozidiel		Sygnały dźwiękowe pojazdów z napędem
303. Návesť 104, **Pozor**		**303.** Sygnał 104**, Baczność**
Jeden dlhý zvuk	[redacted]	Jeden długi dźwięk
Návesť 104, **Pozor,** dáva rušňovodič HDV húkačkou na varovanie osôb pred jazdou vozidla alebo na potvrdenie prevzatia návesti dávanej ručným jazdným návestidlom. Návesť 104, **Pozor,** pre varovanie osôb sa používa: a) pred uvedením vlaku osobnej dopravy do pohybu po každom mimoriadnom zastavení; b) na varovanie osôb v koľajisku a v blízkosti koľaje; c) pred priecestiami opakovane s krátkymi prestávkami, pokiaľ čelo vlaku neprejde cez priecestie a to: - pred priecestiami s výstražnými kolíkmi od týchto výstražných kolíkov; - pred zabezpečenými priecestiami, ak je to nariadené písomným rozkazom alebo ak je návestená porucha PZZ; návesť sa dáva zo vzdialenosti najmenej 250 m pred priecestím; - pred priecestím , ak spozoruje rušňovodič otvorené závory, o ktorých nie je vyrozumený; d) pred mostnými objektmi s výstražnými kolíkmi, a to s krátkymi prestávkami od výstražného kolíka po začiatok mostného objektu; e) pred vjazdom do tunela; návesť sa dáva s krátkymi prestávkami od výstražného kolíka a skončí sa po vjazde do tunela; za jazdy neprehľadným alebo dlhým tunelom sa návesť opakuje; f) pri jazde pred a okolo (cez) pracovného miesta, a to s krátkymi prestávkami od výstražného terča až po výstražný terč platný pre opačný smer jazdy alebo medzi miestami určenými v písomnom; g) za hmly, sneženia, silného dažďa; návesť sa dáva s krátkymi prestávkami od návesti 122, **Tabuľa pred zastávkou,** po návesť 123, **Koniec nástupišťa,** a pri prechode cez dopravne s koľajovým rozvetvením;		Sygnał 104, **Baczność,** podaje maszynista pojazdu trakcyjnego z napędem syreną dla ostrzeżenia osób przed jazdą pojazdu lub na potwierdzenie odebrania sygnału podanego ręcznym sygnalizatorem przenośnym. Sygnał 104, **Baczność,** dla ostrzeżenia osób jest używany**:** a) przed uruchomieniem pociągu pasażerskiego po jego nieplanowanym zatrzymaniu; b) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko toru, c) przed przejazdami powtarzane z krótkimi przerwami do czasu przejazdu czoła pociągu przez przejazd i tak: - przed niestrzeżonymi przejazdami, osygnalizowanymi wskaźnikami ostrzegania od tych wskaźników; - przed strzeżonymi przejazdami w przypadku wyprawienia pociągu na rozkaz pisemny, lub przy usterce sygnalizacji SSP (PZZ), sygnał podaje się z odległości minimum 250 m przed przejazdem; - przed przejazdem, na którym maszynista zauważy otwarte rogatki, a nie został o tym powiadomiony; d) przed obiektami mostowymi, osygnalizowanymi wskaźnikami ostrzegania powtarzane z krótkimi przerwami, od miejsca ustawienia wskaźnika do początku obiektu mostowego; e) powtarzany przed wjazdem do tunelu przed którym umieszczono wskaźnik podawania sygnału dziękowego; f) w czasie jazdy przed , koło (przez) miejsce prowadzenia robót, z krótkimi przerwami od tarczy ostrzegawczej aż do tarczy ostrzegawczej obwiązującej dla kierunku przeciwnego lub między miejscami wskazanymi w rozkazie pisemnym; g) w czasie mgły, śnieżycy, silnego deszczu sygnał podaje się z krótkimi przerwami, od sygnału 122, **Wskaźnik przystanku osobowego,** do sygnału 123, **Koniec peronu** i przy przejeździe przez stację.
304. Pri tlačených vlakoch, prípadne aj tlačených posunujúcich dieloch dáva návesť 104, **Pozor** zamestnanec na prvom tlačenom vozni, a to píšťalkou (týka sa aj zamestnanca, ktorý ide pred tlačeným posunujúcim dielom).		**304**. Przy pociągach pchanych, ewentualnie pchanych składach manewrowych sygnał 104, **Baczność** podaje pracownik na pierwszym pchanym wagonie, gwizdawką (dotyczy także pracownika, który idzie przed pchanym składem manewrowym).
305. Návesť 105, **Zabrzdite mierne**		**305**. Sygnał 105, **Zahamować powoli**
Jeden krátky zvuk	●	Jeden krótki sygnał
Návesťou 105, **Zabrzdite mierne**, dáva rušňovodič vedúceho HDV zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy príkaz na pritiahnutie bŕzd, ak je to potrebné na zníženie rýchlosti jazdy; rušňovodičom ostatných činných HDV zaradených vo vlaku na zníženie, prípadne úplné vyradenie ťažnej sily.		Sygnałem 105, **Zahamować powoli** podaje maszynista lokomotywy pociągowej pracownikom obsługującym hamulce ręczne polecenie zaciągnięcia hamulców, jeżeli jest potrzeba ograniczenia prędkości jazdy; maszynistom ostatnich czynnych lokomotyw pociągowych włączonych do składu pociągu nakazuje obniżenie siły pociągowej.

306. Návesť 106, **Zabrzdite úplne**		**306**. Sygnał 106, **Zahamować całkowicie**
Tri krátke zvuky	● ● ●	Trzy krótkie dźwięki
Návesť 106, **Zabrzdite úplne**, dáva rušňovodič vedúceho HDV zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy príkaz na brzdenie, alebo príkaz na utiahnutie ručných bŕzd, ak je to potrebné na zabezpečenie stojaceho vlaku; rušňovodičom ostatných činných hnacích vozidiel zaradených do vlaku nariaďuje úplné vyradenie ťažnej sily.		Sygnałem 106, **Zahamować całkowicie,** podaje maszynista lokomotywy pociągowej pracownikom obsługującym hamulce ręczne polecenie hamowania lub polecenie zaciągnięcia hamulców ręcznych jeżeli jest to potrzebne dla zabezpieczenia stojącego pociągu; maszynistom czynnych lokomotyw pociągowych włączonych do składu pociągu nakazuje obniżenie siły pociągowej.
307. Návesť 107, **Povoľte brzdy mierne**		**307.** Sygnał 107, **Umiarkowane zwolnienie hamulców**
Jeden dlhý a jeden krátky zvuk	[redacted] ●	Jeden długi i jeden krótki dźwięk
Návesťou 107, **Povoľte brzdy mierne**, dáva rušňovodič vedúceho HDV príkaz zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy, aby ich mierne povolili.		Sygnałem 107, **Umiarkowane zwolnienie hamulców** podaje maszynista lokomotywy pociągowej pracownikom obsługującym hamulce ręczne polecenie umiarkowanego ich zwolnienia.
308. Návesť 108, **Povoľte brzdy úplne**		**308**. Sygnał 108, **Pełne zwolnienie hamulców**
Jeden dlhý a dva krátke zvuky	[redacted] ● ●	Jeden długi i dwa krótkie dźwięki
Návesťou 108, **Povoľte brzdy úplne,** dáva rušňovodič vedúceho HDV príkaz zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy, aby ich úplne povolili; rušňovodičom ostatných činných hnacích vozidiel zaradených do vlaku nariaďuje, aby zväčšili ťažnú silu**.**		Sygnałem 108, **Pełne zwolnienie hamulców** podaje maszynista lokomotywy pociągowej polecenie pracownikom obsługującym hamulce ręczne całkowitego zwolnienia hamulców ręcznych; maszynistom czynnych lokomotyw pociągowych włączonych do składu pociągu nakazuje zwiększenie siły pociągowej.
309. Návesťami 105, **Zabrzdite mierne,** 106, **Zabrzdite úplne,** a 108, **Povoľte brzdy úplne,** dáva rušňovodič vedúceho HDV príkaz rušňovodičom ostatných činných hnacích vozidiel vo vlaku, pokiaľ s nimi nie je spojený dostupným telekomunikačným zariadením.		**309.** Sygnałem 105, **Zahamować powoli,** 106, **Zahamować całkowicie i** 108, **Pełne zwolnienie hamulców** podaje maszynista lokomotywy pociągowej polecenie maszynistom czynnych pojazdów włączonych do składu pociągu, w przypadku braku łączności z nimi za pomocą dostępnych środków łączności.
311. Ak zlyhá píšťala a húkačka na vedúcom HDV, rušňovodič pokračuje v jazde za podmienok jazdy podľa rozhľadu. Vlak smie takto ísť najďalej do najbližšej stanice. Zvukové návesti HDV v záujme obmedzovania hluku sa nemôžu dávať zbytočne dlho a môžu sa opakovať len v prípade nevyhnutnej potreby. Na potvrdenie príjmu ručných jazdných návestí sa prednostne použije zvuk píšťaly.		**311**. W przypadku, gdy na lokomotywie pociągowej uległa uszkodzeniu gwizdawka, maszynista stosuje zasady jak podczas jazdy na widoczność. Pociąg ten może jechać tylko do najbliższej stacji. Dźwiękowych sygnałów gwizdawką lokomotywy nie można podawać zbyt długo i sygnały dźwiękowe należy podawać tylko w razie potrzeby i w nagłych przypadkach w związku z ograniczeniem hałasu. Na potwierdzenie zrozumienia otrzymanych ręcznych sygnałów pociągowych ma pierwszeństwo użycie gwizdawki lokomotywy.
Návesti na skúšku brzdy		**Sygnały przy próbie hamulców**
314. Návesť 109, **Zabrzdite**		**314.** Sygnał 109, **Zahamować**
Denný znak Zopnutie rúk nad hlavou		Sygnał dzienny Wyciągnięte ręce składane nad głową

Nočný znak Niekoľkokrát opakované písmeno D ručným lampášom s bielym svetlom		Sygnał nocny Kilkakrotnie powtarzane ruchy w kształcie litery D ręczną latarką z białym światłem
315. Návesť 110, **Odbrzdite**		**315.** Sygnał 110, **Odhamować**
Denný znak Opakované polkruhové pohyby ruky nad hlavou		Sygnał dzienny Powtarzane ruchy wyciągniętą reką po łuku nad głową
Nočný znak Opakované polkruhové pohyby ručným lampášom s bielym svetlom nad hlavou		Sygnał nocny Powtarzane ruchy ręczną latarką z białym światłem po łuku nad głową
316. Návesť 111, **Brzda v poriadku**		**316.** Sygnał 111**, Hamulce w porządku**
Denný znak Vzpaženie ruky zvislo nahor		Sygnał dzienny Ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo
Nočný znak Vzpaženie ruky s ručným lampášom s bielym svetlom zvisle nahor		Sygnał nocny Ręka z ręczną latarką z białym światłem wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo
Návesti pri výprave vlaku		**Sygnały przy wyprawianiu pociągów**
318. Návesť 112, **Výzva na pohotovosť,**		**318.** Sygnał 112**, Wezwanie do gotowości**
a) výpravkou Denný znak Výpravca drží dennú výpravku vo vodorovnej polohe kolmo na koľaj, návestným znakom k zemi		a) tarczką Sygnał dzienny Dyżurny ruchu trzyma tarczkę dzienną w pozycji poziomej prostopadle do toru, zwróconą wskaźnikiem sygnałowym ku ziemi
Nočný znak Výpravca pohybuje vodorovne nočnou výpravkou so zeleným svetlom vo výške pliec		Sygnał nocny Dyżurny ruchu porusza poziomo tarczką nocną z zielonym światłem na wysokości ramienia.
b) návestnou píšťalkou Jeden krátky a jeden dlhý zvuk		b) sygnał gwizdawką Jeden krótki i jeden długi sygnał
Výpravca dáva návesť 112, **Výzva na pohotovosť,** smerom k vlakovému personálu. Ak vypravujú vlak len osoby tvoriace vlakový personál, používa sa len zvuková návesť, ktorú dáva prvá osoba		Dyżurny ruchu podaje sygnał 112, **Wezwanie do gotowości,** w kierunku drużyny pociągowej Jeżeli pociąg jest wyprawiany tylko przez drużynę pociągową używa się tylko sygnału dźwiękowego, który podaje pierwsza

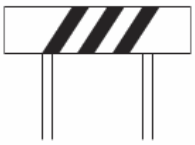
vlakového personálu od čela vlaku týmto osobám, ktoré môžu návesť opakovať.		osoba z drużyny pociągowej od czoła pociągu pozostałym osobom, które muszą sygnał powtórzyć.
319. Návesť 113, **Pohotoví na odchod**		**319.** Sygnał 113, **Gotów do odjazdu**
Denný znak Krátke vodorovné pohyby vzpaženej ruky		Sygnał dzienny Krótkie poziome ruchy ręką podniesioną pionowo do góry
Nočný znak Krátke vodorovné pohyby ručným lampášom s bielym svetlom vzpaženej ruky		Sygnał nocny Krótkie poziome ruchy latarką z białym światłem trzymaną w ręce podniesionej pionowo do góry
Návesť 113, **Pohotoví na odchod,** dávajú osoby sprevádzajúceho personálu od konca vlaku postupne až k prvej osobe sprevádzajúceho personálu v čele vlaku.		Sygnał 113, **Gotów do odjazdu,** podaje drużyna konduktorska od końca pociągu aż do pierwszej osoby tej dużyny od czoła pociągu.
320. Návesť 114, **Súhlas na odchod**		**320.** Sygnał 114, **Uwaga na odjazd**
Denný znak Opakovaným opisovaním písmena **T** rukou		Sygnał dzienny Powtarzany ruch ręką w kształcie litery **T**
Nočný znak Opakovaným opisovaním písmena **T** ručným lampášom s bielym svetlom		Sygnał nocny Powtarzany ruch ręką w kształcie litery **T** za pomocą lampy z białym światłem
Návesť 114, **Súhlas na odchod,** dáva prvá osoba sprevádzajúceho personálu na čele vlaku výpravcovi, alebo ak vypravujú vlak len osoby tvoriace sprevádzajúci personál, rušňovodičovi vedúceho HDV. Ak táto osoba dáva návesť telekomunikačným zariadením, alebo je na stanovišti rušňovodiča, dá návesť 114, **Súhlas na odchod,** rušňovodičovi ústne slovami „**Súhlasím s odchodom**“. Táto návesť sa dáva po prijatí návesti 113, **Pohotoví na odchod.** Pri vlaku s prepravou cestujúcich musí byť spoľahlivo skončený výstup a nástup cestujúcich, skončená manipulácia pri vlaku, zatvorené všetky dvere sprevádzajúcim personálom okrem tých, z ktorých sa dávajú návesti alebo sú centrálne uzatvárané rušňovodičom, a je čas jeho odchodu.		Sygnał 114, **Uwaga na odjazd,** podaje pierwsza osoba drużyny pociągowej od czoła pociągu dyżurnemu ruchu, lub jeżeli pociąg jest wyprawiany tylko przez drużynę pociągową maszyniście lokomotywy pociągowej. Jeżeli ta osoba podaje sygnał za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych, lub, gdy jest w miejscu postoju maszynisty podaje sygnał 114, **Uwaga na odjazd**, maszyniście ustnie słowami **"Wyrażam zgodę na odjazd."** Ten sygnał jest podawany po otrzymaniu sygnału 113, **Gotów do odjazdu**. Przy pociągu pasażerskim musi być sprawnie zakończone wysiadanie i wsiadanie podróżnych, zakończone czynności związane z obsługą pociągu, zamknięte wszystkie drzwi obsługiwane przez drużynę pociągową za wyjątkiem tych z których podawane są sygnały, albo są centralnie zamykane przez maszynistę i jest czas jego odjazdu.
321. Návesť 115, **Odchod**		**321.** Sygnał 115, **Odjazd**
Výpravkou denný znak Výpravca pohybuje zvislo dennou výpravkou obrátenou návestným znakom smerom k vedúcemu HDV.		Tarczkę dzienną sygnał dzienny Dyżurny ruchu porusza pionowo dzienną tarczką Tarczką sygnałową skierowaną w kierunku maszynisty lokomotywy.

Nočný znak Výpravca pohybuje zvislo nočnou výpravkou svietiacou zeleným svetlom smerom k vedúcemu HDV		Sygnał nocny Dyżurny ruchu porusza pionowo nocną tarczką z zielonym światłem obróconą w kierunku maszynisty lokomotywy pociągowej.
322. Návesti pri výprave vlaku sa môžu nahradiť ústnym pokynom.		**322.** Sygnały stosowane przy odprawie pociągu mogą być zastąpione ustnym poleceniem.
Výprava vlaku		**Wyprawianie pociągu**
323. Vlak nesmie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením, okrem dopravne s výlukou dopravnej služby, bez návesti dovoľujúcej odchod alebo bez súhlasu (rozkazu) výpravcu. Ak susedný výpravca s jazdou vlaku nesúhlasí, nemôže výpravca dovoliť jazdu vlaku z vlastnej stanice.		**323**. Pociąg nie może odjechać ze stacji kolejowej bez sygnału odjazdu lub bez zgody dyżurnego ruchu, za wyjątkiem sytuacji, gdy posterunek jest czasowo wyłączony z ruchu. Jeżeli dyżurny ruchu z sąsiedniego posterunku w kierunku jazdy pociągu, nie zezwoli na jazdę pociągu, dyżurny ruchu nie może zezwolić na wyjazd pociągu z własnej stacji.
325. V staniciach s odchodovými (cestovými) návestidlami, (okrem skupinových návestidiel bez indikátora) výpravca dovoľuje odchod vlaku **návesťou hlavného návestidla** (vrátane privolávacích návestí), platného len pre príslušnú koľaj. Ak stojí za sebou na tej istej koľaji pred odchodovým (cestovým) návestidlom viac vlakov pripravených na odchod, platí návesť dovoľujúca odchod len pre prvý vlak stojaci pred týmto návestidlom. Rušňovodič ďalšieho vlaku musí byť o tomto vyrozumený a musí vyčkať, dokiaľ sa po novej návesti zakazujúcej jazdu znovu rozsvieti návesť dovoľujúca odchod vlaku.		**325.** Na stacjach z semaforami wyjazdowymi (drogowskazowymi), (oprócz grupowych sygnalizatorów bez wskaźnika) dyżurny ruchu zezwala na odjazd pociągu na podstawie sygnału podanego na sygnalizatorze głównym (sygnałami zastępczymi), odnoszącym się do przyległego toru. Jeśli na tym samym torze przed semaforem wyjazdowym (drogowskazowym) stoi więcej pociągów przygotowanych do odjazdu, sygnał zezwalający na odjazd obowiązuje dla pierwszego pociągu stojącego pod tym semaforem. Maszynista dalszego pociągu musi być powiadomiony o tym i musi czekać, aż po sygnale zakazującym jazdy zostanie ponownie podany sygnał zezwalający na odjazd pociągu.
326. Pri vlakoch s prepravou cestujúcich, ktoré stoja v stanici s odchodovými (cestovými) návestidlami z dôvodu vystupovania a nastupovania cestujúcich, môže byť z prevádzkových dôvodov nariadená výprava vlaku výpravcom. Tieto stanice sú označené v stĺpci 2 tabelárnych cestovných poriadkov značkou ⊕		**326**. Przy pociągach pasażerskich, które zatrzymują się w stacji z sygnalizatorami wyjazdowymi (drogowskazowymi) z powodu wsiadania i wysiadania podróżnych, może być z przyczyn eksploatacyjnych wprowadzony obowiązek wyprawienia pociągu przez dyżurnego ruchu (nakaz jazdy). Stacje te wskazane są w kolumnie 2 tabelarycznych rozkładów znaczkiem ⊕.
327. V staniciach v ktorých nie je dovolený odchod vlaku návesťou hlavného návestidla (čl.325, 326), dá výpravca rozkaz na odchod: a) výpravkou – návesťou 115, **Odchod**; b) ústnym rozkazom **Odchod**, daným rušňovodičovi osobne; c) rozkazom **Odchod**, daným staničným rozhlasom alebo prostredníctvom iného telekomunikačného zariadenia; rozkaz musí byť doplnený číslom vlaku a číslom koľaje, z ktorej sa má odchod uskutočniť "***Vlak...*** (číslo) ***z ...*** (číslo) ***koľaje odchod***"; rozkaz daný staničným rozhlasom výpravca nesmie uplatniť v staniciach bez odchodových návestidiel alebo v staniciach so skupinovým odchodovým návestidlom ak je pripravený na odchod viac ako jeden vlak; d) **písomným rozkazom** doručeným rušňovodičovi HDV ("***Vlak ...*** (číslo) ***z ...*** (číslo) ***koľaje odchod***".		**327**. Na stacjach, na których sygnał zezwalający na semaforze głównym nie jest podstawą do odjazdu pociągu (nr. 325, 326), dyżurny ruchu wydaje polecenie odjazdu: a) tarczką – sygnałem 115, **Odjazd**; b) ustnym poleceniem **Odjazd** danym osobiście maszyniście; c) poleceniem **Odjazd** danym za pomocą stacyjnych urządzeń megafonowych lub za pomocą innych urządzeń telekomunikacyjnych, polecenie musi być uzupełnione o numer pociągu i numer toru, z którego ma odjechać pociąg. „***Pociąg***…(numer) …z ***toru***…(numer) …odjazd**"**; na stacjach bez semaforów wyjazdowych lub z grupowymi semaforami wyjazdowymi, w przypadku, gdy do jazdy przygotowanych jest więcej pociągów dyżurny ruchu nie może wydać polecenia odjazdu za pomocą stacyjnych urządzeń megafonowych; d) **pisemnym rozkazem** doręczonym maszyniście lokomotywy

	pociągowej „***Pociąg***… (numer**)** …z ***toru***…(numer) …***odjazd*****.**
328. Výpravca dáva návesť 115, **Odchod,** stojac pri koľaji, z ktorej je postavená vlaková cesta, alebo ide smerom k vedúcemu hnaciemu vozidlu tak, aby bola dobre viditeľná. Návesť dáva až do uvedenia vlaku do pohybu alebo do potvrdenia prijatia návesti rušňovodičom zdvihnutím ruky. Rušňovodič splní rozkaz na odchod ak si je istý, že návesť platí pre jeho vlak.	**328**. Dyżurny ruchu podaje sygnał 115, **Odjazd** stojąc przy torze, z którego będzie odbywał się wyjazd albo idzie w kierunku maszynisty pojazdu z napędem tak, aby sygnał był dobrze widoczny. Sygnał podaje do momentu uruchomienia pociągu do jazdy lub do momentu potwierdzenia przyjęcia sygnału przez podniesienie ręki przez maszynistę. Maszynista musi zastosować się do sygnału, jeżeli ma pewność, że sygnał odnosi się do jego pociągu.
329. Označením výpravcu je červená rovnošatová čiapka. Ak vykonáva službu niekoľko výpravcov zároveň, červenú rovnošatovú čiapku má ten výpravca, ktorý je určený na výpravu vlakov.	**329**. Dyżurny ruchu wyróżnia się czerwoną czapką służbową. W przypadku, gdy służbę pełni kilku dyżurnych ruchu, czerwoną czapkę służbową nosi dyżurny odpowiedzialny za wyprawianie pociągów.
Postup pri výprave vlaku	**Postępowanie przy wyprawianiu pociągu**
330. Pri výprave vlaku výpravkou alebo ústnym rozkazom "**Odchod**" sa zachová tento postup: a) **pri vlaku sprevádzanom** sprevádzajúcim personálom dá výpravca pred odchodom vlaku návesť 112, **Výzva na pohotovosť**, a po návesti 114, **Súhlas na odchod,** dá výpravca rozkaz na **Odchod**; b) **pri vlaku sprevádzanom len rušňovodičom** (s prepravou cestujúcich, po skončenom výstupe a nástupe cestujúcich) dá výpravca rozkaz na **Odchod**.	**330**. **Przy wyprawianiu pociągu** tarczką lub poleceniem ustnym **"Odjazd"** należy zachować następującą procedurę: a) **przy pociągu obsadzonym** przez drużynę pociągową dyżurny ruchu przed odjazdem pociągu podaje sygnał 112, **Wezwanie do gotowości,** a po sygnale 114, **Uwaga na odjazd** dyżurny ruchu poda polecenie na **Odjazd;** b) **przy pociągu obsadzonym tylko przez maszynistę** (z odprawą podróżnych, po zakończeniu wysiadania i wsiadania podróżnych) dyżurny ruchu poda polecenie na **Odjazd.**
331. Ak sa dovoľuje odchod vlaku návesťou hlavného návestidla, písomným rozkazom, rozhlasom alebo telekomunikačným zariadením zachová sa tento postup bez ohľadu na obsadenie dopravní: a) **pri vlaku sprevádzanom viacerými osobami** sprevádzajúceho personálu, prvá osoba sprevádzajúceho personálu v čele vlaku dá pred odchodom vlaku návesť 112, **Výzva na pohotovosť**; b) **pri vlaku sprevádzanom len jednou osobou** sprevádzajúceho personálu sa návesti 112, **Výzva na pohotovosť** a 113, **Pohotoví na odchod** nedávajú; pri výprave vlaku podľa odsekov a),b) rušňovodič uvedie vlak do pohybu po návesti 114, **Súhlas na odchod**; c) **pri vlaku sprevádzanom len rušňovodičom** (s prepravou cestujúcich, po skončenom výstupe a nástupe cestujúcich) rušňovodič uvedie vlak do pohybu. Postup uvedený v predchádzajúcich odsekoch platí aj pri výprave vlaku v dopravni s výlukou dopravnej služby, na zastávke, prípadne nákladisku alebo vlečke.	**331**. Jeżeli zezwoleniem na odjazd pociągu jest sygnał na semaforze głównym, rozkaz pisemny, polecenie podane urządzeniami radiowymi lub telekomunikacyjnymi należy zachować następującą procedurę bez względu na obsadę na stacji: a) **przy pociągu obsadzonym przez wieloosobową** drużynę pociągową, pierwsza osoba drużyny pociągowej od czoła pociągu poda przed odjazdem pociągu sygnał 112, **Wezwanie do gotowości;** b) **przy pociągu obsadzonym przez jednoosobową** drużynę pociągową nie podaje się sygnału 112, **Wezwanie do gotowości,** i 113, **Gotów do odjazdu;** przy wypawianiu pociągu wg ust. a), b) maszynista uruchomi pociąg do jazdy po sygnale 114, **Uwaga na odjazd;** c) **przy pociągu obsadzonym tylko przez maszynistę** (z odprawą podróżnych, po zakończeniu wysiadania i wsiadania podróżnych) maszynista uruchomi pociąg do jazdy. Procedurę, o której mowa w poprzedzających ustępach stosuje się także przy wyprawianiu pociągów w stacjach z posterunkami czasowo wyłączonymi z ruchu, na przystankach, punktach naładunku i bocznicy.
332. Ak rušňovodič pri výprave návestidlom nemôže pri odchode vlaku pohľadom zistiť, že príslušné návestidlo dovoľuje jazdu, musí upraviť rýchlosť vlaku tak, aby mohol bezpečne zastaviť pred návesťou 1, 32, **Stoj,** hlavného návestidla.	**332**. Jeżeli maszynista pociągu wyprawianego na sygnał zezwalający podany na sygnalizatorze, nie może przy wyjeździe pociągu zobaczyć, że przynależny sygnalizator zezwala na wyjazd, musi dostosować prędkość pociągu tak, aby skład pociągu bezpiecznie zatrzymać przed sygnałem 1, 32, **Stój** na semaforze głównym.
333. Postup sprevádzajúceho personálu po návesti 112, **Výzva na pohotovosť:**	**333.** Postępowanie drużyny pociągowej po sygnale 112, **Wezwanie do gotowości:**

a) **pri vlaku sprevádzanom viacerými osobami** sprevádzajúceho personálu (pri vlaku osobnej dopravy po výstupe a nástupe cestujúcich) zamestnanci postupne od konca vlaku dávajú návesť 113, **Pohotoví na odchod,** až po prvého zamestnanca sprevádzajúceho personálu, ktorý má stanovište najbližšie k vedúcemu HDV. Tento zamestnanec dá návesť 114, **Súhlas na odchod**; b) **pri vlaku sprevádzanom len jednou osobou** sprevádzajúceho personálu sa návesť 113, **Pohotoví na odchod** nedáva, zamestnanec dá návesť 114, **Súhlas na odchod**; c) **pri vlaku osobnej dopravy** zostavenom z vozňov bez centrálne ovládaných dverí ku ktorému je privesená jednotka s centrálne ovládanými dverami (obsadená cestujúcimi), prípadne ak je táto jednotka dopravovaná iným HDV, po návesti 112, **Výzva na pohotovosť**, dá člen sprevádzajúceho personálu jednotky s diaľkovo ovládanými dverami návesť 113, **Pohotoví na odchod**, rušňovodičovi tejto jednotky; rušňovodič zatvorí centrálne ovládané dvere jednotky a po zistení správnej optickej kontroly zatvorenia dverí dá z okna svojho stanovišťa návesť 113, **Pohotoví na odchod,** členovi vlakového personálu časti vlaku bez centrálneho ovládania dverí, prípadne návesť 114, **Súhlas na odchod**, ak nie je pred týmto rušňovodičom iný člen vlakového personálu. Ďalej sa pri výprave vlaku postupuje podľa prvého odseku tohto článku. d) **pri vlaku osobnej dopravy** zostavenom z dvoch alebo viac jednotiek s centrálne ovládanými dverami, kde sú dvere všetkých jednotiek ovládané zo stanovišťa rušňovodiča vedúceho HDV (jednotky v čele vlaku), rušňovodič zatvorí centrálne ovládané dvere po návesti 115, **Odchod,(**návesti 114, **Súhlas na odchod)**.	a) **przy pociągu obsadzonym przez wieloosobową** drużynę pociągową (przy pociągu pasażerskim po zakończeniu wsiadania i wysiadania podróżnych) pracownicy począwszy od końca podają sygnał 113, **Gotów do odjazdu,** aż do pierwszej osoby drużyny pociągowej, który znajduje się najbliżej maszynisty lokomotywy pociągowej. Ten pracownik podaje sygnał 114, **Uwaga na odjazd**; b) **przy pociągu obsadzonym przez jednoosobową** drużynę pociągową sygnału 113, **Gotów do odjazdu** nie podaje sie; pracownik podaje sygnał 114**, Uwaga na odjazd**; c) **przy pociągu pasażerskim** zestawionym z wagonów bez centralnego sterowania drzwi**,** do którego została dołączona jednostka z centralnie sterowanymi drzwiami (z podróżnymi), ewentualnie, jeżeli taka jednostka jest ciągnięta przez inne lokomotywy, po sygnale 112, **Wezwanie do gotowości**, członek drużyny pociągowej jednostki z drzwiami sterowanymi z odległości podaje sygnał 113, **Gotów do odjazdu**, maszyniście tej jednostki; maszynista zamyka centralnie sterowane drzwi jednostki, a po wzrokowym sprawdzeniu zamknięcia drzwi poda z okna swojego stanowiska sygnał 113, **Gotów do odjazdu,** pracownikowi drużyny pociągowej części pociągu bez centralnego sterowania drzwiami, ewentualnie sygnał 114, **Uwaga na odjazd**, jeżeli nie ma przed tym maszynistom innego pracownika drużyny pociągowej. Dalej przy wyprawianiu pociągu postępuje się zgodnie z pierwszym ustępem tego punktu. d) **przy pociągu pasażerskim** zestawionym z dwóch lub więcej jednostek z centralnie otwieranymi drzwiami, gdy drzwi wszystkich jednostek są otwierane ze stanowiska maszynisty lokomotywy (jednostki od czoła pociągu), maszynista zamyka centralnie sterowane drzwi po sygnale 115, **Odjazd**, (sygnale 114, **Uwaga na odjazd**).
334. Ak je potrebné v staniciach, kde sa dovoľuje odchod vlaku návesťou hlavného návestidla, aby vlak s prepravou cestujúcich zostal stáť v priestore pre nástup a výstup cestujúcich, výpravca vyrozumie o tejto potrebe rušňovodiča. Pominutie dôvodov oznámi výpravca rušňovodičovi.	**334**. **Jeżeli w stacjach, na których podstawą do odjazdu pociągu** są jedynie wskazania sygnałowe na semaforze głównym zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu na postój dla wsiadania i wysiadania podróżnych, dyżurny ruchu powiadomi o tej potrzebie maszynistę. Po ustaniu przyczyny zatrzymania pociągu dyżurny ruchu powiadomi o tym maszynistę.
335. Vlak pripravený na odchod má stáť čelom pred odchodovým návestidlom. Ak v nevyhnutnom prípade stojí čelom za odchodovým (cestovým) návestidlom postupuje sa ako v staniciach bez odchodových návestidiel. Ak ide však v takomto prípade o odchodové (cestové) návestidlo, ktoré je súčasne predzvesťou nasledujúceho hlavného návestidla, musí rušňovodič očakávať pri nasledujúcom hlavnom návestidle zákaz jazdy. Tieto stanice sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.	**335**. Czoło pociągu gotowego do odjazdu powinno znajdować się przed semaforem wyjazdowym. W wyjątkowych sytuacjach, gdy czoło pociągu znajduje się za semaforem wyjazdowym (drogowskazowym) obowiązują zasady jak na stacjach bez semaforów wyjazdowych. W przypadku, kiedy semafor wyjazdowy (drogowskazowy), który jest równocześnie tarczą ostrzegawczą następnego głównego semafora maszynista musi się spodziewać sygnału zabraniającego jazdy. Takie stacje są wskazane w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych .**
336. Postup uvedený v čl. 335 neplatí pri vlakoch osobnej dopravy, ktoré pre výstup a nástup cestujúcich musia zastaviť čelom za návestidlom, pokiaľ čelo vlaku pred zastavením minulo odchodové (cestové) návestidlo s návesťou dovoľujúcou jazdu vlaku.	**336**. Trybu postępowania, opisanego w punkcie nr. 335 nie stosuje się do pociągów pasażerskich, które z powodu wjazdu i wyjazdu muszą zatrzymać czoło pociągu za sygnalizatorem, jeżeli czoło pociągu przed zatrzymaniem minęło sygnalizator wyjazdowy (drogowskazowy) z podanym sygnałem

	zezwalającym na jazdę pociągu.
Mimoriadne zastavenie vlaku v stanici	**Nadzwyczajne zatrzymanie pociągu na stacji**
338. Ak vlak po rozkaze na odchod alebo prechodiaci vlak v stanici zastavil a rušňovodič neprivolal člena vlakového personálu (rušňovodiča od postrkového HDV), smie pokračovať v jazde, len čo to dovolí návestný znak návestidla alebo len čo pominie dôvod zastavenia. Ak rušňovodič privolal člena vlakového personálu (rušňovodiča od postrkového HDV) alebo vlak zastavil následkom použitia záchrannej brzdy alebo na návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**, smie pokračovať v ďalšej jazde po odstránení poruchy alebo prekážky, pričom sa zachová celý postup predpísaný pre výpravu vlaku.	**338**. Pociąg po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd albo przejeżdżający pociąg, który zatrzymał się w stacji, a maszynista nie wywołał pracownika drużyny pociągowej (maszynista lokomotywy popychającej), może kontynuować jazdę, z prędkością określoną sygnałem podanym na semaforze, jeśli ustanie powód zatrzymania. Jeżeli maszynista przywołał pracownika drużyny pociągowej (maszynistę lokomotywy popychającej) lub zatrzymał pociąg używając hamulca lub po sygnale 50, **Stój, zatrzymać wszelkimi środkami** może kontynuować dalszą jazdę po usunięciu usterki lub przeszkody na torze i po uruchomieniu pociągu jechać z prędkością nie większą niż prędkości, z jaką jechał przed zatrzymaniem.
Postup pri mimoriadnom zastavení alebo prechodení vlaku v stanici	**Postępowanie przy nadzwyczajnym zatrzymaniu lub przejeździe pociągu w stacji**
340. Ak má vlak v stanici mimoriadne zastaviť (prechodiť), zabezpečí výpravca vyrozumenie rušňovodiča o mimoriadnom zastavení (prechodení) vlaku písomným rozkazom s uvedením dôvodu. Ak má v stanici vlak mimoriadne prechodiť, najskôr musí byť o mimoriadnom prechodení vlaku vyrozumený výpravca stanice, ktorej sa mimoriadne prechodenie týka. Ak bol vlak vyrozumený o mimoriadnom prechodení v stanici rozkazom V (napr. vlak zavedený v trase pravidelne zastavujúceho vlaku pri jazde odklonom a pod.), považuje sa za vlak prechodiaci.	**340**. W przypadku nieprzewidzianego zatrzymania (przejazdu) pociągu na stacji dyżurny ruchu powiadomi maszynistę o nieplanowym postoju lub przejeździe pociągu rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny zatrzymania. O nieprzewidzianym przejeździe pociągu przez stację musi być jak najprędzej powiadomiony dyżurny ruchu tej stacji. W przypadku, kiedy drużyna pociągowa została powiadomiona o nieprzewidzianym przejeździe w stacji rozkazem V (np. pociąg prowadzony w trasie prawidłowo zatrzymującego się pociągu przy jeździe pociągu trasą zastępczą itp.) uważa się za pociąg przechodzący.
345. O mimoriadnom zastavení alebo prechádzaní vlaku v zastávkach a nákladiskách sa rušňovodič vyrozumie písomným rozkazom. Rušňovodič vlaku bez prepravy cestujúcich, idúceho podľa cestovného poriadku vlaku osobnej dopravy, sa o prechádzaní zastávok nevyrozumieva, a pravidelné pobyty v staniciach sa považujú za pobyty z dopravných dôvodov.	**345**.O nieprzewidzianym zatrzymaniu lub przejeździe pociągu przez przystanek lub ładownię należy powiadomić o tym maszynistę rozkazem pisemnym. Maszynisty pociągu osobowego, próżnego składu jadącego zgodnie z rozkładem jazdy nie powiadamia się o przejeździe bez zatrzymania na przystankach osobowych. Postoje na stacjach są traktowane jako postoje techniczne.
Ručné jazdné návestidlá	**Ręczne sygnalizatory pociągowe**
349. Ručnými jazdnými návestidlami sa dávajú návesti, ktorými sa vzájomne dorozumievajú výpravcovia s rušňovodičom počas jazdy vlaku. Prevádzkový poriadok smie povoliť, aby ručné jazdné návesti miesto výpravcu dával iný určený zamestnanec.	**349**. Ręcznymi sygnalizatorami pociągowymi podawane są sygnały, za pomocą, których komunikują się wzajemnie dyżurni ruchu z maszynistami podczas jazdy pociągów. Regulamin techniczny stacji może zezwolić, aby ręczne sygnalizatory pociągowe zamiast dyżurnego ruchu podawał inny uprawniony pracownik.
351. Návesť 117, **Očakávajte výstražný terč**	**351.** Sygnał 117, **Oczekiwać tarczy ostrzegawczej**
Oválny terčík s čiernym obrazom kopáča v bielom poli nad zeleným lichobežníkom	Owalna tarcza z czarnym obrazem robotnika z kilofem na białym polu nad zielonym trapezem.

Návesťou 117, **Očakávajte výstražný terč**, upozorňuje výpravca rušňovodiča prechodiaceho vlaku, že na trati je pracovné miesto označené výstražným terčom.	Sygnał 117, **Oczekiwać tarczy ostrzegawczej** ostrzega maszynistę przejeżdżającego pociągu o miejscu robót osygnalizowanym tarczą ostrzegawczą.
352. Návesť 118, **Posun za námedzník**	**352.** Sygnał 118, **Manewry poza wskaźnik ukresu**
Biela štvorcová na vrchole postavená tabuľka s dvoma čiernymi kruhmi	Biała kwadratowa tablica ustawiona na rogu z dwoma czrnymi kołami
Na návesť 118, **Posun za námedzník,** vlak jazdu končí na mieste, ktoré ukončuje vlakovú cestu a ako posunujúci diel pokračuje v ďalšej jazde bez zastavenia za návestidlo (miesto) ukončujúce vlakovú cestu.	Sygnał 118, Manewry poza wskaźnik ukresu, pociąg kończy jazdę w miejscu, które jest końcem drogi pociągu, ale jako skład manewrowy jedzie dalej bez zatrzymania za semafor (miejsce) kończąca drogi pociągu
354. Návesti 117, **Očakávajte výstražný terč,** 118, **Posun za námedzník** sa dávajú tak dlho, kým rušňorušňovodič vedúceho HDV neminie toto návestidlo. Rušňovodičov vlakov stojacich v stanici výpravca vyrozumie vhodným spôsobom.	**354.** Sygnał 117, **Oczekiwać tarczy ostrzegawczej**, **118 Manewry poza wskaźnik ukresu** są podawane do czasu, kiedy maszynista pierwszego prowadzącego pojazdu kolejowego z napędem nie minie tego sygnału. Maszynistów pociągów stojących w stacji dyżurny ruchu powiadomi we właściwy sposób.
Návestidlá návesti pre jazdu dráhového vozidla	**Sygnalizatory sygnałów przy jeździe pojazdu kolejowego**
359. Návesť 122, **Tabuľa pred zastávkou**	**359.** Wskaźnik 122, **Wskaźnik przystanku osobowego**
Ležatá biela obdĺžniková doska s troma šikmými čiernymi pásmi 	Biała pozioma tablica z trzema czarnymi pasami , wznoszacymi się ukośnie z lewa na prawo.
Návesť 122, **Tabuľa pred zastávkou,** oznamuje rušňovodičovi, že sa blíži k zastávke, umiestňuje sa najmenej na zábrzdnú vzdialenosť pred návesťou 123, **Koniec nástupišťa**. Ak sa v stanici použije návesť 123, **Koniec nástupišťa**, návesť 122, **Tabuľa pred zastávkou**, sa neumiestňuje.	Wskaźnik 122, **Wskaźnik przystanku osobowego,** informuje maszynistę, że zbliża się do przystanku osobowego, ustawia sie go conajmniej w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem 123, **Wskaźnik przystanku osobowego.** W przypadku kiedy w stacji zostanie użyty wskaźnik 123 **Koniec peronu**, sygnału 122 Wskaźnika przystanku osobowego nie umieszcza się.
360. Návesť 123, **Koniec nástupišťa**	**360**. Wskaźnik 123, **Koniec peronu**
Biela obdĺžniková tabuľka s čiernym obdĺžnikovým rámom vo vnútri	Biała prostokątna tablica z czarnym prostokatnym obramowaniem we wnętrzu.
Návesť 123, **Koniec nástupišťa,** označuje na zastávke miesto, pred ktorým musí najďalej zastaviť prvý vozeň vlaku s cestujúcimi (alebo vozeň, pri ktorom sa predpokladá manipulácia), ktorý má na zastávke predpísaný pobyt. Návesť 123, **Koniec nástupišťa,** sa smie používať aj	Wskaźnik 123, **Koniec peronu,** oznacza miejsce na przystanku osobowym, przed którym najdalej należy zatrzymać pierwszy wagon pociągu z podróżnymi (lub wagon, przy którym będą wykonywane czynności), który ma na przystanku rozkładowy postój. Wskaźnik 123, **Koniec peronu,** może być używany także w

v staniciach.		stacjach.
365. Návesť 127, **Zastavte prácu pluhu**		**365**. Wskaźnik 128, **Zatrzymać pracę pługa**
Štvorec s uhlopriečkami zostavený z latiek stojaci na vrchole; návestidlo má čierne a biele pásy		Kwadrat z przekątnymi złożony z listew ustawiony na wierzchołku; wskaźnik ma czarne i białe pasy.
Návesť 127, **Zastavte prácu pluhu,** označuje začiatok úseku, v ktorom nie je dovolená práca snehového pluhu. Umiestňuje sa 30 m pred zariadením na dráhe, ktoré by bolo poškodené prácou snehového pluhu.		Wskaźnik 127, **Zatrzymać pracę pługa,** oznacza początek odcinka, na którym jest zabroniona praca pługu odśnieżnego. Umieszcza się go 30 m przed urządzeniami na szlaku, które mogłyby zostać uszkodzone podczas pracy pługa odśnieżnego.
366. Návesť 128, **Začnite prácu pluhu**		**366**. Wskaźnik 128, **Rozpocząć pracę pługa**
Trojuholník zostavený z latiek pripevnený na stĺpiku vrcholom dole; návestidlo má čierne a biele pásy		Trójkąt złożony z listew przymocowany na słupku wierzchołkiem w dół; wskaźnik ma czarne i białe pasy.
Návesť 128, **Začnite prácu pluhu,** označuje začiatok úseku v ktorom je dovolená práca snehového pluhu . Umiestňuje sa 10 m za zariadením na dráhe, ktoré by bolo poškodené prácou snehového pluhu.		Wskaźnik 128, **Rozpocząć pracę pługa,** oznacza początek odcinka, na którym jest dozwolona praca pługa odśnieżnego. Umieszcza się go 10 m za urządzeniami na szlaku, które mogłyby zostać uszkodzone podczas pracy pługa odśnieżnego.
369. Návesť 131, **Zvolávanie všetkých zamestnancov**		**369.** Sygnał 131, **Zwołanie wszystkich pracowników**
Skupina dlhého a troch krátkych zvukov, opakovaná najmenej počas jednej minúty		Połączenie długiego i trzech krótkich sygnałów dzwiękowych, powtarzanych conajmniej w ciągu 1 minuty.
Návesť 131, **Zvolávanie všetkých zamestnancov,** dáva rušňovodič píšťalou alebo húkačkou, ak nemá inú možnosť privolať pomoc.		Sygnał 131, **Zwołanie wszystkich pracowników,** podaje maszynista gwizdawką lub syreną, jeżeli nie ma możliwości wezwania pomocy.
370. Návesť 132, **Požiarny poplach**		**370.** Sygnał 132, **Alarm pożarowy**
Skupina dlhého a dvoch krátkych zvukov, opakovaná najmenej počas jednej minúty		Połączenie długiego i dwóch krótkich sygnałów dzwiękowych, powtarzanych conajmniej w ciągu 1 minuty.
Návesť 132, **Požiarny poplach,** dáva rušňovodič píšťalou alebo húkačkou, ak nemá inú možnosť ohlásiť požiar alebo keď ho zodpovedná osoba vyzve, aby túto návesť dával.		Sygnał 132, **Alarm pożarowy,** podaje maszynista gwizdawką lub syreną, jeżeli nie ma innej możliwości poinformowania o pożarze, lub kiedy osoba odpowiedzialna poleci podanie tego sygnału.
371. Návesť 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**		**371.** Sygnał 133, **Stój dla uczestników ruchu drogowego**
Denný znak Krúženie červenou zástavkou proti obom smerom pozemnej komunikácie		Sygnał dzienny Ruchy okrężne czerwoną chorągiewką naprzeciw obu kierunków ruchu drogowego

Nočný znak Opakované polkruhové pohyby ručným lampášom s červeným svetlom nad hlavou		Sygnał nocny Powtarzane ruchy po łuku ponad głową wykonywane ręczną latarką z czewonym światłem
Návesťou 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, upozorňuje železničný zamestnanec užívateľov pozemnej komunikácie na zákaz vjazdu alebo vstupu na železničné priecestie. Zamestnanec strážiaci priecestie dáva návesť 134, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, uprostred pozemnej komunikácie tak, aby ju bolo dobre vidieť z obidvoch smerov a to do doby, pokiaľ železničné dráhové vozidlo vojde na priecestie. Návesť 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, môže zamestnanec doplniť volaním. Chodcov varuje volaním.		Sygnałem 133, **Stój dla uczestników ruchu drogowego,** pracownik kolejowy ostrzega użytkowników dróg o zakazie wjazdu lub wstępu na przejazd kolejowy. Pracownik strzegący przejazd daje sygnał 134, **Stój dla uczestników ruchu drogowego,** na środku drogi tak, aby był wyraźnie widoczny dla użytkowników dróg, z obu kierunków jazdy do czasu aż pojazd kolejowy nie wjedzie na przejazd. Sygnał 133, **Stój dla uczestników ruchu drogowego,** pracownik może uzupełnić wołaniem. Pieszych ostrzega wołaniem.
XI. Kapitola **Osobitné ustanovenia pre elektrickú prevádzku**		**XI. Rozdział** **Postanowienia szczególne dla trakcji elektrycznej**
Návestidlá pre elektrickú prevádzku		**Sygnalizatory dla trakcji elektrycznej**
377. Návesť 136,		**377.** Wskaźnik 136,
a) **Pripravte sa na vypnutie prúdu** Dva zvislé pásy v uhlopriečke návestnej dosky		a) **Przygotować się do wyłączenia prądu** Dwa pionowe pasy po przekątnej tarczy wskaźnika
b) **Vypnite prúd** Prerušené písmeno U		b) **Wyłączyć prąd** Znak w kształcie litery U z przerywanymi liniami pionowymi
Návesť 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu,** upozorňuje rušňovodiča, že bude nasledovať návesť 136 b), **Vypnite prúd**. Návesť 136b), **Vypnite prúd,** označuje začiatok úseku, ktorý sa musí na elektrifikovaných tratiach prechádzať bez odberu prúdu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel elektrickou energiou.		Wskaźnik 136a) **Przygotować się do wyłączenia prądu** informuje maszynistę, że należy oczekiwać wskaźnika 136 b) **Wyłączyć prąd.** Wskaźnik 136 b) **Wyłączyć prąd,** oznacza początek odcinka na liniach zelektryfikowanych, który należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej, a na liniach niezelektryfikowanych z wyłączonym zasilaniem elektrycznym wagonów w energię elektryczną.
378. Návesť 137, **Zapnite prúd**		**378.** Wskaźnik 137, **Włączyć prąd**
Písmeno U		Znak w kształcie litery U
Návesť 137, **Zapnite prúd,** označuje koniec úseku, cez ktorý sa na elektrifikovaných tratiach smie prechádzať bez odberu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach len s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel elektrickou energiou. Na neelektrifikovaných tratiach sa smie zapnúť zásobovanie vozidiel elektrickou energiou až vtedy, keď celý vlak minie návesť 137, **Zapnite prúd.**		Wskaźnik 137, **Włączyć prąd,** oznacza koniec odcinka, przez który na liniach zelektryfikowanych należy przejeżdżać bez odbioru prądu z sieci trakcyjnej, a na liniach niezelektryfikowanych z wyłączonym zasilaniem pojazdów w energię elektryczną. Na liniach niezelektryfikowanych można załączyć zasilanie pojazdów w energię elektryczną dopiero wtedy gdy cały pociąg minie wskaźnik 137, **Włączyć prąd**.
379. Na elektrifikovaných tratiach návesť 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu**, návesť 136b), **Vypnite prúd**, a návesť		**379**. Na liniach zelektryfikowanych wskaźnik 136a), **Przygotować się do wyłączenia prądu,** wskaźnik 136b), **Wyłączyć prąd** i wskaźnik 137, **Włączyć** prąd nie obowiązuje przy zasilaniu pojazdów w energię

137, **Zapnite prúd,** neplatí pre elektrické zásobovanie vozidiel elektrickou energiou z motorových HDV.		elektryczną z lokomotyw spalinowych.
380. Návesť 138, **Koľaj bez trakčného vedenia**		**380.** Wskaźnik 138, **Tory bez sieci trakcyjnej**
a) Bez trakčného vedenia sú ďalej všetky koľaje Štvorec postavený na vrchole, biely stred		a) Bez sieci trakcyjnej są wszystkie tory, przy których ustawione są wskaźniki. Kwadrat postawiony na wierzchołku, biały środek.
b) Bez trakčného vedenia je koľaj pokračujúca v priamom smere Hrot šípu nahor, biely stred		b) Tor w kierunku na wprost bez sieci trakcyjnej. Grot strzały skierowany do góry, biały środek.
c) Bez trakčného vedenia je koľaj odbočujúca vpravo Hrot šípu vpravo, biely stred		c) Tor odgałęziający sie w prawo bez sieci trakcyjnej. Grot strzały skierowany w prawo, biały środek.
d) Bez trakčného vedenia je koľaj odbočujúca vľavo Hrot šípu vľavo, biely stred		d) Tor odgałęziający sie w lewo bez sieci trakcyjnej. Grot strzały skierowany w lewo, biały środek.
Na koľaje bez trakčného vedenia nesmie byť dovolená jazda HDV so zdvihnutým zberačom.		Na torach bez sieci trakcyjnej nie dopuszcza się jazdy lokomotyw z podniesionym pantografem.
381. Návesť 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača**		**381.** Wskaźnik 139, **Przygotować sie do opuszczenia pantografu**
Dva krátke vodorovné pásy, ľavý v spodnej, pravý v hornej časti návestnej dosky		Dwa krótkie poziome pasy, lewy w dolnej części, prawy w górnej części tarczy wskaźnika
Návesť 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača,** upozorňuje rušňovodiča, že bude nasledovať návesť 140, **Stiahnite zberač**.		Wskaźnik 139, **Przygotować sie do opuszczenia pantografu,** ostrzega maszynistę, że należy oczekiwać wskaźnika 140, **Opuszczenie pantografu**
382. Návesť 140, **Stiahnite zberač**		**382.** Wskaźnik 140, **Opuszczenie pantografu**
Vodorovný pás v uhlopriečke návestnej dosky		Poziomy pas po przekątnej tarczy wskaźnika
Návesť 140, **Stiahnite zberač,** označuje začiatok úseku, ktorý sa musí prechádzať len so stiahnutými zberačmi. V úrovni návestidla musia byť už zberače stiahnuté.		Wskaźnik 140, **Opuszczenie pantografu,** oznacza początek odcinka, na który można wjechać tylko z opuszczonymi pantografami. Pantografy muszą być opuszczone najpóźniej na wysokości wskaźnika.
383. Návesť 141, **Zdvihnite zberač**		**383.** Wskaźnik 141, **Podniesienie pantografu**
Zvislý pás v uhlopriečke návestnej dosky		Pionowy pas po przekątnej tarczy wskaźnika
Návesť 141, **Zdvihnite zberač,** označuje koniec úseku, ktorý sa smie prechádzať len so stiahnutými zberačmi. Rušňovodič, ktorý vedie HDV, smie zberač zdvihnúť, až keď posledný zberač vlaku (súpravy vozidiel) prejde okolo návestidla. Návesť 140, **Stiahnite zberač,** sa umiestňuje 50 m pred začiatkom chráneného úseku, návesť 141, **Zdvihnite zberač,** 50 m za chráneným úsekom. Návesti 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu,** a 136b), **Vypnite prúd;** a návesti 139, **Pripravte sa na stiahnutie**		Wskaźnik 141, **Podniesienie pantografu,** oznacza koniec odcinka, który musi być przejeżdżany z opuszczonymi pantografami. Maszynista prowadzący lokomotywę pociągową może podnieść pantograf dopiero gdy ostatni pantograf pociągu (składu wagonów) przejedzie obok wskaźnika. Wskaźnik 140, **Opuszczenie pantografu,** umieszcza się 50 m przed początkiem odcinka, który ma być osłonięty, wskaźnik 141, **Podniesienie pantografu,** 50 m za osłanianym odcinkiem. Wskaźnik 136a) **Przygotować się do wyłączenia prądu,** wskaźnik 136 b) **Wyłączyć prąd;** wskaźnik 139, **Przygotować sie**

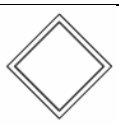
zberača, a 140, **Stiahnite zberač, sa medzi sebou umiestňujú na tratiach**:	**do** o**puszczenia pantografu, i** wskaźnik 140, **Opuszczenie pantografu,** są między sobą umieszczone obok torów:

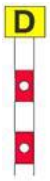
	s traťovou rýchlosťou najviac:		z prędkością maksymalną:	
	60 km.h^{-1}	100 km.h^{-1}	160 km.h^{-1}	
	na vzdialenosť		w odległości	
	400 m	600 m	800 m	

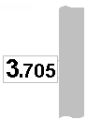
Na jednokoľajnej trati môže byť návesť 137, **Zapnite prúd,** umiestnená na druhej strane dosky s návesťou 136b, **Vypnite prúd,** a návesť 141, **Zdvihnite zberač** na druhej strane dosky s návesťou 140, **Stiahnite zberač.** Návesť 137, **Zapnite prúd,** a návesť 141, **Zdvihnite zberač,** sú v týchto prípadoch vľavo od koľaje.	Na linii jednotorowej wskaźnik 137, **Włączyć prąd** może być umieszczony na drugiej stronie tablicy wskaźnika 136b, **Wyłączyć prąd,** a wskaźnik 141, **Podniesienie pantografu** na drugiej stronie tablicy wskaźnika 140, **Opuszczenie pantografu.** Wskaźnik 137, **Włączyć prąd** i wskaźnik 141, **Podniesienie pantografu,** są w tym przypadku z lewej strony toru.
389. Začiatok miesta, na ktorom nie je dovolené použitie rekuperácie, je označené návesťou 157, Rekuperácia zakázaná, a koniec návesťou 158, Rekuperácia dovolená.[3)]	389. Początek miejsca, od którego zabronione jest stosowanie rekuperacji, jest oznaczone wskaźnikiem 157, Rekuperacja zabroniona a koniec wskaźnikiem 158, Rekuperacja dozwolona.[3)]

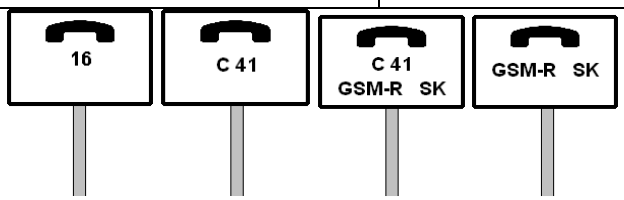
Návesť 157, **Rekuperácia zakázaná**[3)]		Wskaźnik 157, **Rekuperacja zabroniona**[3)]
Návesť 158, **Rekuperácia povolená**[3)]		Wskaźnik 158, **Rekuperacja dozwolona**[3)]

390. Návesť 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**	**390**. Wskaźnik 145, **Początek obniżonej wysokości drutu jezdnego**
Oranžová štvorcová čierno orámovaná doska s bielym okrajom, postavená na vrchole; na nej čierny blesk smerujúci dole a jedna odrazka nad ním; pod doskou biela obdĺžniková tabuľka s čiernou číslicou udávajúcou skutočnú výšku trolejového drôtu na najnižšom mieste	Pomarańczowa, na wierzchołku ustawiona kwadratowa tablica z białą obwódką i czarną krawędzią, na niej czarna błyskawica skierowana w dół umieszczona symetrycznie do pionowej przekątnej, nad nią jeden biały odblask; pod tablicą znajduje się prostokątna, ustawiona na dłuższym boku biała tablica z czarną liczbą informująca o rzeczywistej wysokości przewodu jezdnego w najniższym miejscu.
Návesť 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu** označuje začiatok miesta, kde výška trolejového drôtu nad temenom koľajnice je menšia ako menovitá výška.	Wskaźnik 145, **Początek obniżonej wysokości przewodu jezdnego** ostrzega o początku obniżonej wysokości przewodu jezdnego mierzonej od główki szyny.
391. Rušňovodič traťového stroja pre údržbu trakčného vedenia musí zastaviť (pri jazde vlaku aj pri posune), pred návesťou 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**, ak je pracovná plošina obsadená zamestnancami. V jazde smie pokračovať len so súhlasom vedúceho pracovnej čaty.	**391.** Maszynista pojazdu specjalnego utrzymania trakcji musi się zatrzymać (przy jeździe pociągowej i manewrowej) przed wskaźnikiem 145, **Początek obniżonej wysokości przewodu jezdnego**, jeśli na izolowanej platformie roboczej znajduje się pracownicy. Może kontynuować jazdę tylko po otrzymaniu zezwolenia kierującego zespołem wykonującym roboty.
392. Návesť 146, **Koniec zníženej výšky trolejového drôtu**	**392**. Wskaźnik 146, **Koniec obniżonej wysokości przewodu jezdnego**

Biela štvorcová čierno orámovaná doska s bielym okrajom, postavená na vrchole		Biała kwadratowa czarno obramowana tablica z białym obrzeżem, ustawiona na wierzchołku
Návesť 146, **Koniec zníženej výšky trolejového drôtu**, označuje koniec úseku so zníženou výškou trolejového drôtu.		Wskaźnik 146, **Koniec obniżonej wysokości przewodu jezdnego** ostrzega o końcu odcinka z obniżoną wysokością przewodu jezdnego.
393. Na jednokoľajných tratiach sa používa zadná strana dosky s návesťou **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**, pre umiestnenie návesti **Koniec zníženej výšky trolejového drôtu**, ktorá je potom umiestnená vľavo od koľaje alebo nad ňou.		**393**. Dla liniach jednotorowych wykorzystuje się tylną stronę tablicy wskaźnika **Początek obniżonej wysokości przewodu jezdnego,** dla umieszczenia wskaźnika **Koniec obniżonej wysokości przewodu jezdnego,** który jest umieszczony z lewej strony toru lub nad nim.
Obsluha úsekových odpojovačov		**Obsługa odłączników sekcyjnych**
402. Ak bude nevyhnutne potrebné zachádzať s HDV elektrickej trakcie smerom k vypnutej časti trakčného vedenia, musí vždy výpravca vhodným dostupným spôsobom zabezpečiť vyrozumenie rušňovodiča HDV elektrickej trakcie o vypnutej časti trakčného vedenia a o tom, že HDV elektrickej trakcie nesmie so zdvihnutým zberačom prejsť elektrické delenie.		**402.** Jeżeli zachodzi potrzeba wjazdu pojazdu kolejowego trakcji elektrycznej w kierunku odcinka z wyłączona siecią trakcyjną, dyżurny ruchu musi zawsze w dostępny sposób zapewnić powiadomienie maszynisty lokomotywy trakcji elektrycznej o wyłączonej części sieci trakcyjnej i o tym, że pojazd trakcji elektrycznej nie może przejechać przez ten odcinek z podniesionym pantografem.
406. Bez odpojenia trakčného vedenia od napätia a bez jeho skratovania, je na elektrifikovaných tratiach a koľajach zakázané vystupovať na strechy vozidiel, na nádržkové vozne a náklady vozňov za akýmkoľvek účelom (opravy a úpravy vozňov a nákladu, uvoľnených plachiet a pod.) a pracovať alebo sa pohybovať s dlhými predmetmi a mechanizmami vztýčenými proti trakčnému vedeniu, ktoré by sa mohli k trakčnému vedeniu priblížiť.		**406.** Bez odłączenia sieci trakcyjnej od zasilania i bez uszynienia na liniach zelektryfikowanych, zabronione jest wchodzenie na dachy pojazdów, zbiorników wagonowych i ładunki na wagonach w jakimkolwiek celu (naprawy i przeglądy wagonów i ładunku, zdejmowanie plandek, itp.) i pracy lub przenoszenia długich przedmiotów i urządzeń wzniesionych w kierunku sieci trakcyjnej, które mógłby się do niej zbliżyć.
Hlásenie porúch na trakčnom vedení		**Powiadamianie o usterkach sieci trakcyjnej**
412. Každý zamestnanec, ktorý zistí poruchu alebo spozoruje mimoriadne javy na trakčnom vedení, na HDV elektrickej trakcie alebo na napájacích, spínacích staniciach, prípadne iných častiach trakčného vedenia, oznámi to čo najskôr výpravcovi.		**412.** Każdy pracownik, który zauważy usterkę lub nadzwyczajne zjawisko na sieci trakcyjnej, elektrycznym pojeździe kolejowym lub na elektrycznych podstacjach trakcyjnych lub innych elementach sieci trakcyjnej, powinien jak najszybciej powiadomić dyżurnego ruchu.
413. Ak bola zistená skutočnosť, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť dopravy, a nemožno vhodným spôsobom (napr. rádiovým zariadením) zastaviť vlak dopravovaný HDV elektrickej trakcie, **výpravca zabezpečí vypnutie napätia trakčného vedenia.**		**413.** W przypadku wystąpienia sytuacji, która mogłaby zagrozić bezpieczeństwu prowadzenia ruchu, a nie można we właściwy sposób (nap.urządzeniami łączności) zatrzymać pociągu prowadzonego przez pojazd kolejowym trakcją elektryczną, dyżurny ruchu podejmie działania w celu wyłączenia napięcia w sieci jezdnej.
415. Ak pri jazde elektrického hnacieho dráhového vozidla rušňovodič zistí výpadok napätia v trakčnom vedení a nie je na mieste zrejmá príčina výpadku, rušňovodič vozidlo zastaví na vhodnom mieste a spojí sa s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe. Ak je príčina výpadku zrejmá a vyžaduje zastavenie vlaku, rušňovodič koná podľa zistenej skutočnosti.		**415**. W przypadku, kiedy w czasie jazdy elektrycznego pojazdu kolejowego z napędem maszynista stwierdzi zanik napięcia w sieci jezdnej i na miejscu nie może stwierdzić przyczyny zaniku, zatrzyma pojazd we właściwym miejscu i połączy się z osobą, która prowadzi ruch pociągu na linii. Jeżeli przyczyna zaniku jest znana i należy zatrzymać pociąg, maszynista postępuje zgodnie z zaistniałą sytuacją.
XII. Kapitola **Ostatné návestidlá a návesti**		**XII. Rozdzial** **Pozostałe sygnalizatory i sygnały**
Výstražné návestidlá		**Wskaźniki ostrzegawcze**

420. Návesť 147, **Pískajte**		**420.** Wskaźnik 147, **Podawać sygnał baczność**
a) výstražný kolík s celodennou platnosťou Kolík so striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky z materiálu odrážajúceho svetlo alebo s bielymi odrazkami v červených pásoch		**a) słupek ostrzegawczy obowiązujący całodobowo** Słupek w biało-czerwone pasy jednakowej szerokości z materiału odblaskowego lub, na pasach czerwonych białe odblaski.
b) výstražný kolík s časovo vymedzenou platnosťou Kolík so striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky z materiálu odrážajúceho svetlo alebo s bielymi odrazkami v červených pásoch; na vrchole dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli		**c)słupek ostrzegawczy obowiązujący czasowo** Słupek w biało-czerwone pasy jednakowej szerokości z materiału odblaskowego lub, na pasach czerwonych białe odblaski; na wierzchołku dodatkowa tabliczka z czarną literą D na żółtym tle.
Výstražný kolík s návesťou 147b, **Pískajte**, platí v čase od 6.00 -18.00 hodiny. O mimoriadnej platnosti výstražného kolíka s časovo vymedzenou platnosťou musí byť vlak alebo posunujúci diel vyrozumený písomne.		Słupek ostrzegawczy z sygnałem 147b, **Podawać sygnał baczność** obowiązuje w godz. 6.00 – 18.00. O wyjatkowym obowiązywaniu (poza godz. 6.00 – 18.00) słupka ostrzegawczego obowiązującego czasowo pociąg lub wykonujący manewry musi być powiadomiony pisemnie
421. Návesť 148, **Pracovné miesto, pískajte**		**421**. Wskaźnik 148, **Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał baczność**
a) Výstražný terč oválneho tvaru s čiernym obrazom kopáča v bielom poli nad zeleným lichobežníkom; terč sa umiestňuje na stĺpiku označenom vodorovnými červenými a bielymi pásmi. V červených pásoch sú biele odrazky. Za zníženej viditeľnosti sa návestný znak osvetľuje okrem návestidiel, ktorých návestný znak je celý zhotovený z materiálu odrážajúceho svetlo.		a) Ostrzegawcza tarcza owalnego kształtu z czarnym obrazem robotnika z kilofem na białym polu nad zielonym trapezem; tarcza jest umieszczona na słupku w biało-czerwone pasy jednakowej szerokości. Na pasach czerwonych są białe odblaski. Przy złej widoczności wskaźnik oświetla się za wyjątkiem wskaźników, których tarcza sygnałowa jest w całości wykonana z materiału odblaskowego.
b) Cyklicky rozsvecované alebo zábleskové modré svetlá na traťovom stroji.		b) Cyklicznie zapalające lub odblaskowe się niebieskie światło na maszynie kolejowej wykonującej roboty.
422. Návesť 148, **Pracovné miesto, pískajte,** možno na trať umiestniť a odstrániť ho len po vyrozumení výpravcov susedných staníc. Výpravca **poslednej stanice** pred pracovným miestom vyrozumie rušňovodiča o umiestnení návesti 148, **Pracovné miesto, pískajte,** a to: - písomným rozkazom alebo - telekomunikačným zariadením alebo - ručnou návesťou 117, **Očakávajte výstražný terč**, (len ak vlak v stanici obsadenej výpravcom prechádza).		Wskaźnik 148, **Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał baczność** można na torze umieścić i usunąć dopiero po zawiadomieniu dyżurnych ruchu sąsiednich stacji. Dyżurny ruchu **ostatniej stacji** przed miejscem pracy powiadamia maszynistę o lokalizacji wskaźnika 148, **Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał baczność**, a mianowicie: - rozkazem pisemnym lub - urządzeniem telekomunikacyjnym lub - sygnałem ręcznym 117, **Oczekiwać tarczy ostrzegawczej** (tylko, jeśli pociąg przejeżdża przez stację obsadzoną przez dyżurnego ruchu).
423. Návestidlo s návesťou 148a, **Pracovné miesto, pískajte** sa umiestňuje pred pracovné miesto na šírej trati, ak je potrebné varovať pracujúce osoby pred jazdou dráhového vozidla, a to na vzdialenosť najmenej 400 m, najviac na 700 m pred pracovným miestom, ak tomu nebráni rozvetvené koľajisko, ku všetkým koľajam, odkiaľ možno očakávať jazdu dráhového vozidla. V medzistaničnom úseku možno označiť takto aj viac pracovných miest.		**423.** Sygnalizator ze wskaźnikiem 148a, **Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał baczność** umieszcza się przed miejscem pracy na torze szlakowym, jeśli jest to konieczne, aby ostrzec pracowników przed jazdą pojazdu kolejowego, w odległości, co najmniej 400 m, maksymalnie 700 m przed miejscem pracy, jeżeli nie uniemożliwia tego rozgałęzienie torów we wszystkich kierunkach, z których można oczekiwać jazdy pojazdu kolejowego. Na torze szlakowym w taki sposób można oznaczyć więcej miejsc prowadzenia robót.

Ak je návestidlo s návesťou 148b, **Pracovné miesto, pískajte,** umiestnené na traťovom stroji, návesť 104, **Pozor,** sa dáva od okamihu jej spozorovania až po úroveň traťového stroja, na ktorom je umiestnená.	Jeżeli wskaźnik z sygnałem 148b **„Miejsce prowadzenia robót podawać sygnał baczność** umieszczony jest na pojeździe drogowym, sygnał 104, **Uwaga**, podaje się od miejsca jej zauważenia aż do odległości pojazdu drogowego na którym jest umieszczona.
XIV. Kapitola **Traťové značky**	**XIV. Rozdział** **Znaki torowe**
Tabuľka pred priecestím	**Tablica przed przejazdem**
446. Tabuľka pred priecestím vyznačuje kilometrickú polohu priecestia s PZZ. Pri skupine priecestí, ktorých vzájomná vzdialenosť je kratšia ako 100 m, sa pred prvé priecestie umiestnia tabuľky s kilometrickými polohami priecestí na spoločnom stĺpiku. Ak je tabuľka pred priecestím umiestnená v mieste, z ktorého je možné ísť jedným smerom na dve rôzne trate, na ktorých sa nachádza to isté priecestie, na tabuľke pred priecestím sa uvedú obe km polohy priecestia príslušné k obom tratiam. Tabuľka pred priecestím sa umiestňuje na 60 m pred priecestím.	**446**. Tablica przed przejazdem oznacza kilometr położenia przejazdu z SSP (PZZ). W przypadku grupy przejazdów, pomiędzy którymi odległość jest mniejsza niż 100 m, przed pierwszym przejazdem z grupy umieszcza się na wspólnym słupku tabliczkę z kilometracją położenia przejazdów. Jeżeli tablica przed przejazdem umieszczona jest w miejscu z którego w tym samym kierunku można jechać na dwie różne linie, na których znajduje się przejazd, na tablicy przed tym przejazdem umieszcza się oba kilometry położenia przejazdu przypisane do obu linii. Tablica przed przejazdem jest umieszczona 60 m przed przejazdem.
Biela tabuľka s čiernou číslicou vyznačuje kilometrickú polohu priecestia s priecestným zabezpečovacím zariadením. Čierna tabuľka s bielou číslicou určuje počet priecestí za touto tabuľkou, ktoré sú kryté návestidlom alebo priecestníkom. Tabuľka je na stĺpiku so šikmými bielymi a čiernymi pásmi.		Biała tablica z czarną liczbą określająca kilometrację położenia przejazdu z urządzeniami sygnalizacji przejazdowej. Czarna tabliczka z białą cyfrą określa liczbę przejazdów za tą tablicą, które są osłonięte sygnalizatorem lub wskaźnikiem. Tablica jest umieszczona na słupku w białe i czarne pasy.
Označenie vzdialenosti		**Oznakowanie odległości**
447. Kilometrická poloha miest na trati je označená stĺpikmi, samostatnými tabuľkami v celých kilometroch, v kilometroch a ich desatinách, alebo tabuľkami umiestnenými na pevných zariadeniach v kilometroch a metroch.		**447**. Kilometraż położenia miejsc na linii oznacza się za pomocą słupków, pojedynczych tablic z pełnymi kilometrami, kilometrami i ich dziesiątkami lub tablicami umieszczonymi na stałych urządzeniach w kilomerach i metrach.
Kilometrovníky označujú trať v celých kilometroch		Słupki kilometrowe oznaczają kilometraż linii w pełnych kilometrach
Hektometrovníky označujú trať v kilometroch a v ich desatinách		Słupki hektometrowe oznaczają kilometraż linii w kilometrach i ich dziesiątkach
Tabuľka označuje trať v kilometroch a metroch		Tablica oznacza kilometraż linii w kilometrach i metrach
Označenie miesta na trati zo sťaženým prístupom záchrannej služby	**Oznaczenie miejsca trudnodostępnego dla służb ratunkowych na torae**
448.V miestach so sťaženým prístupom záchrannej služby a kde nie je možná bezpečná evakuácia cestujúcich z vlaku sú zariadenia označujúce kilometrickú polohu zo strany prichádzajúceho vlaku označené žltooranžovým náterom. Tieto miesta sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**. Takto sa označujú všetky zariadenia nachádzajúce sa v priestore od	**448**. Miejsca trudnodostępne dla służb ratunkowych, w których nie ma możliwości przeprowadzenia bezpiecznej ewakuacji pasażerów z pociągu, oznakowane są wskaźnikiem położenia od strony przyjeżdżającego pociągu pomalowanego pomarańczowo-żółta farbą.

začiatku zábrzdnej vzdialenosti pred problémovým miestom až po jeho koniec.	Takie miejsca są wskazane w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych**. Tak oznacza się wszystkie urządzenia znajdujące się na obszarze od początku do końca drogi hamowania przed takim miejscem.
Označenie traťového rádiového kanálu	**Oznaczenie liniowego kanału radiowego**
449. Návesť 156, **Prepnite rádiový kanál**	**449**. Sygnał 156 **Zmienić kanał radiowy**
Biela obdĺžniková tabuľka na nej čierny symbol telefónneho slúchadla, pod ním čierne číslo (písmeno a číslo) udávajúce rádiový kanál.	 Biała odblaskowa tablica, na niej czarna słuchawka telefoniczna, a pod nią czarny numer (tekst lub numer) podający kanał radiowy.
Návesťou 156, **Prepnite rádiový kanál,** sa označuje miesto na trati, kde musí rušňovodič prepnúť prepínač na vyznačený rádiový kanál. Pod označením kanálu môže byť označenie rádiovej siete alebo systému a v prípade siete GSM-R, skratka SK vyjadrujúca medzinárodné označenie krajiny.	Sygnał 156, **Zmienić kanał radiowy**. Sygnałem tym oznacza się miejsce na linii kolejowej, w którym maszynista musi zmienić kanał radiowy na manipulatorze, na wyznaczony. Pod oznaczeniem kanału może być umieszczone oznaczenie sieci radiowej lub systemu łączności, w przypadku sieci GSM-R, skrót SK oznacza międzynarodowy symbol państwa.
Označenie stanovišťa s telefónom	**Oznaczenie stanowiska z telefonem**
Čierne písmeno T v bielom štvorci (čierne orámovanie treba len pri umiestnení na svetlom objekte); značka T označuje miesto, kde je umiestnený telefón.	Czarna litera **T** w białym kwadracie (jeśli umieszczona jest na jasnym tle wówczas z czarną obwódką); oznacza miejsce, w którym znajduje się telefon.
Označenie sklonových pomerov	**Oznaczenie wielkości pochylenia**
Stromy podjazd **Tor poziomy** **Stromy zjazd**	
Označenie miest so zákazom pieskovania	**Oznaczenie miejsc z zakazem piaskowania**
Pieskovanie zakázané	Koniec zákazu pieskovania

Piaskowanie zabronione

Koniec zakazu piaskowania

Označenie úseku, v ktorom je potrebné obmedziť výkon HDV	**Oznaczenie odcinka, na którym konieczne jest ograniczenie mocy pojazdu kolejowego z napędem**
V úseku vymedzenom traťovými značkami „Začiatok úseku s obmedzením výkonu HDV“ a „Koniec úseku s obmedzením výkonu HDV“ musí rušňovodič obmedziť výkon HDV na stanovenú hodnotu. Spôsob obmedzenia a dovolené hodnoty výkonu rušňovodičovi stanoví dopravca.	Na odcinku oznaczonym wskaźnikami drogowymi ”Początek odcinka z ograniczonym poborem mocy pojazdu kolejowego z napędem” maszynista ograniczy moc pojazdu, na określoną wartość. Sposób ograniczenia i zezwolenie na ograniczenie mocy określa maszyniście przewoźnik.

Začiatok úseku s obmedzením výkonu HDV

Początek odcinka

z ograniczeniem poboru mocy pojazdu kolejowego

z napędem

Koniec úseku s obmedzením výkonu HDV

Koniec odcinka

z ograniczeniem poboru mocy pojazdu kolejowego

z napędem

XV. Kapitola **Používanie návestí v rádiotelefónnej prevádzke**	**XV. Rozdział** **Korzystanie z sygnałów radiowych w eksploatacji**
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
450. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám**, a návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**, možno nahradiť akýmikoľvek vhodnými slovami. Napr.: „**Vlak ...***(*číslo)**... ihneď stoj! Nebezpečenstvo!“** **„Vlak...**(číslo)**...okamžite zastavte!“** a pod., podľa potreby niekoľkokrát opakovanými. Po zastavení vlaku treba doplniť ďalšie potrebné údaje na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva. Návesti za vlakovej dopravy dávané rádiotelefónom musia byť dané (opakované) doslovným názvom návesti (bez čísla) alebo nato určeným záväzným slovným znením, prípadne sa doplnia o ďalšie potrebné údaje. Doslovný názov návesti: Návesť 105, **Zabrzdite mierne** Návesť 106, **Zabrzdite úplne** Návesť 107, **Povoľte brzdy mierne** Návesť 108, **Povoľte brzdy úplne** Návesť 109, **Zabrzdite**, sa nahradí slovami ***Vlak...*** (číslo) ***na*** ...(číslo),	**450.** Sygnał 49, **Stój wszystkim pojazdom kolejowym jadącym z naprzeciwka,** Sygnał 50, **Stój, zatrzymać wszystkimi środkami,** można zastąpić jakimikolwiek odpowiednimi słowami. Np.: **„Pociąg ….** (numer) **... natychmiast stój! Niebezpieczeństwo!”** **”Pociąg ….** (numer) **…. zatrzymać natychmiast!"** itd., w razie potrzeby powtarzające się kilka razy. Po zatrzymaniu pociągu należy uzupełnić o dodatkowe informacje, aby uniknąć grożącego niebezpieczeństwa. Sygnały dla ruchu pociągów podawane radiotelefonem muszą być podane (powtórzone) dosłowną nazwa sygnału (bez numeru) lub obowiązującą treścią, ewentualnie uzupełnia się o dodatkowe dane. Dosłowna nazwa sygnału: Sygnał 105, **Zahamować powoli** Sygnał 106, **Zahamować całkowicie** Sygnał 107, **Umiarkowane zwolnienie hamulców**

koľaji zabrzdite! Návesť 110, **Odbrzdite**, sa nahradí slovami ***Vlak...*** (číslo) ***na*** ...(číslo), ***koľaji odbrzdite!*** Návesť 111, **Brzda v poriadku**, sa nahradí slovami „***Vlak...***(číslo)...***na*** ...(číslo), ***koľaji brzda v poriadku!*** Návesť 115, **Odchod**, sa nahradí slovami: ***Vlak*** ...(číslo)...***z*** ...(číslo)... ***koľaje, odchod*****!**	Sygnał 108, **Pełne zwolnienie hamulców** Sygnał 109, **Zahamować,** zastępuje się słowami ***Pociąg ...*** (numer) ***na ...*** (numer) ***torze zahamować !*** Sygnał 110, **Odhamować,** zastępuje się słowami ***Pociąg ...*** (numer) ***na ...*** (numer) ***torze zahamować !*** Sygnał 111**, Hamulce w porządku,** zastępuje się słowami ***Pociąg ...*** (numer) ***na ...*** (numer) ***torze hamulce w porządku !*** Sygnał 115, **Odjazd,** zastępuje się słowami ***Pociąg ...*** (numer) ***na ...*** (numer) ***torze odjazd!***
451. Návesti, dávané za vlakovej dopravy rádiotelefónom, musí prijímajúci zamestnanec opakovať. Ak nedošlo k ich opakovaniu, musí zamestnanec, ktorý návesť dal, predpokladať, že zamestnanec ktorému bol príkaz určený, počul; čo sa prejaví vykonaním daného rozkazu.	**451**. Sygnały, podawane przy prowadzeniu ruchu pociągów za pomocą radiołączności, przyjmujący je pracownik musi powtórzyć. Jeśli komunikat nie został powtórzony, pracownik, który komunikat nadał zakłada, że pracownik przyjmujący zrozumiał komunikat, który przyjął.
452. Záväzné slovné znenie nahradzujúce ručné jazdné návesti. Návesť 117, **Očakávajte výstražný terč**, sa nahradí slovami: ***Vlak ...*** (číslo), ***medzi stanicami ...*** (názov), ***očakávajte výstražný terč!*** Záväzné slovné znenie nahradzujúce ručné jazdné návesti, musí rušňovodič vzhľadom na zaistenie bezpečnosti vlakovej dopravy vždy opakovať. Ak rušňovodič rozkaz neopakoval, výpravca musí postupovať tak, ako by návesť rádiotelefónom nebola dávaná a rušňovodič vlaku musí byť o mimoriadnosti vyrozumený ručnou návesťou alebo musí byť vlak zastavený a rušňovodič vyrozumený písomným rozkazom.	**452.** Telefonogramy zastępujące ręczne sygnały jazdy. Sygnał 117, **Oczekujcie tarczy ostrzegawczej** zastępuje się słowami: **Pociąg** ...(numer)…, **między stacjami** ... (nazwa) …, oczekujcie **tarczy ostrzegawczej!** Przekazane telefonogramy zastępujące ręczne sygnały pociągowe, maszynista musi, w celu zapewnienia bezpieczeństwa powtórzyć. Jeżeli maszynista informacji nie powtórzył, musi być o przeszkodzie powiadomiony ręcznym sygnałem lub pociąg musi zostać zatrzymany, a maszynista powiadomiony rozkazem pisemnym.

453. Záväzné slovné znenie nahradzujúce viditeľné návesti pri posune:		**453.** Treść słowna poleceń odpowiadająca sygnałom podawanym przy manewrach:	
Návesť	Záväzné slovné znenie	Sygnał	Treść słowna polecenia
„**Vzdialiť**“ alebo „**Priblížiť**“	*Posunujte smerom k (na) ...* a ďalej opakuje len *„Tlačte“* alebo *„Ťahajte“.* Pri tlačení sa dopĺňa v úseku 200 m od miesta zastavenia o približnú vzdialenosť k tomuto miestu. Napr. *200 metrov - 100 metrov – 50 metrov – 30 metrov – pomaly – stoj*	**„Zwiększyć odległość“** lub **„Zbliżyć“**	*Manewrować w kierunku (na) ...i dalej powtarza tylko „ Spychać” lub” Ciągnąć”* *W czasie spychania, treść uzupełnia się w odcinku 200 m od miejsca zatrzymania o przybliżonej odległości od miejsca zatrzymania np.: 200 metrów- 100 metrów- 50 metrów – 30 metrów – powoli – stój.*
„Stlačiť“	*Na ... (číslo) koľaji stlačiť*	**„Docisnąć“**	*Na ... (numer) tor docisnąć*
„Popotiahnuť“	*Na ... (číslo) koľaji popotiahnite*	**„Podciągnąć“**	*Na ... (numer) tor podciągnąć*
„Odraz“	*Budeme odrážať vozne – odraz (opakuje sa podľa potreby) – stoj, stoj (opakuje sa podľa potreby)*	**„Odepchnąć“**	*Będziemy odpychać wagony – odepchnąć (powtarzać w razie potrzeby) – stój, stój (powtarzać w razie potrzeby)*

„Pomaly“	*Pomaly, (opakovane až do návesti „Stoj“).* Pri tlačení sa dopĺňa o približnú vzdialenosť k miestu zastavenia.	**„Powoli“**	*Powoli, (powtarzane do sygnału „Stój”). W przypadku spychania, informację tą uzupełnia się o przybliżoną odległość do miejsca zatrzymania.*
„Stoj“	*Stoj*	**„Stój“**	*Stój*
„Výhybka je uvoľnená“	*Výhybka je uvoľnená*	**„Rozjazd jest wolny“**	*Rozjazd jest wolny*
„Výmeny sú prestavené“	*Z ... (číslo) koľaje postavené (znenie možno doplniť podľa potreby udaním smeru postavenej posunovej cesty)*	**„Rozjazdy są przestawione"**	*Z ...(numer)... toru przestawione (informację można dopełnić podając kierunek jazdy manewrowej)*
„Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun“	*Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun*	**„Zwolnić drogę dla pociągu i wstrzymać manewry“**	*Zwolnić drogę dla pociągu i wstrzymać manewry*

Uvedené záväzné slovné znenia, majúce formu jednoduchého ústneho rozkazu, nahrádzajúce návesti pri posune, rušňovodič neopakuje. Záväzné slovné znenia sa môžu doplniť prípadnými ďalšími potrebnými údajmi, ktoré vyplývajú z miestnych pomerov a potrieb. **Stále spojenie** medzi vedúcim posunu a rušňovodičom idúceho HDV **musí byť preverované opakovaním** vysielaných oznámení asi v **päťsekundových intervaloch. Ak nie je pravidlo dodržané, musí rušňovodič ihneď zastaviť.** Rušňovodič je však povinný sa vždy riadiť návesťami príslušných neprenosných návestidiel platných pre posun.	Wymienione obowiązujące ustne polecenia, mające formę prostych ustnych rozkazów, zastępujące sygnały przy manewrach, nie są powtarzane przez maszynistę. Obowiazująca treść poleceń może być uzupełniona, ewentualnie dalszymi potrzebnymi danymi, które wynikają z warunków miejscowych i potrzeb. **Stałe połączenie** pomiędzy kierownikiem manewrów i maszynistą pojazdu kolejowego z napędem **musi być sprawdzane poprzez powtarzanie** nadawanych komunikatów w **pięciosekundowych odstępach. Jeśli ta zasada nie jest przestrzegana, maszynista musi się natychmiast zatrzymać.** Maszynista ma obowiązek zawsze kierować się sygnałami odpowiednich nieprzenośnych sygnalizatorów obowiazujących dla manewrów.
TRETIA ČASŤ **POSUN**	**CZĘŚĆ TRZECIA** **MANEWRY**
XVII. Kapitola **Posun v dopravni s koľajovým rozvetvením**	**XVII. Rozdział** **Manewry w stacji**
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
481. Každý posun smie riadiť len jeden oprávnený zamestnanec - vedúci posunu.	**481.** Manewrami może kierować tylko jeden uprawniony pracownik – kierownik manewrów.
482. Označenie vedúceho posunu samostatných posunovacích čiat, je červená páska okolo rovnošatovej čiapky (na ochrannej prilbe).	**482**. Kierujący manewrami samodzielnych drużyn manewrowych jest oznakowany czerwonym pasem wokół służbowej czapki (kasku ochronnym).
484. Ak riadenie posunu prevezme iný oprávnený zamestnanec, je odstupujúci zamestnanec alebo výpravca povinný vyrozumieť všetkých zamestnancov zúčastnených na posune o tom, kto bude riadiť ďalší posun.	**484.** Jeżeli kierowanie manewrami przejmie inny uprawniony pracownik, to poprzedni kierujący lub dyżurny ruchu powinien powiadomić wszystkich pracowników uczestniczących w manewrach, o tym kto będzie kolejnym kierującym manewrami.

487. Na tratiach s trakčným vedením musia byť pri posune s HDV elektrickej trakcie so zdvihnutým zberačom, a v prípade zaradenia takýchto HDV do posunujúceho dielu, dodržané tieto zásady: c) cez úsekové deliče, ohraničujúce odpojené úseky trakčného vedenia, nesmie ísť HDV elektrickej trakcie so zdvihnutým zberačom, aby nedošlo k prepojeniu napätia.	**487.** W czasie manwerów wykonywanych elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi z podniesionymi pantografami na torach wyposażonych w sieć trakcyjną oraz w przypadku użycia takich lokomotyw do składu manewrowego, należy przestrzegać następujących zasad: c) przez odcinki dzielące, ochraniające wyłączone odcinki zasilania trakcyjnego, elektryczne pojazdy trakcyjne nie mogą przejeżdżać z podniesionymi pantagrafami ,aby nie spowodować przeniesienia napięcia.
489. HDV so zdvihnutým zberačom nesmú prechádzať úsekové deliče trolejového vedenia, ktoré oddeľujú trolejové vedenie pod napätím od trolejového vedenia bez napätia (podľa jednotlivých skupín koľají).	**489.** Lokomotywa elektryczna z podniesionymi pantografami nie może przejeżdżać przez odcinek dzielący sieć trakcyjną z napięciem i bez napięcia. (dla poszczególnych grup torów)
Zabezpečenie vozidiel proti samovoľnámu pohybu	**Zabezpieczenie pojazdów przed samoczynnym uruchomieniem**
522. Odstavené vozidlá musia byť zabezpečené proti samovoľnému pohybu. Vozidlá odstavené na koľaji so sklonom väčším ako 2,5 promile musia byť zabezpečené proti samovoľnému pohybu sa vykonáva zaisťovacou brzdou, zarážkami alebo privesením na skupinu dráhových vozidiel zabezpečených proti samovoľnému pohybu sa vykonáva ručnou brzdou alebo zarážkami v závislosti na sklonových pomeroch stanice podľa **Tabuliek traťových pomerov**.	**522**. Odstawione pojazdy muszą być zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem. Pojazdy odstawione na torze o pochyleniu ponad 2, 5 ‰ muszą być zabezpieczone przed samoczynnym przypadkowym uruchomieniem przed odłączeniem od lokomotywy lub maszyny torowej. Zabezpieczenie pojazdów przed samoczynnym uruchomieniem odbywa się za pomocą hamulców ręcznych lub płozami hamulcowymi w zależności od warunków miejscowych stacji zgodnie z **Tabelą parametrów techniczno-ruchowych**.
523. Vozidlá, na ktoré sa zachádza, odráža alebo spúšťa, musia byť zabezpečené proti samovoľnému pohybu.	**523**. Pojazdy, w kierunku, których wykonuje się manewry (odrzut, staczanie z górki lub odstawianie) muszą być zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem.
524. Jednotlivé skupiny odstavených vozidiel po skončenom posune musia byť spojené a zabezpečené proti samovoľnému pohybu, pokiaľ to na manipulačných koľajach neznemožňuje nakládka, vykládka alebo oprava týchto vozidiel a podobne.	**524**. Zwarte składy pojazdów odstawionych po zakończeniu manewrów muszą być połączone i zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem, jeżeli na torach za i wyładunkowych nie wykonuje się załadunku, wyładunku lub naprawy tych pojazdów itp.
525. Skupiny vozidiel pri posune (ponechané bez HDV) sa nemusia zabezpečiť proti samovoľnému pohybu, ak im spoľahlivo bránia v pohybe iné vozidlá, ktoré sú zabezpečené proti samovoľnému pohybu. Vedúci posunu musí však zabezpečiť, aby pri posune s vozidlami na odstavenú skupinu vozidiel neboli tieto náhodne uvedené do pohybu.	**525**. Składy pojazdów przy manewrach (pozostawione bez pojazdu trakcyjnego) nie muszą być zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem, jeżeli ich uruchomienie uniemożliwiają inne pojazdy zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem. Kierownik manewrów, musi zadbać o to, aby przy wykonywaniu manewrów z pojazdami w kierunku odstawionej grupy wagonów nie spowodować ich uruchomienia.
526. Zarážky s dvoma prírubami sa môžu používať na zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu i v tých staniciach, v ktorých ich používanie pri posune je zakázané.	**526**. Płozy z dwoma wargami mogą być wykorzystane w celu zabezpieczenia pojazdów przed samoczynnym uruchomieniem również na stacjach, na których ich używanie przy manewrach jest zabronione.
527. Zarážky s jednou prírubou je možné používať na zabezpečenie stojacich vozidiel proti samovoľnému pohybu len počas posunu, kedy sú vozidlá pod dozorom zamestnancov posunu.	**527**. Płozy z jedną wargą mogą być użyte w celu zabezpieczenia stojących pojazdów przed samoczynnym uruchomieniem tylko przy manewrach, kiedy pojazdy są dozorowane przez drużynę manewrową.
528. V neobsadenej dopravni (výpravcom, výhybkárom) smú	**528**. Na nieobsadzonym posterunku (dyżurnego ruchu,

byť odstavené vozidlá iba v prípade, ak je ich samovoľnému pohybu do vlakovej cesty alebo na trať znemožnené zabezpečením výmen v odvratnej polohe alebo (na dopravnej koľaji uzamykateľnými v oboch polohách) výkoľajkami.	zwrotniczego) pojazdy mogą być odstawione tylko na torze obustronnie zabezpieczonym zwrotnicami w odwrotnym położeniu (wykolejnicami, uniemożliwiającymi samoczynne uruchomienie odstawionych pojazdów w kierunku drogi przebiegu lub toru szlakowego).
529. Na zabezpečenie odstavených vozňov sa zarážky položia priamo ku kolesu. Na koľajach s výkoľajkou sa zarážka položí na tú koľajnicu, na ktorej nie je výkoľajka. Pri nakladacej rampe musí byť zarážka položená na koľajnicu, ktorá je vzdialenejšia od nakladacej rampy a to aj v prípade, ak je na uvedenej koľajnici výkoľajka. Ak sú odstavené vozidlá bez dozoru zamestnancov, ktorí ich odstavili, vyhotovenie alebo umiestnenie zarážky musí zabezpečiť, aby nemohli byť odstránené neoprávnenou osobou (napr. zatlačením vozidiel na zarážku). Ak nie je možné splniť ustanovenie predchádzajúcej vety, dráhové vozidlá sa smú odstaviť len na koľajach s výkoľajkou alebo výhybkou prestavenou do odvratnej polohy.	**529**. Dla zabezpieczenia odstawionych wagonów płozy umieszcza się bezpośrednio pod koło. Na torach z wykolejnicą płozy umieszcza się na szynie, na której nie ma wykolejnicy. Przy rampie ładunkowej płozę należy umieścić na szynie, która jest oddalona od rampy, nawet, jeśli na tym torze znajduje się wykolejnica. W przypadku, kiedy odstawione są pojazdy bez dozoru przez pracowników, którzy je odstawili, rodzaj i wykonanie lub umieszczenie płoz hamulcowych musi być dokonane w taki sposób, aby nie można było ich usunąć przez osoby nieuprawnione (np. najechanie pojazdów na płozę). W przypadku, kiedy nie mogą być spełnione postanowienia poprzedniego zdania, pojazdy kolejowe należy odstawić tylko na torach osłoniętych wykolejnicą lub zwrotnicą przestawioną w przeciwne położenie.
530. Za zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu zodpovedá zamestnanec, ktorý vozidlá odstavuje (odpája od ostatných vozidiel	**530**. Za zabezpieczenie pojazdów przed samoczynnym ruchem odpowiada pracownik, który je odstawia (odłącza od pozostałych pojazdów).
531. Súprava vozidiel počas výmeny vlakového HDV (ponechaná bez HDV) smie byť zabezpečená proti náhodnému pohybu len zabrzdením priebežnou brzdou za podmienky, že vozne zostanú pod priamym dohľadom určeného zamestnanca. V prípade neuskutočnenej výmeny HDV tento zamestnanec zabezpečí zaistenie odstavenej súpravy proti samovoľnému pohybu.	**531**. Skład wagonowy podczas wymiany lokomotywy pociągowej (odstawiony bez pojazdu kolejowego z napędem) mogą być zabezpieczone przed przypadkowym uruchomieniem tylko przez zahamowanie hamulcem pociągowym, pod warunkiem, że wagony pozostaną pod bezpośrednim nadzorem wyznaczonego pracownika. W przypadku braku wymiany pojazdu kolejowego z napędem, ten pracownik zapewni zabezpieczenie odstawionego składu przed samoczynnym uruchomieniem.
532. Zamestnanec zodpovedný za zabezpečenie odstavených vozidiel, alebo za povolenie všetkých zaisťovacích bŕzd a odstránenie všetkých zarážok sa musí vždy o vykonaní týchto činností presvedčiť osobne alebo dopytom u zamestnanca, ktorý ich vykonal.	**532**. Pracownik odpowiadający za zabezpieczenie odstawionych pojazdów, lub za odhamowanie wszystkich hamulców postojowych i zdjęcie płóz hamulcowych musi zawsze przekonać się osobiście o ich zabezpieczeniu lub otrzymać informację o ich odhamowaniu od pracownika, który dokonywał ich zabezpieczenia.
533. Pred uvedením odstavených vozidiel do pohybu musia byť povolené všetky ručné brzdy a odstránené všetky zarážky použité na zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu.	**533**. Przed włączeniem odstawionych pojazdów do ruchu muszą być zwolnione wszystkie hamulce ręczne i usunięte wszystkie płozy użyte do zabezpieczenia przed samoczynnym uruchomieniem.
534. Za odbrzdenie zaisťovacích bŕzd a odstránenie zarážok zodpovedá ten zamestnanec, ktorý spája odstavené vozidlá s ostatnými vozidlami, v ostatných prípadoch rušňovodič (napr. pri odstavenej súprave vlaku). Tento zamestnanec sa o tom presvedčí osobne alebo dopytom u zamestnanca, ktorý zariadenia na zabezpečenie vozidiel odstránil.	**534**. Za odhamowanie hamulców postojowych, i usunięcie płóz odpowiada ten pracownik, który łączy odstawione pojazdy ze składem, w innych przypadkach maszynista: (np. przy odstawianiu składu pociągu). Pracownik ten musi przekonać się osobiście, lub informując się u pracownika, który dokonywał odhamowania i usunięcia zabezpieczeń pojazdów.

Posun hnacími dráhovými vozidlami	Manewry pojazdami kolejowymi z napędem
540. Vedúci posunu pred začatím posunu vyrozumie rušňovodiča o spôsobe brzdenia posunujúceho dielu a oznámi rušňovodičovi: - počet a približnú hmotnosť posunovaných vozidiel; - počet obsluhovaných ručných bŕzd; - počet vozidiel so zapojenou priebežnou brzdou a počet kotúčových bŕzd (označené žltou značkou „D“ v krúžku) alebo bŕzd s nekovovými klátikmi (označené žltou značkou „K“ v krúžku); - postup práce a či posunuje na voľnú alebo obsadenú koľaj. Dohodne sa s rušňovodičom, na ktorej strane budú dávané návesti a v prípade potreby určí zamestnanca na sprostredkovanie návestí. Ďalej ho upozorní na nevyhnutnosť vykonania mimoriadne opatrného posunu vždy, keď je to potrebné (napr. pri zachádzaní na vozne obsadené osobami) a na každú prestávku dlhšiu ako 10 minút.	**540**. Kierownik manewrów przed rozpoczęciem pracy manewrowej musi powiadomić maszynistę o sposobie hamowania składu manewrowego: - długości i przybliżonym ciężarze rozrządzanych wagonów; - ilości obsługiwanych hamulców ręcznych; - ilości wagonów hamowanych hamulcem zespolonym (oznaczenie żółtą literą „D” w okręgu) i ilości hamulców tarczowych lub z klockami kompozytowymi (oznaczone żółtą literą „K” w okręgu); - przebieg pracy manewrowej i czy manewry prowadzone będą na torze wolnym lub zajętym. Uzgodni z maszynistą, z której strony będą podawane sygnały, a w przypadku potrzeby wyznaczy pracownika do przekazywania sygnałów. Następnie ostrzeże go o szczególnym sposobie wykonywania pracy manewrowej zawsze, kiedy jest to potrzebne (np. przy przetaczaniu wagonów z ludźmi) i na każdą przerwę dłuższą niż 10 min.
1. Pri posune rušňovodič vedie dráhové vozidlo s vlastným honom z kabíny na čele v smere jazdy, ak toto vozidlo je v le posunovaných vozidiel alebo ide samostatne; s nimkou tlačenia vozidiel, pri ktorom zaujme rušňovodič esto v tej kabíne, z ktorej môže najlepšie pozorovať dávané vesti.	**541**. W czasie wykonywania manewrów, maszynista prowadzi pojazd kolejowy z własnym napędem z kabiny na czole w kierunku jazdy, lub pojazd ten znajduje się w czole manewrujących pojazdów, albo jedzie luzem: za wyjątkiem pchania pojazdów, w czasie, którego maszynista zajmuje miejsce w tej kabinie z której może najlepiej obserwować podawane sygnały.
2. Pri tlačení vozidiel zodpovedá zamestnanec, ktorý riadi ho jazdu ručnými návesťami za včasné dávanie návestí. ávesť 76, **Pomaly**, a 77, **Stoj,** musí dávať tak včas, aby šňovodič mohol posunujúci diel bezpečne zastaviť pred ým dráhovým vozidlom, návestidlom platným pre jeho zdu v zakazujúcej polohe, príp. podľa možností pred inou ekážkou.	**542**. W czasie spychania pojazdów pracownik, który podaje ręczne sygnały odpowiada za podawanie ich w odpowiednim czasie. Sygnał 76 **Zwolnić,** i 77 **Stój,** muszą być podane maszyniście w takim czasie, aby mógł bezpiecznie zatrzymać skład przed innym pojazdem kolejowym, sygnałem zakazującym dalszej jazdy w tym kierunku, np. w razie konieczności zatrzymania się przed inną przeszkodą.
543. Rušňovodič smie uviesť HDV do pohybu, len ak bol o postupe pri posune vyrozumený, a ak dá na to rozkaz vedúci posunu ústne, rádiotelefonicky alebo návesťou, ktorú dá sám alebo prostredníctvom na to určeného zamestnanca.	**543**. Maszynista może uruchomić lokomotywę do ruchu po omówieniu przebiegu pracy manewrowej i po otrzymaniu powiadomienia od kierownika manewrów ustnie, radiotelefonem lub sygnałem, który zostanie podany osobiście przez kierownika manewrów lub za pośrednictwem uprawnionego pracownika.
544. Rušňovodič je pri posune povinný: a) sledovať rozkazy dávané návesťami a presne ich vykonávať; b) prispôsobiť rýchlosť podmienkam jazdy podľa rozhľadu a návestiam tak, aby bola zaistená bezpečnosť posunu; c) ak pri posune rušňovodič vedie dráhové vozidlo s vlastným pohonom z kabíny na čele v smere jazdy a toto vozidlo je v čele posunovaných vozidiel alebo ide samostatne, sledovať voľnosť posunovej cesty a osoby pohybujúce sa v posunovej ceste, alebo v jej blízkosti. .	**544**. Maszynista w czasie prowadzenia pracy manewrowej zobowiązany jest do: a) obserwowania sygnałów podawanych przy manewrach i bezzwłocznego ich wykonania; b) regulować prędkość na zasadach jazdy na widoczność, a podawanymi sygnałami tak, aby zachować bezpieczeństwo wykonywanych manewrów; c) Jeżeli w czasie manewrów maszynista prowadzi pojazd z własnym napędem z kabiny na czole w kierunku jazdy, a pojazd ten jest na początku składu manewrowego, lub jedzie luzem, ma on obowiązek obserwować stan zajętości drogi manewrowej i osób poruszających się w drodze

	manewrującego składu lub w jego pobliżu.
545. Rušňovodič musí pri posune riadiť rýchlosť v závislosti od toho, ako sú vozidlá pri posune brzdené, podľa celkovej dĺžky a hmotnosti posunovaných vozidiel, ich dovolenej rýchlosti, počasia, sklonových pomerov a ďalších okolností (napr. jazda cez koľajovú váhu, koľajovú brzdu). Ak pri posune rušňovodič riadi pohyb vozidiel (vozidla) z kabíny na čele prvého vozidla v smere jazdy, nesmie byť prekročená rýchlosť 40 km.h^{-1}; v ostatných prípadoch rýchlosť 30 km.h^{-1}. Pri nabiehaní na stojace vozidlá nesmie byť prekročená rýchlosť 5 km.h^{-1}, a to v úseku 20 metrov pred stojacim dráhovým vozidlom (platí aj pri zachádzaní k pevným prekážkam - zarážadlám).	**545**. Maszynista w czasie wykonywania pracy manewrowej musi regulować prędkość w zależności od tego, jak są hamowane pojazdy, według całkowitej długości i ciężaru manewrujących pojazdów, ich dozwolonej prędkości, pogody, parametrów technicznych i innych okoliczności (np. jazda przez wagę wagonową, hamulców torowych). Jeżeli w czasie manewrów maszynista uruchamia pojazdy Z kabiny na czole pierwszego pojazdu w kierunku jazdy, nie może przekroczyć prędkości 40 km/h, w pozostałych przypadkach prędkość do 30 km/h. W czasie dojazdu do stojących pojazdów nie może być przekroczona prędkość 5 km/h na odległości 20 metrów przed stojącymi pojazdami kolejowymi (obowiązuje przy dojeżdżaniu do pewnych przeszkód - kozła oporowego.
546. S vozňami obsadenými osobami alebo naloženými nebezpečnými látkami alebo mimoriadnymi zásielkami, ako aj s vozňami naloženými alebo vyloženými na jednej strane sa musí posunovať veľmi opatrne. Rýchlosť pri posune s takýmito vozňami upravuje rušňovodič podľa pokynov vedúceho posunu. Pri posune a pri rozpojovaní vozidiel sa musí venovať mimoriadna pozornosť skupinám koncovo a sedlovo naložených vozňov (napr. aby nedošlo k rozpojeniu vozňov v takto naloženej skupine a pod.). Previazané vozne širokého rozchodu (ďalej len ŠR) možno zastaviť alebo odstaviť na dĺžku najmenej jedného vozňa od námedzníka. Vozne sa vždy musia zaistiť utiahnutím zaisťovacej brzdy alebo podložením krajných náprav zarážkami. Pri posune je nutné dbať na zvláštnu opatrnosť predovšetkým na miestach, kde nie je zachovaný voľný, schodný a manipulačný priestor (obrysnice, stožiare osvetlenia, závažia výhybkových telies a pod.), zastaviť a presvedčiť sa o tom, že medzi prekážkou a koľajou je dostatočný priestor na prechod previazaných vozňov ŠR. Pri takom mieste nesmie byť prekročená rýchlosť 5 km.h $^{-1}$.	**546.** Wagonami z podróżnymi, załadowanymi materiałami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi, podobnie jak wagonami z ładunkiem lub bez ładunku z jednej strony należy manewrować bardzo ostrożnie. Szybkość manewrów z takimi wagonami maszynista dostosowuje do wskazań kierującego manewrami. W czasie manewrów i przy rozłączaniu pojazdów należy zachować szczególną ostrożność z grupami wagonów załadowanych końcowo lub siodłowo (np. aby nie doszło do rozłączenia wagonów w tak załadowanej grupie itp.) Połączone wagony szerokotorowe po przestawce (w dalszej części zwane ŠR) można, zatrzymać lub odstawić na torze w odległości najmniej jednego wagonu od ukresu. Wagony zawsze muszą być zahamowane hamulcem postojowym, lub zabezpieczone poprzez podłożenie pod skrajne osie płóz hamulcowych. Podczas manewrów należy zwracać szczególną uwagę w miejscach w których nie jest zachowana skrajnia taboru i budowli (skrajniki,słupy oświetleniowe, wskaźniki zwrotnicowe itp.), zatrzymać się przed takim miejscem i przekonać się o tym, że między przeszkodą a torem jest dostateczna skrajnia na przejazd połączonych wagonów szerokotorowych. Przejazd przez takie miejsce dozwolony jest z prędkością do 5 km/h.
547. Miestne obmedzenia rýchlosti platné pre vlaky sa vzťahujú aj na posun.	**547**. Miejscowe ograniczenia prędkości obowiązujące dla pociągów mają zastosowanie również dla manewrów.
548. Manipulačné koľaje ako aj výhybky v manipulačných koľajach sa smú prechádzať rýchlosťou najviac 40 km.h-1.	**548**. Maksymalna prędkość jazdy po torach manewrowych oraz po rozjazdach w drodze przebiegu nie może przekraczać 40 km/h.
549. Pri posune vozidiel tlačením stojí určený zamestnanec na stúpadlách (plošine) prvého vozidla, najďalej na druhom vozidle alebo kráča tak, aby nebola ohrozená jeho bezpečnosť a mohol prezrieť koľaj a dávať potrebné návesti. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na posun na spádovisku alebo na výťažnej koľaji.	**549**. Przy wykonywaniu manewrów pojazdami pchanymi wyznaczony pracownik powinien się znajdować na stopniach (pomoście) pierwszego pojazdu, najdalej drugiego lub iść pieszo tak, aby jego bezpieczeństwo nie było zagrożone i mógł obserwować tor oraz podawać sygnały. Przepisu tego nie stosuje się do manewrów na górce rozrządowej lub torze

Ak sa vykonáva posun v mieste pravidelného nástupu a výstupu cestujúcich bez ostrovných nástupíšť, zamestnanec ide pred čelom prvého tlačeného vozidla a volaním, alebo dávaním návesti 104, **Pozor**, cestujúcich varuje. Pri zachádzaní tlačeného posunujúceho dielu na stojace koľajové vozidlá určený zamestnanec smie dávať návesti z miesta medzi čelom posunujúceho dielu a stojacimi vozidlami, ak má prehľad na celú posunovú cestu.	wyciągowym. Przy wykonywaniu manewrów w miejscu wsiadania i wysiadania podróżnych bez peronów wyspowych pracownik idzie przed czołem pierwszego pchanego pojazdu i ostrzega podróżnych wołaniem lub podając sygnał 104, **Baczność**. Przy najeżdżaniu pchanego składu manewrowego na stojące pojazdy kolejowe uprawniony pracownik musi podawać sygnały z miejsca między przednią częścią manewrującego składu i stojących pojazdów tak, aby widział całą drogę manewrową.
Súhlas na posun	**Zgoda na wykonywanie manewrów**
552. Súhlas na posun na dopravných koľajach musí dať vždy oprávnený zamestnanec (výpravca), ktorý riadi jazdu vlakov na týchto koľajach. Pri posunujúcich dieloch (HDV) s vedúcim posunu je návesť 82, **Posun dovolený,** súhlasom na posun pre vedúceho posunu, prípadne zamestnanca, ktorý je v čele tlačeného posunujúceho dielu. Pri samostatne idúcom nesprevádzanom hnacom vozidle a pri spojených HDV je návesť 82, **Posun dovolený,** súhlas na posun pre rušňovodiča. Ak je pred návestidlom niekoľko nesprevádzaných HDV alebo posunujúcich dielov s vedúcim posunu, platí návesť 82, **Posun dovolený**, ako súhlas na posun len pre rušňovodiča prvého HDV alebo vedúceho posunu prvého posunujúceho dielu. Ďalšie HDV alebo ďalší posunujúci diel musí vyčkať, až sa po novej návesti 81, **Posun zakázaný**, znova návestí návesť 82, **Posun dovolený.** Ak zastaví posunujúci diel (nesprevádzané HDV) tak, že nestojí pred návestidlom platným pre opačný smer jazdy, nesmie začať posunovať opačným smerom bez súhlasu zamestnanca obsluhujúceho výhybky a návestidlá (daný ručnou návesťou, rozhlasom alebo rádiotelefónom).	**552**. Zgodę na wykonywanie manewrów na torach kolejowych zawsze musi dać uprawniony pracownik (dyżurny ruchu), który zarządza prowadzeniem ruchu pociągów na tych torach. Przy manewrach składem (lub pojazdem z napędem) z kierującym manewrami zezwoleniem na wykonanie manewru dla kierującego lub pracownika znajdującego się na czole składu manewrowego jest sygnał 82, **Jazda manewrowa dozwolona.** Przy jeździe pojazdu z napędem bez drużyny manewrowej lub połączonych pojazdów zezwoleniem na wykonywanie manewru dla kierującego pojazdem jest sygnał 82, **Jazda manewrowa dozwolona.** W przypadku, gdy przed semaforem znajduje się kilka niepołączonych lokomotyw lub składów manewrowych z kierownikiem manewrów, obowiązuje sygnał 82. **Jazda manewrowa dozwolona**, jako zgoda na ruch manewrowy dla kierowcy pierwszego pojazdu z napędem lub kierownika pierwszego składu manewrowego. Dalsze pojazdy z napędem lub składy manewrowe muszą oczekiwać na sygnał 81 **Jazda manewrowa zabroniona** oraz ponownie sygnału 82. **Jazda manewrowa dozwolona**. W przypadku, gdy manewrujący skład manewrowy lub pojazd z napędem niesprzęgnięty został zatrzymany tak, że stoi za sygnalizatorem obowiązującym dla kierunku przeciwnego, nie może rozpocząć ruchu manewrowego bez zgody pracownika obsługującego rozjazdy i sygnalizatory (podany sygnał ręczny, głosowy lub radiotelefoniczny).
553. Súhlas výpravcu na posun platí vždy len pre jazdu posunujúceho dielu k najbližšiemu neprenosnému návestidlu platnému pre posun, alebo tam, kde tieto nie sú, po príslušný námedzník koľaje (prípadne po hrot jazyka odvratnej výmeny, alebo po výkoľajku), po ktorej sa posunujúci diel pohybuje. Ďalší súhlas na posun musí byť daný návestným znakom návestidla platného pre posun, alebo ručnou návesťou pre posun (telekomunikačným zariadením).	**553.** Zgoda dyżurnego ruchu na jazdę manewrową obowiązuje zawsze tylko dla jazdy składu manewrowego do najbliższego stałego sygnalizatora obowiązującego dla manewrów, lub w przypadku, gdy go nie ma, do najbliższego ukresu (albo do początku rozjazdu kierującego na tor żeberkowy lub do wykolejnicy), do którego wykonuje się manewry. Dalsza jazda manewrowa może się odbyć tylko po podaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową - na sygnalizatorze lub sygnału ręcznego (urządzeniami łączności).
557. Prestavenie výmen pre zamýšľaný posun nesmie nikto zo zúčastnených na posune považovať za súhlas na posun.	**557**. Przestawienie zwrotnic dla zamierzonego ruchu manewrowego nie może być traktowane przez uczestników manewrów za zgodę na jazdę manewrową.
Posun za námedzník	**Manewry poza wskaźnik ukresu**
594. Posun za námedzník, sa smie vykonať len pri vlaku pravidelne zastavujúcom. Pri vlaku mimoriadne zastavujúcom	**594. Manewry poza wskaźnik ukresu**, mogą odbywać się

iba vtedy, ak je vyrozumený písomným rozkazom o zastavení.	tylko dla pociągu prawidłowo zatrzymującym się**.** Przy pociągu nieprawidłowo zatrzymującym się, tylko wtedy, gdy został powiadomiony rozkazem pisemnym o miejscu zatrzymania.
595. Ak je priamo vedľa koľaje, po ktorej ide vlak, návestidlo platné pre posun musí dovoľovať posun.	**595.** Jeżeli na wprost przy torze po którym jedzie pociąg umieszczony jest semafor , przystosowany do podawania sygnału manewrowego, to misi on wskazywać sygnał zezwalający na jazdę manewrową
596. Pri posune za námedzník riadi posun výpravca. Návesti pre tento posun musia byť dávané priamo pri koľaji pre ktorú platia (nie zo stanovíšť). Táto návesť nie je nikdy súhlasom na posun za označník alebo za obvod stanice.	**596**. Manewrami poza wskaźnik ukresu kieruje dyżurny ruchu. Sygnały dla takiej jazdy manewrowej muszą być podawane na wprost przy torze, dla którego obowiązują (nie ze stanowiska). Sygnał ten nie jest zgodą na prowadzenie jazd manewrowych poza wskaźnik granicy przetaczania lub manewrów na szlak.
Nesprevádzaný posun	**Manewry bez drużyny manewrowej**
598. Pri posune nesprevádzaných HDV alebo posunujúcich dielov po dopravných koľajach je vedúcim posunu výpravca (obsluhujúci zabezpečovacie zariadenie, pokiaľ nie je v Prevádzkovom poriadku určené inak).	**598.** Przy jazdach manewrowych niesprzęgnietych pojazdów z napędem lub składów manewrowych po torach szlakowych kierownikiem manewrów jest dyżurny ruchu (obsługujący urządzenia zabezpieczenia, w przypadku, gdy regulamin techniczny stacji nie stanowi inaczej).
599. Na manipulačných koľajach je podľa predchádzajúcich podmienok vedúci posunu výhybkár.	**599.** Na torach manewrowych kierownikiem manewrów jest zwrotniczy.
600. Vyrozumenie rušňovodiča vedúcim posunu o posune smie byť vykonané: - osobne; - prostredníctvom zamestnanca určeného Prevádzkovým poriadkom; - vhodným telekomunikačným zariadením.	**600.** Powiadomienie maszynisty o manewrach musi być przez kierującego manewrami wykonane: - osobiście; - przez pracownika wyznaczonego w Regulaminie technicznym; - właściwym urządzeniem telekomunikacyjnych.
601. Vyrozumenie rušňovodiča musí obsahovať najmä: a) charakter posunu (nesprevádzaný); b) smer posunu (zhlavia) s udaním miesta, kde bude menený smer jazdy, a ak je to potrebné i miesto, kde bude posun ukončený (prerušený); c) informáciu o mimoriadnostiach vyplývajúcich zo stavu dráhy (obmedzenie rýchlosti, výluky napätia trakčného vedenia, poruchy návestidiel a pod.); d) upozornenie rušňovodiča na nutnosť zvlášť opatrného posunu (napr. zachádzanie na vozne obsadené osobami, na vozne naložené zásielkami nebezpečného tovaru, alebo na vozne s mimoriadnymi zásielkami a pod.). V prípade, ak nie je posun vykonávaný na základe žiadosti oprávnenej osoby dopravcu, doplní sa o: e) dôvod posunu (prestavenie HDV na inú koľaj, jazda HDV na odstavený vlak, jazda HDV na postrk, príprah alebo prestavenie vozidiel do iného obvodu a pod.); f) približný pobyt na tejto koľaji (ak prichádza do úvahy); g) spôsob brzdenia posunujúceho dielu (vzhľadom na brzdenie posunujúceho dielu; ak posunuje s vozidlami). Každé vyrozumenie musí rušňovodič zopakovať tomu, kto ho vyrozumel.	**601**. Powiadomienie maszynisty musi zawierać w szczególności: a) rodzaj manewrów (niepilotowane); b) kierunek manewru ze wskazaniem miejsca, w którym zmieni się kierunek jazdy, jeżeli jest to wymagane oraz miejsce gdzie manewry będą ukończone (przerwane); c) informacje o trudnościach wynikających ze stanu infrastruktury (ograniczenie prędkości, wyłączenie napięcia w sieci jezdnej, usterki w sygnalizatorach itp.); d) ostrzeżenie maszynisty o potrzebie zachowania szczególnej ostrożności przy manewrach (np. jazda w kierunku wagonów z ludźmi, wagonów z towarem niebezpiecznym, albo na wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi. W przypadku, kiedy manewry nie są wykonywane na podstawie żądania uprawnionej osoby przewoźnika, uzupełnia się o: e) przyczynę manewrów (przestawienie kolejowego pojazdu z napędem na inny tor, jazda kolejowego pojazdu z napędem na odstawiony pociąg, jazda kolejowego pojazdu z napędem na popych, przyprząg lub przestawienie wagonów do innego okręgu itp.); f) przybliżony czas pobytu na torze (jeśli jest taka potrzeba);

	g) sposób hamowania składu manewrującego (ze względu na hamowanie składu manewrowego: kiedy manewruje z pojazdami). Każde polecenie maszynista musi powtórzyć powiadamiającemu.
602. Po vyrozumení rušňovodiča o posune sa ďalšia jazda riadi neprenosnými návestidlami platnými pre koľaj, po ktorej sa posunuje.	**602**. Po powiadomieniu maszynisty o manewrach dalsza jazda odbywa się według wskazań nieprzenośnych sygnalizatorów odnoszących się do toru, po którym odbywają się manewry.
XVIII. Kapitola ***Posun medzi dopravňami***	**XVIII. Rozdział** **Manewry po torze szlakowym**
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
606. Ako posun medzi dopravňami sa môžu uskutočňovať: a) jazdy traťových strojov; b) jazda pomocného HDV pre uviaznutý vlak alebo pre zanechanú časť z roztrhnutého vlaku; c) jazda dráhových vozidiel pri protipožiarnom zabezpečení jazdy parného vlaku; d) jazda dráhových vozidiel na zisťovanie príčin uviaznutia vlaku alebo posunu medzi dopravňami.	**606.** Jako jazdy manewrowe po torze szlakowym traktuje się: a) jazdy pojazdów pomocniczych; b) jazda lokomotywy pomocniczej po unieruchomiony pociąg, lub po pozostawioną część rozerwanego pociągu; c) jazda pojazdów kolejowych jako przeciwpożarowe zabezpieczenie jazdy pociągu prowadzonego lokomotywą parową; d) jazdy pojazdów kolejowych w celu ustalenia przyczyn unieruchomienia pociągu lub jazdy manewrowej po torze szlakowym.
609. Posunujúci diel musí byť sprevádzaný zamestnancom, ktorý plní povinnosti vedúceho posunu. Pri jazde samostatných HDV, alebo ak nie je pri jazde pomocného vlaku žiadny odborne spôsobilý zamestnanec k dispozícii, plní povinnosti vedúceho posunu rušňovodič.	**609.** Skład manewrowy musi być obsadzony pracownikiem, który pełni obowiązki kierownika manewrów. Podczas jazdy pojazdów drogowych z napędem luzem, lub jeżeli przy jeździe pociągu pomocniczego nie ma do dyspozycji żadnego odpowiednio przeszkolonego pracownika , obowiązki kierownika manewrów pełni kierujący.
611. Každý posunujúci diel musí byť priebežne brzdený a posledné vozidlo (pri tlačených posunujúcich dieloch prvé vozidlo) musí mať zapnutú a účinkujúcu priebežnú brzdu (okrem prípadov jazdy špeciálnych vozidiel, keď sa postupuje podľa osobitných podmienok).	**611.** Każdy skład manewrowy musi być hamowany hamulcem zespolonym ,a ostatni pojazd (przy składach manewrowych pchanych pierwszy pojazd) musi być połączony z czynnym hamulcem zespolonym(z wyjątkiem przypadków jazd pojazdów specjalnych, które odbywają się na podstawie indywidualnych warunków).
612. Obmedzenia rýchlosti platné pre posun platia aj pre posun medzi dopravňami.	**612.** Ograniczenia prędkości obowiązujące dla manewrów obowiązują również dla jazd manewrowych po torze szlakowym.
613. V dopravniach s koľajovým rozvetvením môže posunujúci diel, ktorý ide ako posun medzi dopravňami, bez ďalších opatrení vchádzať aj na koľaj obsadenú stojacimi dráhovými vozidlami.	**613.** Na posterunkach ruchu z dwoma lub większą ilością torów skład manewrowy , który jedzie jako manewry po torze szlakowum, bez dodatkowych ustaleń może wjeżdżać na tory częściowo zajęte stojącymi pojazdami kolejowymi.
614. Posun medzi dopravňami sa vždy riadi písomným rozkazom vydaným výpravcom.	**614.** Manewry po torze szlakowym zawsze prowadzone są na podstawie rozkazu pisemnego wydanego przez dyżurnego ruchu.
616. Za posunujúcim dielom možno vypraviť vlak až keď uvoľní celý medzistaničný úsek medzi dopravňami s koľajovým	**616.** Za składem manewrowym może zostać wyprawiony pociąg dopiero wtedy gdy zostanie zwolniony cały odcinek

rozvetvením	międzystacyjny pomiędzy posterunkami ruchu z dwoma lub większą ilością torów.
617. Za PMD idúcim do kilometra a späť je jazda ďalšieho PMD zakázaná.	**617.** Za PMD jadącym do kilometra i z powrotem, jazda następnego PMD jest zabroniona.
Odchod posunujúceho dielu z dopravne	**Odjazd składu manewrowego z posterunku ruchu**
627. V staniciach, kde sú pre každú koľaj umiestnené neprenosné návestidlá platné pre posun, smie posunujúci diel po vydaní rozkazu odísť len na návesť dovoľujúcu posun na návestidle jeho odchodovej koľaje.	**627.** Na stacjach na których wszystkie tory są wyposażone w nieprzenośne sygnalizatory obowiązyjace dla manewrów, skład manewrowy może odjechać po wydaniu rozkazu pisemnego ,tylko na sygnał zezwalający na jazdę manewrową podany na sygnalizatorze odnoszącym się do jego toru wyjazdowego.
Jazda posunujúceho dielu cez priecestia	**Jazda składu manewrowego przez przejazdy**
631. Pri PMD s manipuláciou (pobytom) na šírej trati, pri jazde do kilometra a späť do stanice a pri jazde PMD za vlakom (za PMD) sa ručne ovládané PZZ neobsluhujú. Pri PZZ s automatickým ovládaním nie je v týchto prípadoch zabezpečená ich správna činnosť, a preto rušňovodič (vedúci) posunujúceho dielu pri jazde cez takto zabezpečené priecestia postupuje vždy ako pri poruche PZZ (čl.702,703).	**631.** Podczas manewrów na torze szlakowym, w czasie jazdy do kilometra i z powrotem i podczas jazdy PMD za pociągiem (za PMD) nie obsługuje się ręcznie SSP (PZZ) Podczas przejazdu przez SSP (PZZ) sterowane automatycznie ich działanie może być niewłaściwe, dla tego kierujący (kierownik) składu manewrowego podczas przejazdu przez tak zabezpieczony przejazd postępuje zawsze tak jak w przypadku usterki w SSP (PZZ) (art.702,703).
Vchod posunujúceho dielu do dopravne	**Wjazd składu manewrowego na posterunek ruchu**
637. Spôsob akým bude dovolený vchod posunujúceho dielu do stanice (telekomunikačným zariadením, návesťou 72, **Priblížiť**, alebo návesťou vchodového návestidla), určí výpravca rozkazom pre PMD. Ak sa dovolí jazda PMD do dopravne s koľajovým rozvetvením návesťou vchodového návestidla, je takáto jazda dovolená len na dopravné koľaje najďalej po nasledujúce návestidlo platné pre jazdy vlakov (prvý námedzník pri zbiehajúcich sa koľajach na odchodovej strane, hrot odvratnej výhybky, ukončenie slepej koľaje). V tomto úseku návestidlá pre posun neplatia. Ak sa posunujúcemu dielu nedovoľuje vchod do stanice dohodnutým spôsobom, zastaví pri vchodovom návestidle a o ďalšom postupe sa dohodne s výpravcom.	**637.** O rodzaju sygnału zezwalającego na wjazd składu manewrowego do stacji (z urządzeniami telekomunikacyjnymi, sygnałem 72 „Zbliżyć“, albo na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym) zdecyduje dyżurny ruchu rozkazem dla PMD. Jeżeli zostanie wydane pozwolenie na jazdę PMD do posterunku ruchu z dwoma lub większą ilością torów wyposażonych w semafor wjazdowy, jazda dozwolona jest na tory tego posterunku ruchu najdalej do następnego semafora obowiązującego dla jazd pociągowych (pierwszego ukresu przy zbiegu torów na stronie wyjazdowej, do styku przediglicowego rozjazdu, zakończenia toru kozłem oporowym W tym odcinku sygnały dla manewrów nie obowiązują Jeżeli skład manewrowy nie może wjechać do stacji w sposób wcześniej uzgodniony, zatrzyma się przed semaforem wjazdowym , a dalsze postępowanie uzgodni z dyżurnym ruchu.
ŠTVRTÁ ČASŤ **ZABEZPEČENIE JAZDY VLAKOV**	**CZĘŚĆ CZWARTA** **ZABEZPIECZENIE JAZDY POCIĄGÓW**

XIX. Kapitola *Dopravná dokumentácia*	*XIX. Rozdział* *Dokumentacja ruchowa*
Písomné rozkazy	**Rozkazy pisemne**
653. O mimoriadnostiach týkajúcich sa jazdy vlaku, PMD a posunu, musí byť rušňovodič (rušňovodiči ostatných činných HDV radených vo vlaku), vedúci posunu a v stanovených prípadoch aj sprevádzajúci personál vyrozumený písomným rozkazom. Zamestnanec, ktorý písomný rozkaz preberá, je povinný si ho prečítať ešte pred potvrdením prevzatia. Prípadné nezrovnalosti sa musia ihneď odstrániť.	**653**. O sytuacjach nadzwyczajnych dotyczących jazdy pociągu, PMD i manewru maszynista (maszynista ostatnich czynnych pojazdów kolejowych z napędem włączonych do pociągu), kierujący manewrami i w szczególnych przypadkach dróżyna pociągowa muszą być powiadomieni rozkazem pisemnym. Pracownik, który otrzymuje rozkaz pisemny, powinien go przeczytać przed potwierdzeniem jego otrzymania. Wszelkie wątpliwości powinny być natychmiast wyjaśnione.
XX. Kapitola	*XX. Rozdział*
Traťové stanovištia	*Stanowiska torowe*
Dočasné stanovištia a povinnosti zamestnancov týchto stanovíšť	**Tymczasowe stanowiska i obowiązki pracowników zatrudnionych na tych stanowiskach.**
672. Na šírej trati môžu byť stanovištia: b) závorárov; c) strážnikov trate pre ochranu zamestnancov pracujúcich na trati; d) iné dočasné stanovištia zriadené podľa rozkazu o výluke.	**672.** Na torze szlakowym mogą być utwozone stanowiska: b) dróżników; c) sygnalistów dla ochrony pracowników pracujących na torze szlakowym; d) inne czasowe stanowiska według rozkazu o zamknięciu.
683. O zriadení dočasných traťových stanovíšť strážnikov trate musia byť rušňovodiči vyrozumení rozkazom V.	**683.** O utworzeniu tymczasowych stanowisk sygnalistów szlakowych, kierujący pojazdami muszą być powiadomieni rozkazem V.
XXI. Kapitola *Priecestia*	*XXI. Rozdział* *Przejazdy*
Spôsob zabezpečenia priecestí	**Sposób zabezpieczenia przejazdów**
686. Priecestia sú: a) zabezpečené, (aktívne) t.j. vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením; b) nezabezpečené, (pasívne) t.j. bez priecestného zabezpečovacieho zariadenia (označené len cestnou dopravnou značkou).	**686.** Przejazdy są: a) zabezpieczone, (aktywne) tj wyposażone w przejazdowe urządzenia zabezpieczające; b) niezabezpieczone, (pasywne) tj bez przejazdowych urządzeń zabezpieczających (oznaczone tylko znakami drogowymi).
687. Pri svetelných priecestných zabezpečovacích zariadeniach, krytých priecestníkmi alebo návestidlami, musia byť dodržané nasledujúce podmienky: a) ak vlak (posunujúci diel) v úseku medzi priecestníkom (hlavným návestidlom kryjúcim priecestie) a priecestím alebo medzi návesťou 54, **"Hranica izolovaného úseku"** a priecestím pôjde rýchlosťou nižšou ako 10 $km.h^{-1}$ alebo mimoriadne zastaví; rušňovodič postupuje v ďalšej jazde ako na návesť 47, **„Porucha PZZ"**;	**687**. Przy świetlnych urządzeniach zabezpieczających przejazdy, osłoniętych wskaźnikami lub semaforami muszą być przestrzegane następujące warunki: a) jeżeli pociąg (skład manewrowy) na odcinku między wskaźnikiem (semaforem głównym osłaniającym przejazd) a przejazdem lub między sygnałem 54, **Granica odcinka izolowanego** i przejazdem jedzie z prędkością niższa niż 10 km/h, lub nieoczekiwanie się zatrzyma, maszynista postępuje w dalszej jeździe jak przy sygnale 47, **Usterka SSP (PZZ);**

Poruchy priecestných zabezpečovacích zariadení	Usterki urządzeń strzeżenia przejazdów
701. Pri jazde vlaku (posunujúceho dielu) cez PZZ, ktoré nevaruje účastníkov cestnej premávky, že sa k priecestiu blíži dráhové vozidlo, alebo ak samočinne ovládané PZZ bez ovplyvnenia jazdou vlaku návestí trvale výstrahu, prípadne doplnenú sklopenými závorami, musí byť rušňovodič vyrozumený o poruche priecestia, rozkazom nariaďujúcim opatrnú jazdu.	**701**. Przy jeździe pociągu (składu manewrowego) poprzez SSP, (PZZ), które nie wskazuje użytkownikom drogi, że do przejazdu zbliża się pojazd kolejowy lub samoczynnie sterowane SSP (PZZ) nie jest uruchamiane przez pociąg należy przejazd trwale osygnalizować sygnałem baczność, ewentualnie uzupełnić przez zamknięcie rogatek, maszynista musi być powiadomiony o awarii na przejeździe, rozkazem nakazującym ostrożną jazdę.
702. V prípade poruchy PZZ musí ísť ťahaný vlak (posunujúci diel) od tabuľky pred priecestím po priecestie rýchlosťou najviac 10 km.h^{-1}, dokiaľ čelo vlaku (posunujúci diel) neminie priecestie. Ak nie je porucha návestená rušňovodič musí byť o poruche PZZ vyrozumený.	**702**. W przypadku awarii SSP (PZZ) ciągnięty pociąg (skład manewrowy) od wskaźnika przed przejazdem do przejazdu musi jechać z prędkością nie większą niż 10 km/h dopóki czoło pociągu (składu manewrowego) nie minie przejazdu. Jeśli usterka nie jest osygnalizowana maszynista musi być powiadomiony o awarii SSP (PZZ).
703. Tlačený vlak (posunujúci diel) smie ísť cez priecestie s PZZ v poruche len ak je strážené. Rušňovodič takéhoto vlaku (posunujúceho dielu) musí byť vyrozumený o poruche PZZ a ak nie je strážené aj o povinnosti zastaviť pred priecestím a zabezpečiť jeho stráženie. Príklad rozkazu: „PZZ v km ..... nie je v činnosti. Pred priecestím zastavte a zabezpečte jeho stráženie. Cez priecestie smiete ísť ak je strážené.“	**703**. Pociąg pchany (skład manewrowy) może przejechać przez przejazd z usterką SSP (PZZ), tylko wtedy, gdy jest on strzeżony. Maszynista takiego pociągu (składu manewrowego) musi być powiadomiony o usterce SSP (PZZ) i jeśli przejazd nie jest strzeżony o obowiązku zatrzymania przed przejazdem i zapewnienia jej strzeżenia. Przykład rozkazu: „SSP (PZZ) w km..... jest nieczynne. Zatrzymać się przed przejazdem i zabezpieczyć jego strzeżenie. Przez przejazd można przejechać, jeżeli jest strzeżony”.
705. Ak je priecestie s PZZ počas poruchy strážené, rušňovodič musí byť o tejto skutočnosti vyrozumený rozkazom V.	**705.** Jeżeli przejazd z SSP (PZZ) i w czasie usterki jest strzeżony, kierujący pojazdem musi być o tym fakcie powiadomiony rozkazem V.
708. Každú spozorovanú poruchu PZZ o ktorej nebol rušňovodič vyrozumený alebo nebola návestená, ako aj prípad ak nebol vyrozumený o strážení priecestia, je povinný ohlásiť v najbližšej dopravni obsadenej výpravcom v smere jazdy vlaku; prechodiaci vlak musí z toho dôvodu zastaviť, ak nemôže poruchu ohlásiť rádiovým zariadením.	**708**. Każda zauważona usterka SSP, (PZZ), o której maszynista nie był powiadomiony lub nie była sygnalizowana, jak również w przypadku, gdy nie był powiadomiony o strzeżeniu przejazdu, musi być zgłoszona w najbliższej stacji obsługiwanej przez dyżurnego w kierunku jazdy pociągu; jeśli nie można zgłosić usterki za pomocą urządzeń łączności radiowej przejeżdżający pociąg musi być z tego powodu zatrzymany.
XXII. Kapitola ***Predvídaný odchod***	***XXII. Rozdział*** ***Planowany odjazd***
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
710. Hlásenie predvídaného odchodu sa uskutočňuje buď ponukou a prijatím alebo samostatným hlásením. Predvídaný odchod smie byť samostatne ohlásený bez ohľadu na to, či došla odhláška alebo či došiel križujúci vlak.	**710.** Oznajmienie przewidywanego odjazdu pociągu realizuje się za pomacą telefonicznego zapowiadania pociągów, lub oddzielnym telefonogramem. Przewidywany odjazd może być zgłoszony bez względu na to czy dyżurny ruchu otrzymał potwierdzenie przyjazdu lub krzyżowania pciągów.
724. Po odchode alebo prechode vlaku ohlási výpravca susednej stanici skutočný odchod vlaku, t.j. číslo vlaku a čas odchodu (prechodu) a podľa potreby doplní hlásenie aj inými	**724**. Po odjeździe lub przejeździe pociągu dyżurny ruchu zgłasza do sąsiedniej stacji rzeczywisty odjazd pociągu, tj. numer pociągu i czas odjazdu (przejazd), a w razie potrzeby uzupełnia zgłoszenie innymi niezbędnymi danymi (np. o

potrebnými údajmi (napr. o určení a zostave vlaku a pod.).	rodzaju i zestawieniu pociągu, itd.).
XXIII. Kapitola ***Spôsob zabezpečenia jazdy vlakov***	***XXIII. Rozdział*** ***Sposoby zabezpieczenia jazd pociągowych***
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
731. Na tratiach, na ktorých jazdia vlaky po tej istej koľaji obojsmerne, zabezpečuje sa jazda vlakov telefonickým dorozumievaním **ponukou, prijatím a odhláškou** prostredníctvom oznamovacieho zariadenia, alebo činnosťou traťového zabezpečovacieho zariadenia **súhlasom na jazdu (traťovým súhlasom) a odhláškou** ak je ním traťová koľaj vybavená a toto vykazuje riadnu činnosť.	**731**. Na szlakach, na których pociągi uruchamiane są po tym samym torze w obu kierunkach, jazdę pociągów zabezpiecza się telefonicznym porozumieniem poprzez żądanie pozwolenia, danie pozwolenia i potwierdzenie przybycia za pośrednictwem określonych telefonogramów lub działających urządzeń zabezpieczenia ruchu **pozwoleniem na jazdę (blokiem pozwolenia) i blokiem końcowym**, jeżeli tor szlakowy jest w takie urządzenia wyposażony i działają one prawidłowo.
XXIV. Kapitola ***Zabezpečenie jazdy vlakov pri poruchách***	***XXIV. Rozdział*** ***Zabezpieczenia jazd pociągowych przy usterkach***
Prechod na telefonické dorozumievanie	**Telefoniczne zapowiadanie telefoniczne**
790. Za posledným vlakom, vypraveným ešte za činnosti zabezpečovacieho zariadenia, musí byť pri poruche traťového zabezpečovacieho zariadenia daná telefonická odhláška skôr, než bude ponúknutý prvý vlak, idúci počas telefonického dorozumievania (príp. dovolená jeho jazda do nasledujúceho traťového oddielu). Ustanovenia tohto odstavca sa netýkajú prvého vlaku, idúceho po ukončení výluky traťovej koľaji alebo po ukončení PMD. Ak pominie dôvod na telefonické dorozumievanie, dohodnú sa výpravcovia o obnovení jázd podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia. Obnovenie jázd podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia po jeho poruche, po ukončenej údržbe alebo po zapnutí zariadenia do činnosti smie byť vykonané až po zápise (telefonickom ohlásení) udržujúceho zamestnanca, že zabezpečovacie zariadenie je v poriadku.	**790.** Po ostatnim pociągu, wyprawionym przy prawidłowo działających urządzeniach zabezpieczenia ruchu, przy usterce tych urządzeń musi być telefonicznie potwierdzone jego przybycie, nim będzie proponowany pierwszy pociąg jadący przy telefonicznym zapowiadaniu (np. dozwolona jego jazda do następnego okręgu). Postanowienia niniejszego ustępu nie odnoszą się do pierwszego pociągu, który jedzie po zakończeniu zamknięcia lub po zakończeniu PMD. Jeżeli ustanie przyczyna zapowiadania telefonicznego, dyżurni ruchu porozumiewają się, co do wznowienia jazdy według wskazań urządzeń zabezpieczenia ruchu. Przywrócenie jazdy wg wskazań urządzeń zabezpieczenia ruchu po jego usterce, po zakończeniu naprawy lub po włączeniu urządzeń, może być wprowadzone dopiero po dokonaniu (zgłoszenie telefoniczne) odpisu pracownika usuwającego usterkę, że urządzenia zabezpieczenia działają prawidłowo.
PIATA ČASŤ JAZDA VLAKOV	**CZĘŚĆ PIĄTA JAZDA POCIĄGÓW**
XXVI. Kapitola ***Vchod a odchod vlakov***	***XXVI. Rozdział*** ***Wjazd i wyjazd pociągów***
Vchodové koľaje a miesto, kde má vlak zastaviť	**Tor wjazdowy i miejsce zatrzymania pociągu**
912. Vlak zastaví v stanici pred miestom ukončenia vlakovej cesty, resp. na vopred určenom alebo označenom mieste.	**912**. Pociąg zatrzymuje się na stacji przed miejscem zakończenia drogi przebiegu, odpowiednio na wysokości ustalonego lub osygnalizowanego miejsca.
913. Vlak, zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich, musí zastaviť pri nástupišti tak, aby podľa možností všetky vozne určené na ich prepravu stáli pri nástupišti.	**913**. Pociąg, mający postój dla wsiadania i wysiadania podróżnych, zatrzymać przy peronie tak, aby w miarę możliwości wszystkie wagony przeznaczone do ich przewozu, stały przy peronie.
914. Ak má vlak zastaviť na určenom mieste, výpravca zabezpečí, aby toto miesto bolo označené návesťou 51, **Stoj.** Pre vlaky osobnej dopravy sa takéto miesto označí tak, aby všetky vozne určené na prepravu cestujúcich zastavili pri nástupišti**.** Ak si to v mimoriadnych prípadoch vyžaduje prevádzková situácia (mimoriadne križovanie, predchodenie, neplánované výluky, nehody a pod.), môže výpravca označiť	**914**. Jeżeli pociąg ma się zatrzymać w wyznaczonym miejscu, dyżurny ruchu zapewni osygnalizowanie tego miejsca sygnałem 51, **Stój**. Dla pociągów pasażerskich, takie miejsce oznacza się, tak, aby wszystkie wagony do przewozu pasażerów, zatrzymywały się przy peronach. Jeżeli w przypadkach wyjątkowych wystąpi

miesto zastavenia tak, že nebudú všetky vozne obsadené cestujúcimi pri nástupišti. Výpravca v takom prípade musí vopred vykonať opatrenia na zaistenie bezpečnosti cestujúcich vystupujúcich, príp. nastupujúcich mimo nástupišťa.	ruchowa konieczność (wyjątkowe krzyżowanie, wyprzedzanie, nie planowe zamknięcia, wypadki itp.) dyżurny ruchu może wyznaczyć miejsce zatrzymania tak, ze nie wszystkie wagony zajęte przez podróżnych będą znajdowały się w peronach. Dyżurny ruchu w takim przypadku musi najpierw wykonać czynności związane z bezpiecznym wysiadaniem i wsiadaniem podróżnych poza peronem.
Vchod vlaku na slepú alebo obsadenú koľaj	**Wjazd pociągu na tor zakończony kozłem oporowym lub tor zajęty**
922. Pravidelný vchod na slepú koľaj sa vyznačí v tabelárnom cestovnom poriadku príslušného vlaku trojuholníkom (Δ) v riadku stanice a osobitnou poznámkou.	**922.** Rozkładowy wjazd na tor zakończony kozłem oporowym wyznacza się w tabelarycznym (zeszytowym) rozkładzie jazdy dla właściwego pociągu trójkątem (Δ)obok nazwy stacji z indiwidualną uwagą
924. Pravidelný vchod na obsadenú koľaj sa vyznačí: **-** v tabelárnom cestovnom poriadku krúžkom (O) a osobitnou poznámkou; Mimoriadny vchod na slepú koľaj alebo obsadenú koľaj smie výpravca dovoliť len ak to vyžaduje dopravná situácia.	**924.** Rozkładowy wjazd na tor częściowo zajęty wyznacza się: - w tabelarycznym (zeszytowym) rozkładzie jazdy kręgiem (O) z indiwidualną uwagą. Dyżurny ruchu może wyjątkowo zezwolić na wjazd pociągu na tor zakończony kozłem oporowym lub tor zajęty tylko wtedy, gdy wymaga tego sytuacja ruchowa.
925. O mimoriadnom vchode na obsadenú koľaj sa rušňovodič vyrozumie písomným rozkazom v poslednej stanici obsadenej výpravcom. Ak to nie je možné, alebo ak nedôjde z tejto stanice hlásenie, že rušňovodič bol vyrozumený, vyrozumenie zabezpečí výpravca písomným rozkazom alebo telekomunikačným zariadením pri vchodovom (cestovom) návestidle.	**925**. O wyjątkowym przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty maszynista musi być powiadomiony rozkazem przez dyżurnego poprzedniej stacji . Jeżeli nie ma możliwości, lub nie otrzymano potwierdzenia z przedniej stacji, że kierujący pojazdem został powiadomiony, to powiadomienia takiego dokona dyżurny ruchu rozkazem pisemnym lub za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych przed wjazdowym(drogowskazowym) semaforem.
927. Pri vchode vlaku na obsadenú koľaj (pravidelnom aj mimoriadnom) sa návesť 51, **Stoj**, nedáva, rušňovodič musí očakávať obsadenie koľaje od krajnej vchodovej výhybky, a preto musí upraviť rýchlosť od vchodového (cestového) návestidla podľa rozhľadových pomerov tak, aby mohol bezpečne zastaviť za všetkých okolností pred koľajovými vozidlami.	**927**. Przy wjeździe pociągu na tor zajęty (w rozkładowych i wyjątkowych przypadkach), sygnału 51, **Stój** nie podaje się, maszynista musi się spodziewać toru zajętego od skrajnej wjazdowej zwrotnicy i dlatego musi dostosować prędkość od semafora wjazdowego (drogowskazowego) zależnie od warunków miejscowych tak, aby mógł się bezpiecznie zatrzymać w każdych okolicznościach przed pojazdami kolejowymi.
928. Ak ide o jazdu vlaku na obsadenú koľaj až od cestového návestidla, uvedie sa to v poznámke pod tabelárnym cestovným poriadkom príslušného vlaku, alebo pri mimoriadnostiach v rozkaze V.	**928.** W przypadku wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty od semafora drogowskazowego musi to być ujęte w zeszytowym rozkładzie jazdy dla danego pociągu, a w sytuacjach wyjątkowych należy wydać rozkaz pisemny V.
XXXI. Kapitola ***Mimoriadnosti počas jazdy vlaku***	***XXXI. Rozdział*** ***Sytuacje nadzwyczajne podczas jazdy pociągu***
Nepredpokladané zastavenie vlaku na trati	**Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na szlaku**
1116. Ak nemôže vlak s vlakovým personálom pokračovať v ďalšej jazde, dá rušňovodič podľa potreby návesť 106, **Zabrzdite úplne.** Pri vlakoch s diaľkovo ovládanými dverami ak rušňovodič potrebuje privolať člena sprevádzajúceho personálu, krátkodobo uvoľní diaľkové ovládanie dverí.	**1116.** Jeśli pociąg z drużyną pociągową nie może kontynuować dalszej jazdy, maszynista może w razie potrzeby podać sygnał 106, **Zahamować całkowicie**. W przypadku pociągów z automatycznie otwieranymi drzwiami, jeśli maszynista musi wezwać pracownika drużyny pociągowej, na krótko zwolni automatycznie otwierane drzwi.
1117. Po mimoriadnom zastavení vlaku na šírej trati a ak rušňovodič nezavolal člena sprevádzajúceho personálu	**1117.** Po nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na torze szlakowym jeżeli kierujący pojazdem nie wezwał

(rušňovodiča od postrkového HDV), rušňovodič po pominutí dôvodu zastavenia pokračuje v jazde. Ak rušňovodič po zastavení vlaku na trati zavolal člena sprevádzajúceho personálu,pred odchodom z trate sa zachová celý postup predpísaný pre výpravu vlaku	przedstawiciela personelu pociągowego (kierującego pojazdem popychowym HDV), to kierujący pojazdem po ustąpieniu przyczyny zatrzymania kontynuuje jazdę. Jeżeli maszynista po zatrzymaniu pociągu na szlaku zawołał przedstawiciela personelu pociągowego, przed odjazdem ze szlaku zachowa całą procedurę przewidzianą przepisami dla wyprawienia pociągu .
1119. Rušňovodič (sprevádzajúci personál) je povinný všetkými dostupnými prostriedkami vlak zastaviť, ak jazda vlaku nie je dovolená, ak je vlak niečím ohrozený, prípadne ak zistí, že jeho ďalšou jazdou by mohli byť ohrozené iné zariadenia (trakčné vedenie, návestidlo a pod.).Rušňovodič ohlási prípad výpravcovi jednej zo susedných staníc.	**1119**. Maszynista (drużyna pociągowa) powinien zatrzymać pociąg wszelkimi dostępnymi środkami, jeżeli jazda pociągu nie jest dozwolona, jeżeli jest jakiekolwiek zagrożenie dla pociągu, ewentualnie uzna, że jego dalsza jazda może zagrażać innym urządzeniom (sieć trakcyjna, semafory, itp.). Maszynista zgłasza o takim przypadku dyżurnemu ruchu jednej z sąsiednich stacji.
1124. Ak bol privolaný rušňovodič postrkového HDV, nesmie rušňovodič vedúceho HDV uviesť vlak do pohybu a pokračovať v jazde, dokiaľ nedostane od rušňovodiča postrkového HDV návesť 108, **Povoľte brzdy úplne,** čo je potvrdením toho, že sa rušňovodič postrkového HDV vrátil na svoje stanovište.	**1124.** Jeżeli był przywołany kierujący popychającym pojazdem (HDV), kierujący prowadzącego pojazdu (HDV) nie może uruchomić pociągu i kontynuować jazdy, dokąd nie otrzyma od kierującego pojazdem popychowym(HDV) sygnału 108, **Pełne zwolnienie hamulców** , co jest potwierdzeniem tego ,że kierujący pojazdem popychającym (HDV) powrócił na swoje stanowisko.
Nepredpokladaný návrat vlaku z trate	**Nieprzewidziany powrót pociągu ze szlaku**
1131. Nepredpokladaný návrat vlaku z trate môže byť so súhlasom alebo bez súhlasu výpravcu.	**1131**. Nieprzewidziany powrót pociągu ze szlaku może się odbyć za zgodą lub bez zgody dyżurnego ruchu.
Nepredpokladaný návrat vlaku z trate so súhlasom výpravcu	**Nieprzewidziany powrót pociągu ze szlaku, za zgodą dyżurnego ruchu**
1133. Nepredpokladaný návrat vlaku z trate je pri možnom dorozumení s výpravcom dovolený len pri vlakoch so sprevádzajúcim personálom; pri vlaku bez sprevádzajúceho personálu ak je na konci vlaku HDV ktorého rušňovodič má možnosť prevziať pri návrate z trate povinnosti vedúceho HDV.	**1133**. Nieprzewidziany powrót pociągu ze szlaku, gdy możliwe jest porozumienie z dyżurnym ruchu jest dozwolony tylko dla pociągów z dróżyną pociągowa; dla pociągów bez z dróżyną pociągowa, jeżeli na końcu pociągu znajduje się lokomotywa, której maszynista ma możliwość przejęcia czynności lokomotywy pociągowej w czasie powrotu ze szlaku.
1134 Výpravca musí vyrozumieť rušňovodiča o spôsobe, akým bude dovolená jazda vlaku do stanice.	**1134**. Dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji.
Jazda vlaku po častiach	**Jazda pociągów w częściach**
1145. Pred odchodom každej časti vlaku z trate sa musí rušňovodič presvedčiť, či je odvážaná časť priebežne brzdená. Rušňovodič pokračuje v jazde rýchlosťou, pre ktorú vyhovujú skutočné brzdiace percentá, najmenej pre rýchlosť 15 km.h-1.	**1145**. Przed odjazdem każdej części pociągu ze szlaku, maszynista musi mieć pewność, że odwożona część jest hamowana. Maszynista kontynuuje jazdę z prędkością, wynikającą z procentu rzeczywistej masy hamującej, co najmniej 15 km/h.
1155. Ak si rušňovodič nemôže vyžiadať súhlas výpravcu, smie vlak pokračovať v jazde cez priecestia s PZZ, ako cez priecestia ktoré nebudú uzatvorené (uvedené do stavu "Výstraha"). Počas ďalšej jazdy postupuje ako keby bol vyrozumený rozkazom Op.	**1155**. Jeśli maszynista nie może uzyskać zgody dyżurnego ruchu, pociąg może kontynuować jazdę przez przejazdy z SSP (PZZ), jak przez przejazdy, które nie są zamknięte (ustawione w pozycji „Baczność"). W czasie dalszej jazdy postępuje tak, jak gdyby został powiadomiony rozkazem Op.

XXXII. Kapitola *Výluky koľají a zabezpečovacieho zariadenia*	*XXXII. Rozdział* *Zamknięcia torowe i urządzeń sterowania ruchem*
Udržovanie dopravy pri napäťovej výluke trakčného vedenia	**Prowadzenie ruchu w czasie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej**
1187. Ak je v stanici vypnutá časť trakčného vedenia a vlak môže podľa sklonových pomerov v obvode stanice vojsť do vypnutej časti alebo ňou prejsť zotrvačnosťou, smie sa takáto jazda dovoliť za podmienky, že vlak bol o tom vyrozumený rozkazom V. Pod pojmom jazda zotrvačnosťou v tomto prípade sa rozumie jazda vlaku riadená HDV elektrickej trakcie so stiahnutým zberačom. Činné HDV elektrickej trakcie musia byť o jazde zotrvačnosťou vyrozumené rozkazom V. Stanice, v ktorých sú jazdy zotrvačnosťou dovolené, sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov** (vrátane udania smeru a prípadne i ďalších podmienok). Dovtedy, kým budú tieto návestidlá osadené, sa rušňovodiči vyrozumievajú rozkazom V i o tom, že návestidlá pre elektrickú prevádzku nie sú dosiaľ osadené.	**1187.**W przypadku kiedy w stacji wyłączona jest część sieci jezdnej a pociąg może według parametrów technicznych wjechać w rejon stacyjny do miejsca wyłączenia części sieci lub pod nią przejechać jazdą bezprądową. Można na taką jazdę zezwolić pod warunkiem, że pociąg o tym był powiadomiony rozkazem V. Pod pojęciem jazdy bezprądowej w tym przypadku rozumie się jazdę pociągu kierowanie pojazdem (HDV) trakcji elektrycznej z opuszczonymi pantografami. Czynne pojazdy (HDV) trakcji elektrycznej muszą o jeździe z rozpędu być powiadomione rozkazem V. Stacje w których jazdy z rozpędu są dozwolone wskazane są w **Tabuľkách traťových pomerov** (z podaniem kierunku takiej jazdy oraz innych parametrach). Do czasu, do kiedy będą ustawione wskaźniki, kierujący pojazdem musi być powiadamiany o tym fakcie rozkazem V.
ŠIESTA ČASŤ **MIMORIADNE UDALOSTI**	**CZĘŚĆ SZÓSTA** **ZDARZENIA NADZWYCZAJNE**
XXXV. Kapitola *Nehody*	*XXXV. Rozdział* *Wypadki*
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
1240. Výpravca, výhybkár na odbočke, zamestnanci na traťových stanovištiach, prípadne vlakový personál alebo iní zamestnanci na trati, keď zistia alebo dostanú správu: - o jazde vlakov proti sebe, prípadne jazde PMD proti vlaku, o vchode vlaku do obsadeného oddielu, prípadne prejdenie návesti **"Stoj"** hlavného návestidla; - o zrážke vlakov, vykoľajení vozidiel počas jazdy vlaku, prípadne nabehnutí vlaku na PMD alebo PMD na vlak; - stretnutí železničných vozidiel s cestnými vozidlami na priecestiach alebo i mimo nich; - o rozvalení, uvoľnení prípadne zosune nákladu pri jazde vlaku; - o jazde vlaku, ktorého otvorené dvere vozňa alebo iné súčasti ohrozujú bezpečnosť dopravy, a v správe nie je uvedené, že na dvojkoľajných a súbežných tratiach je zjazdná susedná koľaj (koľaje) a ani to nemožno spoľahlivo zistiť, musia vo všetkých týchto prípadoch zabrániť, aby sa do priestorového oddielu ani po susednej koľaji nevpustil žiadny vlak ani PMD. Pokiaľ sa tam už vlak (PMD) nachádza, musia urobiť všetko pre ich zastavenie.	**1240**. Dyżurny ruchu, zwrotniczy, pracownicy na stanowiskach ruchowych, drużyny pociągowe lub inni pracownicy na kolei, gdy zauważą lub zostaną powiadomieni: - o jeździe pociągów naprzeciw siebie, ewentualnie jeździe PMD naprzeciw pociągu, jeździe pociągu na tor zajęty, ewentualnie przejechaniu sygnału „**Stój**" semafora głównego; - o kolizji pociągów, wykolejeniu wagonów podczas jazdy pociągu lub najechaniu pociągu na PMD lub PMD na pociąg; - zderzeniu pojazdów kolejowych z pojazdami drogowymi na przejazdach kolejowych lub poza nimi; - o wysypaniu się lub przesunięciu ładunku podczas jazdy pociągu; - o jeździe pociągu, w który otworzyły się drzwi wagonu lub inne okoliczności zagrażają bezpieczeństwu ruchu, w przypadku braku informacji, czy na dwu lub wielotorowych liniach sąsiedni tor (tory) jest przejezdny i nie można tego wiarygodnie ustalić, we wszystkich w/w przypadkach pracownicy muszą zapobiec, aby żaden pociąg ani PMD nie wjechał na tor szlakowy lub sąsiedni odstęp. Jeżeli już znajduje się tam pociąg (PMD) należy zrobić wszystko, aby go zatrzymać.
1242. Každý zamestnanec ŽSR alebo dopravcu je povinný hlásiť každú nehodu alebo inú mimoriadnu udalosť (požiar, únik nebezpečných látok a pod.) výpravcovi jednej zo	**1242.** Każdy pracownik ŽSR lub przewoźnik jest zobowiązany do zgłaszania wypadku lub innych nadzwyczajnych wydarzeń (pożar, wyciek substancji niebezpiecznych, itp.) dyżurnemu

susedných staníc. Tiež musí ohlásiť každú takú zistenú poruchu na zariadeniach dopravnej cesty, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť vlakovej dopravy. Výpravca zabezpečí, aby na takú trať do času zistenia skutočného stavu nebol vypravený žiadny vlak. Ak pri nehode je potrebné vyslobodiť osoby alebo došlo k požiaru, prípadne k úniku nebezpečných látok musia byť privolaní hasiči.	ruchu jednej z sąsiednich stacji. Należy również zgłaszać wszelkie usterki urządzeń na drodze przewozu, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu ruchu pociągów. Dyżurny ruchu zapewnia, aby na taki tor do czasu skutecznego usunięcia przeszkody nie został wyprawiony żaden pociąg. W razie wypadku jest konieczne uwolnienie osób, jeżeli doszło do pożaru, w przypadku wycieku substancji niebezpiecznych musi być wezwana straż pożarna.
1243. Zamestnanci prevádzkovateľa dráhy a dopravcu sú povinní osobám, ktoré boli na železnici zranené poskytnúť čo najrýchlejšie prvú predlekársku pomoc a zabezpečiť privolanie odbornej zdravotnej pomoci.	**1243**. Pracownicy zarządcy linii i przewoźników są zobowiązani dotrzeć do osób rannych w pociągu jak najszybciej z pierwszą pomocą i zapewnić wezwanie profesjonalnej pomocy medycznej.
1244. Stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodovú udalosť vyšetruje. Na práce, ktoré sa musia vykonať na záchranu ľudských životov, nie je tento súhlas potrebný a musia sa začať urýchlene.	**1244**. Ślady wypadku muszą być zabezpieczone bez zmian. Na usuwanie skutków wypadku musi zezwolić organ, który bada wypadek. Prace niezbędne dla ratowania ludzkiego życia, nie wymagają takiej zgody i muszą zostać wszczęte niezwłocznie.
1246. Pri nehodách na šírej trati riadi záchranné práce do príchodu zodpovedných zamestnancov ŽSR vlakový personál. Ak je na mieste nehody viac zamestnancov, musia sa dohodnúť kto bude riadiť záchranné práce. Pritom musí zabezpečiť: a) aby sa zamedzilo ďalšiemu nebezpečenstvu alebo zväčšeniu škody; b) záchranné prostriedky; c) aby sa uzavrelo miesto nehody a zabezpečili stopy a dôkazový materiál; d) aby cestujúci dostali uspokojujúce vysvetlenie.	**1246.** Przy wypadkach na torach szlakowych do czasu przyjazdu odpowiednich pracowników ŽSR akcją ratunkową kieruje drużyna pociągowa. Jeśli na miejscu wypadku jest więcej pracowników muszą uzgodnić, kto będzie kierownikiem akcji ratowniczej. Przy czym należy zapewnić: a) aby nie nastąpiło zwiększenie zagrożenia lub zwiększenie szkody; b) urządzenia ratownicze; c) zabezpieczenie miejsca wypadku, śladów i materiału dowodowego; d) aby pasażerowie otrzymali uspokajające wyjaśnienia.
1247. V prípade, že dôjde pri nehodovej udalosti zároveň k úniku nebezpečných látok je dopravca povinný zabezpečiť postupy v súlade s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) alebo Prílohou 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (Príloha 2 k SMGS). Záchranné práce, lokalizačné a likvidačné práce riadi odborný záchranný útvar (hasičský a záchranný zbor). Vlakový personál vyzve prítomné osoby, aby opustili ohrozený priestor.	**1247**. Jeżeli w wyniku wypadku dojdzie do wycieku substancji niebezpiecznych, obowiązkiem przewoźnika jest zabezpieczenie postępowania w myśl postanowień Regulaminu Przewozu Przesyłek Niebezpiecznych Koleją w Komunikacji Międzynarodowej (RID) lub Załącznika 2 do Porozumienia o Mędzynarodowym Przewoźe Kolejowym Towarów (Załącznik 2 do SMGS). Akcją ratowniczą, lokalizacją i likwidacją skutków kieruje okręgowa służba ratownicza (Straż pożarna lub Ratownictwo techniczne). Drużyna pociągowa wzywa obecne osoby do opuszczenia strefy zagrożenia.
1248. Pri mimoriadnych poveternostných pomeroch (prietrž mračien, víchrica a pod.), ktoré výpravca sám zistil, prípadne ktoré mu boli ohlásené a pri ktorých by mohlo dôjsť nezjazdnosti trate, odloží výpravca po dohode s dispečerom odchod vlaku aj zo susednej stanice až do času, než príde správa, že trať je zjazdná. Ak počas jazdy vlaku dôjde k náhlemu zhoršeniu poveternostných podmienok, pri ktorých by mohlo dôjsť k nezjazdnosti trate, rušňovodič zníži rýchlosť tak, aby podľa možností zastavil bezpečne a včas pred prípadnou prekážkou na trati.	**1248**. W wyjątkowych warunkach pogodowych (ulewny deszcz, wichura, itp.), które dyżurny ruchu sam zauważył lub, które zostały ogłoszone, i które mogłyby spowodować nieprzejezdność linii, dyżurny ruchu po uzgodnieniu z dyspozytorem opóźni odjazd pociągu do sąsiedniej stacji do czasu, otrzymania zawiadomienia o przejezdności szlaku. Jeśli podczas jazdy pociągu dochodzi do nagłego pogorszenia warunków atmosferycznych,podczas których może dojść do powstania nieprzejezdności (przeszkody) na torze, maszynista reguluje prędkość tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać go bezpiecznie i na czas przed ewentualną przeszkodą na torze.

1249. V prípade nehody nesmie rušňovodič u mechanických rýchlomerov manipulovať s prúžkom. Manipuláciu s prúžkom a so záznamom z elektronického rýchlomera vykoná vyšetrujúci zamestnanec, alebo určený zamestnanec podľa jeho pokynov.	**1249**. W przypadku wypadku kierującemu pojazdem nie wolno ingerować w zapisy taśmy prędkościomierza mechanicznego. Obsługę taśmy lub odczyt zapisu prędkościomierza elektronicznego wykonuje członek komisji lub upoważniony pracownik zgodnie z instrukcjami.
Pomocné vlaky	**Pojazdy pomocnicze**
1261. Výpravca pred vypravením pomocného vlaku na miesto nehody (prekážka na trati), okrem jazdy HDV, ktoré ide pre uviaznutý vlak (alebo časť vlaku zanechanú na šírej trati), musí vylúčiť traťovú koľaj. Výluka traťovej koľaje trvá až do odstránenia následkov nehody.	**1261**. Dyżurny ruchu przed wyprawieniem pojazdu pomocniczego na miejsce wypadku (przeszkody na torze), oprócz jazdy pojazdu kolejowego z napędem, który jedzie do pomocy uwięzionemu pociągowi (lub jego części pozostawionej na szlaku), musi zamknąć tor szlakowy. Zamknięcie toru szlakowego trwa aż do czasu usunięcia skutków wydarzenia.
1262. Rušňovodič pomocného vlaku musí byť vyrozumený písomným rozkazom o kilometrickej polohe, kde stojí prvé vozidlo, prípadne posledné vozidlo vlaku (podľa smeru vypravenia pomocného HDV) a počas jazdy na traťovú koľaj obsadenú vlakom musí dodržať podmienky jazdy podľa rozhľadu.	**1262.** Maszynista pojazdu pomocniczego musi być powiadomiony rozkazem pisemnym o kilometrze, w którym stoi pierwszy pojazd, ewentualnie ostatni pojazd pociągu (zgodnie z kierunkiem wyprawienia lokomotywy pomocniczej) i podczas jazdy na tor szlakowy zajęty przez pociąg musi spełniać warunki prowadzenia pojazdów na widoczność.
Samovoľný pohyb vozidiel	**Zbiegnięcie pojazdów**
1264. Zamestnanec, ktorý spozoruje **samovoľný pohyb vozidiel** a nemôže ich sám zastaviť, vyrozumie o tom čo najrýchlejšie staničných zamestnancov a traťových zamestnancov alebo zariadi, aby boli vyrozumení. Urýchlene treba vyrozumieť i výpravcu susednej stanice a oznámiť mu: a) či sú vozidlá obsadené osobami; b) počet vozňov (ak to možno zistiť); c) či sú vozne naložené alebo prázdne (ak to možno zistiť); Ak ide o dvojkoľajnú trať, musí sa oznámiť, po ktorej koľaji vozidlá idú.	**1264**. Pracownik, który zauważy **samowolne zbiegnięcie pojazdów** i nie może ich zatrzymać, musi powiadomić o tym jak najszybciej personel stacji i linii lub spowodować ich powiadomienie. Należy pilnie powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji i podać mu: a) czy pojazdy są zajmowane przez osoby; b) liczbę wagonów (jeśli jest znana); c) czy wagony są ładowne czy puste (jeśli można to ustalić); Na linii dwutorowej, należy podać, po którym torze odbywa się jazda wagonów.
1265. Ak sú zamestnanci vyrozumení o samovoľnom pohybe vozidiel, musia ihneď urobiť všetko pre ich zastavenie, a aby tým neohrozili seba a osoby, ktoré v týchto vozidlách zostali.	**1265**. Jeżeli pracownicy są powiadomieni o zbiegnięciu pojazdów, muszą niezwłocznie zrobić wszystko, aby je zatrzymać, i aby przy tym nie narazić na niebezpieczeństwo siebie i osób, które w tych pojazdach pozostały.
ÔSMA ČASŤ **DRÁHOVÉ VOZIDLÁ**	**CZĘŚĆ ÓSMA** **POJAZDY KOLEJOWE**
XXXVII. Kapitola ***Vozne***	***XXXVII. Rozdział*** ***Wagony***
Mimoriadne zásielky	**Przesyłki nadzwyczajne**
1335. Ak vyžaduje preprava mimoriadnej zásielky obmedzenie rýchlosti, musí byť rušňovodič vyrozumený rozkazom V napr. takto: "Rýchlosť 50/20". V čitateli zlomku rýchlosti je uvedená rýchlosť ($km.h^{-1}$), ktorá nesmie byť počas prepravy prekročená. Na rýchlosť uvedenú v menovateli tohto zlomku upraví rušňovodič rýchlosť vlaku: a) na návesť hlavného návestidla nariaďujúceho akékoľvek zníženie rýchlosti a to v obvode pre ktorý toto návestidlo platí; b) cez výhybky v stanici s vchodovou (odchodovou) rýchlosťou	**1335**. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej wymaga obniżenia prędkości, maszynista musi być o tym powiadomiony rozkazem V np. o brzmieniu: "Prędkość 50/20". W liczniku ułamka prędkości podana jest prędkość (w km/h), które nie może zostać przekroczona w czasie przewozu. Do prędkości wskazanej w mianownika ułamka maszynista dostosuje prędkość pociągu: a) na sygnał semafora głównego nakazującego zmniejszenie prędkości w okręgu, do którego się odnosi; b) przez rozjazdy w stacji z prędkości przy wjeździe (wyjeździe)

40 km.h^{-1} a nižšou. Ak nie je potrebné obmedzenie rýchlosti udávanej v čitateli tohto zlomku, uvedie sa v čitateli písmeno “N" (normál).	40 km/h lub niższą. Jeśli nie jest konieczne ograniczenie prędkości wskazanej w liczniku tego ułamka, to w liczniku jest litera "N" (normalny).
Preprava zásielok mimoriadnej dĺžky	**Przewóz przesyłek wyjątkowo długich**
1337. Zásielky mimoriadnej dĺžky naložené na vozňoch nespojených skrutkovkou sa dopravujú len nákladnými vlakmi s rýchlosťou do 50 km.h^{-1} vrátane, ak nestanoví iné podmienky pre ich prepravu GR ŽSR.	**1337**. Przesyłki wyjątkowo długie załadowane na wagony niepołączone sprzęgiem śrubowym przewozi się tylko pociągami towarowymi z prędkością do 50 km/h włącznie, jeżeli DG ŽSR nie określi innych warunków przewozu.
1338. Vozidlá so zásielkami mimoriadnej dĺžky spojené vlastným nákladom alebo tuhou spojkou sa zapoja do vedenia priebežnej brzdy prenosným brzdovým potrubím. Dovolený počet skupín vozňov spojených zásielkami mimoriadnej dĺžky alebo tuhou spojkou je určený pre každú trať v **Tabuľkách traťových pomerov**.	**1338**. Wagony z przesyłkami wyjątkowo długimi połączone własnym ładunkiem lub rozworą włącza się do przewodu hamulcowego przenośnym wężem hamulca. Dozwolona liczba grup wagonów połączonych przesyłkami wyjątkowo długimi lub rozworą jest określona dla każdej linii w **Tabelach parametrów techniczno-ruchowych**.
1339. Ak sú v nákladnom vlaku zaradené vozne s osobami, treba tieto vozne oddeliť od vozňov so zásielkami mimoriadnej dĺžky aspoň jedným ochranným vozňom, ktorého čelo je vyššie ako zásielka mimoriadnej dĺžky. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na služobné vozne, na vozne so sprievodcami zásielok a na vozne obsadené len sprievodcami. Ak sú však vozne obrátené stanovišťom sprievodcu alebo služobným oddielom smerom k zásielke mimoriadnej dĺžky, musia sa tiež oddeliť ochranným vozňom.	**1339**. Jeżeli do pociągu towarowego są włączone wagony z ludźmi, to muszą być oddzielone od wagonów załadowanych przesyłkami nadzwyczajnymi, co najmniej jednym wagonem ochronnym, o długości większej niż przesyłka wyjątkowo długa. Przepisu tego nie stosuje się do wagonów służbowych, wagonów z konwojentami przesyłek i do wagonów dla konwojentów. Jednakże, jeśli wagon jest zwrócony stanowiskiem konwojenta lub przedziałem służbowym w kierunku przesyłki wyjątkowo długiej musi być również oddzielony wagonem ochronnym.
1340. Koľajnicové pásy dlhé 50 m a viac sa prepravujú pri dodržaní nasledujúcich opatrení: a) koľajnicové pásy sa naložia na skupinu vozňov spojených skrutkovkami; prvý a posledný vozeň skupiny musí mať priebežnú brzdu; vlak s takýmito vozňami smie ísť rýchlosťou najviac 50 km.h^{-1}; b) spriahadlá vozňov v skupine sa spoja tak tesne, aby nárazníkové pružiny boli mierne stlačené; krajné vozne skupiny sa spoja so susednými vozňami tak, aby sa nárazníky len dotýkali; c) oba krajné vozne skupiny musia mať na oboch stranách tabuľky s textom o zákaze jazdy cez zvážny pahorok a o zákaze odrážania a spúšťania; d) skupiny vozňov sa zaradia do zadnej tretiny vlaku; e) doprava týchto vozňov je dovolená len určenými vlakmi (smerujú sa); f) doprava vo vlakoch s postrkovým HDV nie je dovolená; g) v každej stanici technických prehliadok, v ktorej zastavuje vlak vezúci takúto zásielku, prehliadne zásielku nato určený zamestnanec dopravcu. Pre prepravu koľajnicových pásov na špeciálnych súpravách alebo podvozkoch platí osobitný predpis.	**1340**. Długie szyny o długości 50 m i więcej przewozi się przy zachowaniu następujących obostrzeń: a) długie szyny ładuje się na grupę wagonów połączonych zworami; pierwszy i ostatni wagon grupy musi posiadać czynny hamulec, pociąg z takimi wagonami może jechać z prędkością do 50 km/h; b) sprzęgi wagonów w grupie skręca się tak mocno, aby sprężyny zderzaków były nieco ściśnięte; skrajne wagony grupy są połączone z sąsiednimi wagonami tak, aby zderzaki się stykały; c) oba skrajne wagony grupy muszą mieć po obu stronach tabliczki z tekstem o zakazie jazdy przez górki rozrządowe, zakazie staczania i odrzutu; d) grupy wagonów włącza się w tylne części pociągu; e) przewóz tych wagonów jest dozwolony tylko wyznaczonymi pociągami (relacyjnymi); f) przewóz w pociągach z popychem nie jest dozwolony; g) w każdej stacji kontroli technicznej, w której zatrzymuje się pociąg przewożący takie przesyłki, przegląd przesyłek wykonuje wyznaczony pracownik przewoźnika. Przy przewozie długich szyn na wagonach specjalnych lub podwoziach obowiązują odrębne przepisy.
Zaraďovanie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru	**Włączanie wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi**
1344. Dopravné/prepravné prostriedky (vozne/veľké kontajnery, prenosné nádrže, výmenné nadstavby, nádržkové kontajnery) naložené zásielkami nebezpečného tovaru sú	**1344**. Przesyłki transportowo/przewozowe (wagony/ duże kontenery, przenośne zbiorniki naczepy samochodowe,

označené v zmysle Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) alebo Prílohy 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (Príloha 2 k SMGS). Pre dopravu a manipuláciu s vozňami, ako aj s vozňami naloženými prepravnými prostriedkami takto označenými platí osobitný predpis (RID, Príloha 2 k SMGS). Pre zaraďovanie vozňov s nebezpečnými látkami do vlaku platia ustanovenia Prílohy 2 predpisu Z 1.	kontenery zbiornikowe) załadowane towarami niebezpiecznymi są oznaczone zgodnie z postanowieiami Regulaminu przewozu międzynarodowego koleją towarów niebezpiecznych (RID) albo Załącznika 2 do Umowy o międzynarodowym przewozie koleją towarów (załącznik 2 do SMGS). Dla prowadzenia ruchu i manewrów z wagonami, jak również z wagonami załadowanymi handlowymi przesyłkami tak oznaczonymi, obowiązują odrębne przepisy (RID, Załącznik nr 2 do SMGS). Przy włączaniu wagonów z materiałami niebezpiecznymi do pociągu, obowiązują postanowienia Załącznika 2 przepisów Z 1.
XXXVIII. Kapitola ***Zostava vlaku***	***XXXVIII. Rozdział*** ***Zestawienie pociągu***
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
1346. Vlak musí byť zostavený tak, aby jeho zostava neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe, najmä musí byť zabezpečený určený brzdiaci účinok vlaku a nemožno prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení vozidiel a vo vlaku v závislosti od druhu jednotlivých vozidiel a ich hmotnosti.	**1346**. Pociąg musi być zestawiony tak, aby jego zestawienie nie zagrażało bezpieczeństwu i ciągłości prowadzenia ruchu na kolei, musi być zachowana co najmniej wymagana masa hamująca i nie może być przekroczona dopuszczalna siła dynamicznego oddziaływania na sprzęgi wagonowe pojazdów połączonych w pociągu, w zależności od rodzaju pojazdów i ich masy.
XXXIX. Kapitola ***Hnacie dráhové vozidlá***	***XXXIX. Rozdział*** ***Pojazdy kolejowe z napędem***
Všeobecné ustanovenia	**Postanowienia ogólne**
1373. Na HDV elektrickej trakcie sa počas jazdy používa jeden zberač (prednostne zadný v smere jazdy). Oba zberače sa používajú počas státia v prípade napájania vlaku cez kábel zásobovania vlaku elektrickou energiou. Pri jazde dvoch spojených HDV sa použijú prednostne vzdialenejšie zberače, tak aby vzdialenosť medzi dvomi zdvihnutými zberačmi nesmie byť menšia ako 12 m Ak je námraza na trakčnom vedení smie rušňovodič vedúceho HDV použiť oba zberače, ale len mimo obvodu výhybiek. Pri použití dvoch zberačov nesmie byť počas jazdy prekročená rýchlosť 50 $km.h^{-1}$.	**1373**. Na lokomotywie trakcji elektrycznej podczas jazdy używany jest jeden pantograf (najlepiej tylny w kierunku jazdy). Oba pantografy są wykorzystywane podczas postoju w przypadku zasilania pociągów przez kabel zasilania pociągu energią elektryczną. Podczas jazdy dwóch połączonych pojazdów kolejowych z napędem wykorzystywane są najlepiej najodleglejsze tak, aby odległość między dwoma podniesionymi pantografami nie była mniejsza niż 12 m. Jeśli sieć trakcyjna jest oblodzona maszynista ciągnącego pojazdu kolejowego z napędem może wykorzystywać oba pantografy, ale tylko poza okręgiem zwrotnicowym. Przy użyciu dwóch pantografów nie należy podczas jazdy przekraczać prędkości 50 km/h.
Činné HDV	**Czynne pojazdy kolejowe z napędem**
1376. Najviac vo dvojici môžu byť radené: a) činné elektrické HDV (všetkých skupín priečnych účinkov 1,2,3); b) činné HDV nezávislej trakcie skupiny priečnych účinkov 3; c) činné HDV skupiny priečnych účinkov 3 radené s iným HDV. Tieto dvojice činných HDV musia byť od ďalšieho činného HDV oddelené skupinou vozidiel, najmenej s ôsmimi nápravami, pričom každé vozidlo tejto skupiny musí mať dopravnú hmotnosť najmenej 13t. Viacdielne HDV je z hľadiska zaraďovania do vlaku a účinkov na dráhu považované za toľko činných HDV, koľko dielov má v činnosti.	**1376.** Czynne pojazdy trakcyjne mogą być łaczone nie więcej niż parami; a) czynne elektryczne pojazdy kolejowe z napędem (wszystkich tzw grup oddziaływań poprzecznych pojazdu trakcyjnego na tor (grupa 1,2,3), które umożliwiają wjazd z określoną prędkością na dany odcinek; b) czynne pojazdy kolejowe z napędem spalinowym, które umożliwiają wjazd z określoną prędkością dla grupy 3; c) czynne pojazdy kolejowe z napędem prowadzone z innymi pojazdami kolejowymi z różnych grup oddziaływań

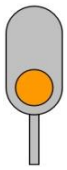
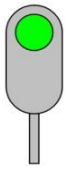
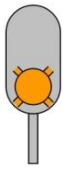
	umożliwiają wjazd z określoną prędkością dla grupy 3. Tak podwójnie połączone czynne pojazdy kolejowe z napędem muszą być oddzielone od następnego czynnego pojazdu kolejowego z napędem grupą wagonów, o co najmniej 8 osiach, przy czym każdy wagon tej grupy musi mieć masę co najmniej 13 t. Za czynne pojazdy trakcyjne z punktu widzenia oddziaływania na tor i włączenia do pociągu uważa się wszystkie czynne człony pojazdu wieloczłonowego.
XL. Kapitola ***Brzdy a brzdenie vlakov***	***XL. Rozdział*** ***Hamulce i hamowanie pociągów***
Obsluha bŕzd	**Obsługa hamulców**
1482. HDV zaistí (podľa technického vybavenia HDV) rušňovodič proti neúmyselnému pohybu pri odstavení zabrzdením všetkých ručných bŕzd a prípadne použitím ďalším prostriedkov určených predpisom dopravcu. Sprevádzané nečinné HDV zaistí proti samovoľnému pohybu pri jeho odstavení v stanici sprevádzajúci zamestnanec. Nečinné HDV bez sprievodcu sa pri odstavení privesí na skupinu dráhových vozidiel zaistených proti neúmyselnému pohybu, alebo sa podloží klinmi na oboch stranách kolesa.	**1482.** Maszynista zabezpiecza odstawione pojazdy kolejowe z napędem (zależnie od technicznego wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem) przed niezamierzonym uruchomieniem poprzez zahamowanie wszystkich hamulców ręcznych a w przypadku innych okoliczności według przeznaczenia określonego przepisami przewoźnika. Zabezpieczenia przed samoczynnym uruchomieniem się pojazdów kolejowych z napędem, przewożonych w stanie nieczynnym, przy odstawianiu ich na postój na stacji dokonuje pracownik przewoźnika. Nieczynne pojazdy kolejowe z napędem bez konwoju przy odstawianiu należy połączyć z grupą pojazdów zabezpieczonych przed zbiegnięciem lub podłożyć kliny po obu stronach koła.
Výpočet brzdiacej hmotnosti	**Obliczanie masy hamującej**
1494. Ako brzdiaca hmotnosť zaisťovacej brzdy sa uvažuje vyznačená hodnota. Ak nie je brzdiaca hmotnosť pre zaisťovaciu brzdu na vozni napísaná, nesmie sa s brzdiacou hmotnosťou ručnej brzdy uvažovať.	**1494**. Za masę hamującą przy hamulcach postojowych przyjmuje się określoną wartość wskazaną na wagonie. Jeśli masa hamująca dla hamulców postojowych nie jest wskazana na wagonie, nie stosuje się hamulców ręcznych.
Postup pri poruche priebežnej brzdy	**Postępowanie przy usterce hamulców pociągowych**
1496. Ak zlyhá na trati priebežná brzda úplne alebo len pri niektorých vozňoch, rušňovodič je povinný urobiť všetky dostupné opatrenia na zastavenie vlaku. Po zastavení vlaku utiahne ihneď zaisťovacie brzdy, ktoré sú potrebné pre zabezpečenie stojaceho vlaku na trati.	**1496**. Jeśli wystąpi całkowita awaria hamulca zespolonego lub hamulców niektórych wagonów, maszynista ma obowiązek zatrzymać pociąg wszelkimi środkami. Po zatrzymaniu pociągu zaciągnie hamulce postojowe, które są niezbędne do zabezpieczenia pociągu stojącego na szlaku.
1497. Ak je vlak pri zlyhaní priebežnej brzdy podľa zistenia rušňovodiča vedúceho HDV dostatočne brzdený (najmenej priamočinnou brzdou) pre rýchlosť 15 $km.h^{-1}$, smie ísť ďalej touto rýchlosťou až do najbližšej stanice.	**1497.** Jeżeli pociąg przy awarii hamulców pociągowych według oceny maszynisty lokomotywy pociągowej jest dostatecznie hamowany (przynajmniej hamulcem ręcznym lokomotywy) przy prędkości 15 km/h, może jechać dalej z taką prędkością do najbliższej stacji.

Sygnalizatory i sygnały na odcinku granicznym i w stacjach granicznych

Opis sygnałów PKP PLK S.A. w stacji Zwardoń
(opis sygnałów PKP PLK S.A. w języku słowackim ma wyłącznie charakter informacyjny)

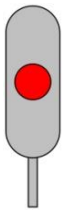
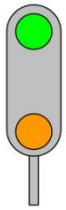
Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne	**Návesti návestené svetelnými predzvesťami**
Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi. Pod głowicą tarczy	**Svetelná predzvesť** (Tarcza ostrzegawcza świetlna) je umiestnená na stožiari šedej farby alebo je zavesená na vonkajšej strane koľaje. Svetelné predzvesti sa umiestňujú pred svetelnými návestidlami. Pod návestnou doskou je umiestnená

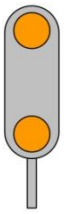
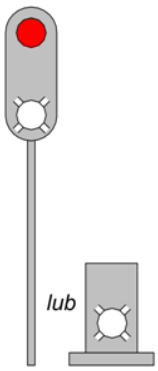
umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego na której czarnymi literami wymalowane jest oznaczenie literowe tarczy np. ToM.	obdĺžniková tabuľka bielej farby s čiernymi písmenami - označenie návestidla, napr. ToM.

Opis sygnału	Sygnalizator	Popis návesti
Sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał „Stój” (jedno pomarańczowe światło ciągłe na tarczy)		**Návesť Os 1** „Návestidlo (hlavné), od ktorého je táto návesť závislá, návestí návesť „Stoj” (jedno stále oranžové svetlo)
Sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością” (jedno światło zielone ciągłe na tarczy)		**Návesť Os 2** „Návestidlo (hlavné), od ktorého je táto návesť závislá, dovoľuje jazdu najvyššou dovolenou rýchlosťou” (jedno stále zelené svetlo)
Sygnał Os 4 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał „zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h” (jedno światło pomarańczowe migające na tarczy)		**Návesť Os 4** „Návestidlo (hlavné), od ktorého je táto návesť závislá, dovoľuje jazdu zníženou rýchlosťou maximálne 40 alebo 60 km/h” (jedno prerušované oranžové svetlo)

Sygnały nadawane przez semafory świetlne	**Návesti návestené (hlavnými) svetelnými návestidlami**
Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego lub dwóch świateł w linii pionowej. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem. Maszty semaforów półsamoczynnych, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym że pierwszy pas od góry masztu jest czerwony. Jeżeli latarnia sygnałowa zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad lub pod latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa pomalowana w pasy czerwono-białe. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, to jazda z tą prędkością obowiązuje począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, a w przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego - na całej drodze przebiegu. Pod głowicą semafora umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego na której czarnymi literami wymalowana jest nazwa semafora np. L3. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał S 1 „Stój", nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy może jechać dalej, jeżeli na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora świetlnego	**Hlavné svetelné návestidlo** (Semafor świetlny) návestí návesť pomocou jedneho alebo dvoch svetliel umiestnených nad sebou. Návestná doska môže byť umiestnená na stožiari alebo na podstavci (trpasličie návestidlo) alebo je zavesená nad koľajou prípadne na vonkajšej strane koľaje. Stožiare poloautomatických návestidiel sú natrené červeno - bielymi pásmi, tak že prvý pás zhora je červený. Ak je návestná doska je zavesená nad koľajou prípadne na vonkajšej strane koľaje alebo na podstavci (trpasličie návestidlo) je označovací pás s červeno-bielymi pásmi umiestnený vedľa nej. Ak návesť na návestidle dovoľuje jazdu s rýchlosťou 40, 60 alebo 100 km/h potom je azda touto rýchlosťou dovolená od úrovne tohto návestidla až po koniec obvodu výhybiek priľahlého k návestidlu a v prípade vchodového alebo cestového návestidla v celom úseku po dalšie hlavné návestidlo. Pod návestnou doskou je umiestnená obežníková tabuľka bielej farby s čiernymi písmenami - označenie návestidla, napr. L3. Vlak zastavený pred návestidlom s návesťou S1 „**Stoj**”, pred zhasnutím návestidlom, pred návestidlom s bielym svetlom alebo pred návestidlom s pochybnou návesťou, môže pokračovať v ďalšej jazde až sa na návestidle rozsvieti návesť dovoľujúca jazdu alebo privolávacia návesť (signál zastępczy „Sz”), alebo po obdržaní písomného rozkazu doručeného, príp. nadiktovaného telekomunikačným zariadením sprevádzajúcemu personálu vlaku. Vlak zastavený v mieste chýbajúceho návestidla a vlak zastavený pred návestidlom s návesťou D 1 umiestnenou

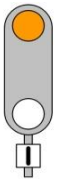
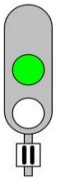
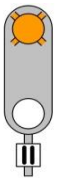
na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 „Stój" na przenośnej tarczy zatrzymania ustawionej w miejscu brakującego semafora może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu , również sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.	v mieste, chýbajúceho návestidla môže pokračovať v jazde po obdržaní písomného rozkazu doručeného, príp. nadiktovaného telekomunikačným zariadením sprevádzajúcemu personálu vlaku. Návesť dovoľujúcu jazdu vlaku na návestidle zakazuje posun vo vlakovej ceste. Rovnako privolávacia návesť znamená zákaz posunu vo vlakovej ceste.

Opis sygnału	**Sygnalizator**	**Popis návesti**
Sygnał S 1 „Stój” (jedno czerwone światło ciągłe na semaforze) **nakazuje** zatrzymanie pociągu przed tym semaforem		**Návesť S 1** „Stoj” (jedno stále červené svetlo) **prikazuje** zastavenie vlaku pred návestidlom
Sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością” (jedno światło zielone ciągłe na semaforze) **zezwala** na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej i **informuje**, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 2 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością.		**Návesť S 2** „Jazda najvyššou dovolenou rýchlosťou” (jedno stále zelené svetlo) **dovoľuje** jazdu najvyššou dovolenou rýchlosťou pre daný vlak na danom úseku a **informuje**, že nasledujúce (hlavné) návestidlo, ak sú vzájomne závislé a návestí návesť S2, dovoľuje jazdu najvyššou dovolenou rýchlosťou.
Sygnał S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał Stoj” (jedno pomarańczowe światło ciągłe na semaforze) **informuje** że następny semafor nadaje sygnał „Stoj”, maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stoj”		**Návesť S 5** Výstraha („Nasledujúce (hlavné) návestidlo návestí Návesť S 1 „Stoj”) (jedno stále oranžové svetlo) **informuje**, že nasledujúce (hlavné) návestidlo návestí návesť *„Stoj”*; vodič je povinní upraviť rýchlosť tak, aby zastavil vlak pred nasledujúcim (hlavným) návestidlom s návesťou ***„Stoj”***
Sygnał S 10 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością” (dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło zielone ciągłe) **zezwala** na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i **informuje**, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością. Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.		**Návesť S 10** „Jazda rýchlosťou maximálne 40 km/h a ďalej najvyššou dovolenou rýchlosťou” (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo neprerušované oranžové, horné svetlo neprerušované zelené) **dovoľuje** jazdu rýchlosťou maximálne 40 km/h a **informuje**, že nasledujúce (hlavné) návestidlo, ak sú vzájomne závislé a návestí návesť S10, dovoľuje jazdu najvyššou dovolenou rýchlosťou. Ak nie sú návestidlá závislé nasledujúce návestidlo má samostnú predzvesť.

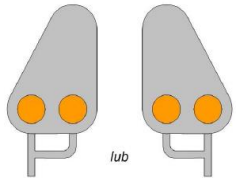
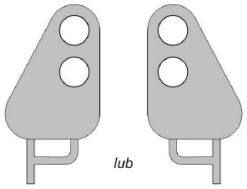
Sygnał S 12 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze- z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h” (dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające) **zezwala**: na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i **informuje**, że następny semafor zezwala na jazdę z prędkością 40 lub 60 km/h		**Návesť S 12** „Jazda rýchlosťou maximálne 40 km/h a očakávaj jazdu rýchlosťou maximálne 40 alebo 60 km/h” (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo neprerušované oranžové, horné prerušované oranžové svetlo) **dovoľuje** jazdu rýchlosťou maximálne 40 km/h a **informuje**, že nasledujúce (hlavné) návestidlo návestí návesť dovoľujúcu jazdu rýchlosťou maximálne 40 alebo 60 km/h
Sygnał S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze - „Stój” (dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie) **zezwala** na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i **informuje,** że następny semafor wskazuje sygnał „ Stoj”		**Návesť S 13** „Jazda rýchlosťou maximálne 40 km/h a výstraha (nasledujúce (hlavné) návestidlo návestí návesť S1 „Stoj”) (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo neprerušované oranžové, horné svetlo neprerušované oranžové) **dovoľuje** jazdu rýchlosťou maximálne 40 km/h a **informuje**, že nasledujúce (hlavné) návestidlo návestí návesť *„Stoj”*
Sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał S 1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym – bez rozkazu pisemnego“. (jedno światło matowobiałe migające na semaforze albo umieszczone na osobnej podstawie) Sygnał zastępczy Sz zezwala na jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1. Jazda na sygnał „Sz” może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim; maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody.; przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.		**Prilovácia návesť (**signal zastępczy „Sz”**)** Na túto sa dovoľuje jazda okolo návestidla s návesťou S 1 „Stoj”, príp. s pochybnou návesťou alebo jazda okolo neosvetleného návestidla - jazdu nie je potrebné dovoliť písomným rozkazom. (jedno prerušované mliečnobiele svetlo na (hlavnom) návestidle alebo na (trpasličie návestidlo) podstavci Privolávacia návesť „Sz“ dovoľuje jazdu po nasledujúce (hlavné) návestidlo, uzáveru koľaje alebo po miesto označené návesťou D1 „Stoj” Jazda na privoľavaciu návesť („Sz”) môže byť uskutočnená rýchlosťou maximálne 40 km/h a nevyžaduje zastavenie pred návestidlom; vodič musí upraviť rýchlosť jazdy tak, aby mohol kedykoľvek zastaviť vlak ak spozoruje prekážku; pri odchode na trať bez atomatického bloku, v obvode výhybiek priľahlom k návestidlu, môže byť uskutočnená rýchlosťou maximálne 40 km/h.

Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające	**Návesti opakovacích návestidiel**
Sygnalizator powtarzający nadaje sygnały światłami latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.	Opakovacie návestidlo dáva návesť svetlami na návestnej doske umiestnenej na stĺpe so šedým náterom alebo zavesenej vedľa koľaje.
W razie konieczności można stosować więcej niż jeden, ale nie więcej niż trzy sygnalizatory powtarzające.	Je možné umiestniť viac ako jedno, ale nie viac ako tri opakovacie návestidlá.
Sygnalizatory powtarzające zaopatruje się w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.	Opakovacie návestidlá musia byť označené na návestnej doske čiernymi zvislými pásmi na bielom podklade, ktoré určujú poradie opakovacích návestidiel od (hlavného) návestidla ku ktorému patria.
Pod głowicą tarczy sygnalizatora powtarzającego umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego na	Pod návestnou doskou opakovacieho návestidla (sygnalizatora powtarzającego) je obdĺžniková tabuľka

której czarnymi literami wymalowana jest oznaczenie literowe taczy np. Sp I M.	bielej farby s čiernymi písmenami označujúcimi návestidlo (opakovacie návestidlo) - napr. Sp I M.

Opis sygnału	**Sygnalizator**	**Popis návesti**
Sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał S 1 Stój” (dwa światła w pionie: dolne białe, górne pomarańczowe ciągłe)		**Návesť Sp 1** (Hlavné) návestidlo návestí návesť „Stoj” (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo biele, horné svetlo neprerušované oranžové)
Sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością” (dwa światła w pionie: dolne białe, górne zielone ciągłe)		**Návesť Sp 2** „(Hlavné) návestidlo návestí návesť dovoľujúcu jazdu najvyššou dovolenou rýchlosťou.” (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo biele, horné svetlo neprerušované zelené)
Sygnał Sp 4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h” (dwa światła w pionie: dolne białe, górne pomarańczowe migające)		**Návesť Sp 4** (Hlavné) návestidlo, nariaďuje jazdu zníženou rýchlosťou maximálne 40 alebo 60 km/h” (dve svetlá nad sebou: dolné svetlo biele, horné svetlo prerušované oranžové)

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe	**Návesti návestěné priecestníkmi**
Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał dwoma światłami w latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszonej obok toru. Sygnał nadawany przez tarczę ostrzegawczą przejazdową dotyczy toru, przy którym ta tarcza jest ustawiona. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa informuje drużynę trakcyjną o stanie sprawności urządzeń ostrzegających użytkowników drogi na przejeździe znajdującym się w odległości drogi hamowania za tą tarczą. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa jest oznaczona tabliczką z liczbą odpowiadającą kilometrowi i hektometrowi przejazdu, do którego ta tarcza się odnosi. Maszt tarczy jest pomalowany w poziome pasy biało-czarne. W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu, do którego tarcza się odnosi, nie zbliża się pociąg, tarcza ostrzegawcza przejazdowa pozostaje nieoświetlona. Po włączeniu urządzeń ostrzegających na przejeździe, tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał informujący, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu. W przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał Osp 1 lub do czasu minięcia jej przez czoło pociągu pozostaje ciemna, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu	Priecestník dáva návesť dvomi svetlami na návestnej doske umiestnenej na stĺpe alebo zavesenej vedľa koľaje. Návesť dávaná priecestníkom platí pre koľaj, pri ktorej je návestidlo umiestnené. Priecestník informuje rušňovú čatu o stave (správnej činnosti) priecestného zabezpečovacieho zariadenia nachádzajúceho sa na zábrzdnú vzdialenosť za priecestníkom. Priecestník je označený tabulkou udávajúcou kilometrickú a hektometrickú polohu priecestia, ku ktorému prislúcha. Stožiar návestidla je natretý čiernobielymi zvislými pásmi. V základnej polohe – pokiaľ sa k priecestiu neblíží vlak – je priecestník zhasnutý. Po uvedení priecestného zabezpečovacieho zariadenia do výstražného stavu jazdou vlaku, dáva priecestník návest informujúcu o tom, či sú alebo nie sú varovaní užívatelia pozemnej komunikácie pred prichádzajúcim vlakom. V prípade, že priecestník ukazuje návesť „Osp 1“ a tiež v prípade, keď do okamihu minutia návestidla toto návestidlo nenávestí žiadnu návest (návestidlo je zhasnuté), musí vodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby mohol zastaviť pred priecestím s prekážkou ohrozujúcou bezpečnosť ďalšej jazdy. Jazda rýchlosťou 20 km/h je nutná iba do okamihu, kým čelo vlaku neminie priecestie.

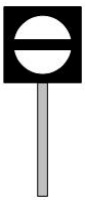
przez czoło pociągu.		
Opis sygnału	**Návestidlo** (Sygnalizator)	**Popis návesti**
Sygnał Osp1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością 20 km/h.” (dwa światła pomarańczowe ciągłe w linii poziomej).		**Návesť Osp1** „PZZ na priecestí, ku ktorému priecestník patrí, je v poruche, jazda cez priecestie je dovolená rýchlosťou najviac 20 km/h” (pozn ŽSR - Porucha PZZ) (dve oranžové neprerušované svetlá vedľa seba)
Sygnał Osp2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością.” (dwa światła białe ciągłe w linii pionowej)		**Návesť Osp2** „PZZ na priecestí, ke ktorému návestidlo (priecestník) patrí, vykazuje správnu činnosť, jazda cez priecestie je dovolená najvyššou dovolenou rýchlosťou” (pozn ŽSR - pohotovostný stav PZZ) (dve biele stále svetlá pod sebou)

Sygnały manewrowe nadawane przez tarcze manewrowe i semafory świetlne	**Návesti návestené zriaďovacími návestidlami a svetelnými hlavnými návestidlami**
Tarcze manewrowe świetlne nadają sygnały za pomocą jednego światła: a) niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony, b) matowobiałego - gdy manewr jest dozwolony. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko do jazd manewrowych. Pod głowicą tarczy umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego na której czarnymi literami wymalowana jest oznaczenie literowe i cyfrowe taczy np. Tm 10. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafory świetlne, oznaczone literą „m" na tabliczce opisowej.	Svetelné zriaďovacie návestidlo dáva návesť jedným svetlom: a) modré - posun zakázaný b) mliečnobiele - posun dovolený. Návesti zriaďovacích návestidiel platia len pre posun. Pod návestnou doskou zriaďovacieho návestidla je umiestnená obdĺžniková tabuľka biele farby s čiernymi písmenami a číslicami označujúcimi návestidlo – napr. Tm 10. Pre posun platia aj hlavné návestidlá označené bielou tabuľkou s čiernym písmenom „**m**” na označovacom štítku návestidla.

Opis sygnału	**Návestidlo** (Sygnalizator)	**Popis návesti**
Sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” (jedno niebieskie światło na tarczy)		**Návesť Ms 1** „Posun zakázaný ” (jedno modré svetlo na návestidle)
Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” (jedno matowobiałe światło na tarczy) **Uwaga:** jeżeli nie jest możliwe podanie sygnału Ms 2, manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz odpowiednio sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”		**Návesť Ms 2** „Posun dovolený” (jedno mliečnobiele svetlo na návestidle) **Pozor**: ak nie je možné na návestidle návestiť návesť „Ms 2“, môže posunujúci diel ísť za neobsluhované návestidlo len so súhlasom povereného zamestnanca a na jeho pokyn daný návesťou „Rm 1“ Priblížiť („Do mnie”) alebo „Rm 2“ Vzdialiť („Ode mnie”).

Sygnał S 1 „Stój” na semaforze odnosi się również do manewrów (jedno czerwone światło na semaforze uzupełnione białą tablicą z czarną literą m) **Uwaga:** jeżeli nie jest możliwe podanie sygnału Ms 2, manewrujący tabor może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój“, gdy upoważniony pracownik poda zezwolenie na jazdę oraz odpowiednio sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”		**Návesť S 1** „Stoj” na návestidle platnom aj pre posun. (jedno neprerušované červené svetlo na hlavnom návestidle a pod návestnou doskou biela tabuľka s čiernym písmenom „**m**“) **Pozor**: ak nie je možné na návestidle návestiť návesť „Ms 2“, môže posunujúci diel ísť za neobsluhované návestidlo s návesťou S1 „Stoj“ len so súhlasom povereného zamestnanca a na jeho pokyn daný návesťou „Rm 1“ Priblížiť („Do mnie”) alebo „Rm 2“ Vzdialiť („Ode mnie”).
Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” (jedno matowobiałe światło ciągłe na semaforze, oznaczonym literą „**m**” na tabliczce opisowej)		**Návesť Ms 2** „Posun dovolený” (jedno mliečnobiele svetlo na návestidle, označenom čiernym písmenom „**m**“ na bielej tabuľke)

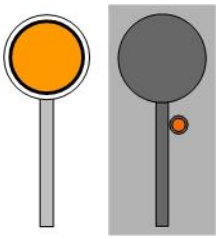
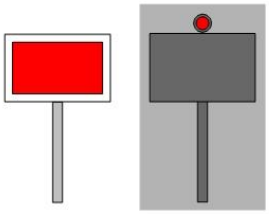
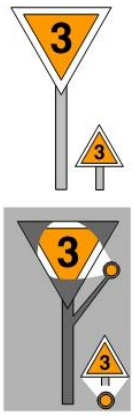
Sygnały zamknięcia toru	**Návesti uzávery koľaje**
Sygnałami zamknięcia toru są sygnały na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, wykolejnicach. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem. Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczania czy wykolejnica jest na torze, czy też jest zdjęta z toru. Jako sygnału na wykolejnicach używa się latarń oświetlonych w nocy lub tarcz nie oświetlonych, które wskazują jednakowe sygnały we dnie jak i w nocy.	Návesti uzávery koľaje (Sygnały zamknięcia toru) sú návesti umiestnené na uzáverách koľaje, zarážadlách a výkoľajkách. Na koľajach zakončených zarážadlom slepej koľaje je uzávera koľaje (tarcza zaporowa) umiestnená vpravo na koľaji v smere jazdy v mieste, kde sa začína úsek zasypaný pieskom. Návestidlo na výkoľajke návestí, či je výkoľajka v polohe na koľajnici alebo mimo koľajnicu. Na výkoľajkách sú používajú osvetľované alebo neosvetľované návestidlá, ktoré ukazujú vodne i v noci rovnaké návesti.

Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał Z 1 „Stoj” (dzienny i nocny: kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy) **nakazuje** zatrzymanie pojazdów kolejowych przed nim **Uwaga:** sygnał stosuje się na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, bramach wjazdowych (zamkniętych) i jest ważny zarówno dla manewrów i pociągów		**Návesť Z 1** „Stoj” (denná aj nočná návesť: vodorovný čierny pás uprostred bieleho kruhu) **prikazuje** zastaviť dráhové vozidlá pred návestidlom **Pozor**: návesť je používaná na uzáverách koľaje, zarážadlách a bránach (uzamknutých). Návesť je platná pre posun i pre vlaky.
Sygnał Z 1wk „Stoj, wykolejnica na torze” (dzienny i nocny na latarni wykolejnicowej: z przodu - kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy)		**Návesť Z 1wk** „Stoj, výkoľajka na koľaji” (denná aj nočná návesť: predná strana - vodorovný čierny pás uprostred bieleho kruhu.

Sygnał Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru” (dzienny i nocny na latarni wykolejnicowej: z przodu - kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy)		**Návesť Z 2wk** „Výkoľajka sklopená z koľaje” (denná i nočná návesť: predná strana - zvislý čierny pás uprostred bieleho kruhu)

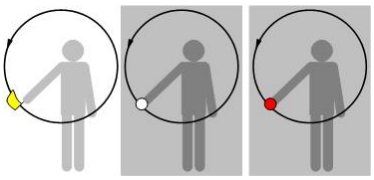
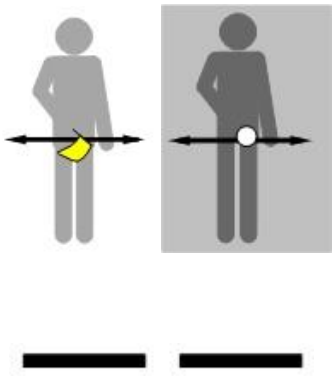
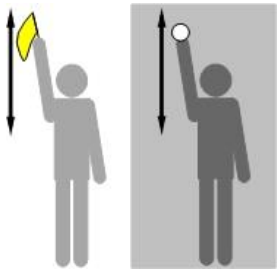
Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane tarczami przenośnymi	**Návesti prenosných návestidiel na zastavenie a na zníženie rýchlosti**
Przenośną tarczę ostrzegawczą DO i przenośną tarczę zatrzymania D 1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego. Sygnał D 1 „Stój" dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy, a w szczególności: 1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego; 2) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga osłony; 3) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału"„Stój"; 4) jeżeli czasowo brak semafora; 5) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części; 6) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Jazda dozwolona”; 7) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem; w tym przypadku tarczę zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed wykolejnicą osłaniającą stojące na torze maszyny torowe. Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h. W przypadkach, o których mowa w pkt 3 i 4, tarczę D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej	Prenosné návestidlo „DO“ aj prenosné návestidlo s návesťou D 1 „Stoj” sa umiestňuje podľa rovnakých zásad ako hlavné návestidlá s tým rozdielom, že v staniciach sa prenosné návestidlo s návesťou D 1 „Stoj” umiestňuje v strede koľaje. V prípade, že prenosné návestidlo je vyrobené z odrazového materiálu, nemusí byť v noci používaná nočná návesť. Prenosné návestidlo s návesťou D 1 „Stoj” sa používa a označenie miesta, v ktorom s akýchkoľvek dôvodov je nutné zastavenie vlaku alebo posunovecieho dielu a na tomto mieste nie je návestidlo ani uzávera koľaje alebo na návestidle nie je možné návestiť návesť zakazujúcu jazdu a hlavne v nasledujúcich prípadoch: 1. Keď technický stav koľaje alebo akákoľvek prekážka ohrozuje bezpečnosť prevádzky, 2. ak vlak zastaví v medzistaničnom úseku a je ho potrebné kryť, 3. ak návestidlo alebo uzáveru koľaje nemožno prestaviť na návesť „Stoj“, 4. ak dočasne chýba návestidlo, 5. v prípade výluky traťovej alebo staničnej koľaje alebo jej časti, 6. ak uzávera koľaje zostane v polohe dovoľujúcej jazdu, 7. zabezpečenia odstavených traťových strojov, v tomto prípade sa prenosné návestidlo umiestňuje 1 – 3 m pred výkoľajkou, ktorá kryje odstavené stroje. Táto návesť sa používa aj na označenie miesta na trati s obmedzením rýchlosti menším ako 10 km/h. V prípadoch podľa bodov 3 a 4 prenosné návestidlo D1 sa umiestňuje pri návestidle alebo v mieste chýbajúceho návestidla. Jazdné návesti sa dávajú prenosnými terčami, zástavkou, ručnou lampou, píšťalkou, trúbkou alebo rukou. Prenosné návestidlo D1 na trati sa umiestňuje vo vzdialenosti min. 50 m od miesta, ktoré sa kryje, okrem toho na zábrzdnú vzdialenosť zväčšenú o 200 m sa umiestňuje prenosné návestidlo „DO“ (Pozn. ŽSR - Výstraha). V obvode stanice prenosné návestidlo D1 sa umiestňuje v osi (strede) koľaje 100 m pred kytým miestom. Ak miestne podmienky nedovoľujú jeho umiestnenie v určenej vzdialenosti je možné umiestniť návestidlo na kratšiu vzdialenosť. V obvode stanice sa pred návesťou

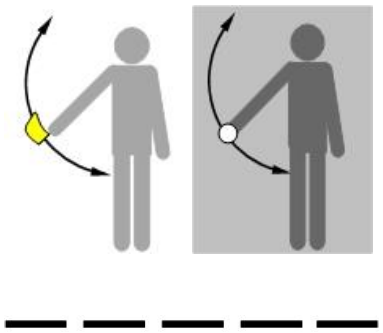
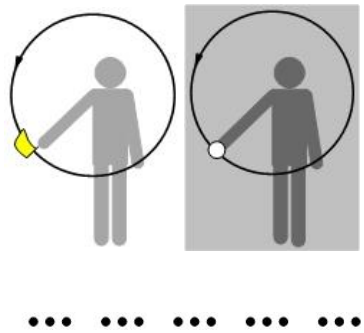
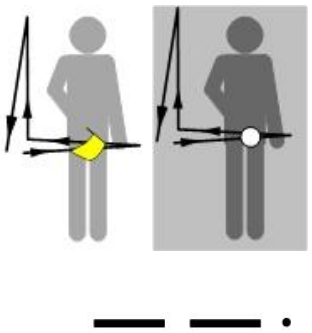
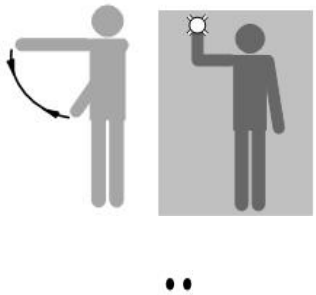
ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.	D1 neumiestňuje návestidlo „DO“

Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” (dzienny i nocny: nieruchoma, okrągła tarcza z odblaskową powierzchnią pomarańczową z czarnym pierścieniem i białą obwódką) **informuje**: że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť DO** „Za výstražým terčom sa nachádza návesť D1 „Stoj“ (Pozn. ŽSRVýstraha) (denná aj nočná návesť: terč s reflexným povrchom oranžovej farby s čiernym oramovaním a bielym okrajom) **Informuje:** že na zábrzdnou vzdialenosť zvýšenú o 200 m je umiestnené prenosné návestidlo (tarcza zatrzymania) s návesťou D1 „Stoj”
Sygnał D 1 „Stoj” (dzienny i nocny: prostokątna tarcza z odblaskową powierzchnią czerwoną z białą obwódką) **oznacza** miejsce, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru, w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze nie da się nastawić sygnału zabraniającego.	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť D 1** „Stoj” (denná aj nočná návesť: obdĺžniková doska s reflexným povrchom červenej farby s bielym okrajom) **Označuje:** miesto, kde musí zastaviť vlak alebo posunujúci diel (z akéhokoľvek dôvodu). Návestidlo s návesťou D1 „Stoj” sa umiestňuje v miestach, kde nie je hlavné návestidlo, uzávera koľaje alebo pokiaľ sa na stálom návestidle nedá návestiť návesť zakazujúca jazdu.
Sygnał D 6 „Zwolnić bieg” (dzienny i nocny: trójkątna tarcza z odblaskową powierzchnią pomarańczową z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h; jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko) **oznacza**, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na który należy jechać z prędkością mniejsza od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy, maszynistę wcześniej zawiadamia się rozkazem pisemnym, z jaką prędkością może przejechać przez osłonięte tym sygnałem miejsce. Jeżeli maszynista nie został wcześniej powiadomiony o tym, z jaką prędkością można przejechać przez osłonięte sygnałem D 6 miejsce, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy, należy zmniejszyć prędkość do 20 km/h. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron. Tarczę „Zwolnić bieg" ustawia się w odległości drogi hamowania przed	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť D 6** „Znížiť rýchlosť“ (Pozn. ŽSR - Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti) (denná aj nočná návesť: trojuholníkový štít s reflexným povrchom oranžovej farby s bielym okrajom, štít je otočený podstavou hore, v štíte je napísaná čierna číslica udávajúca rýchlosť v desiatkach km/h), keď nie je možné umiestniť terč, podstavou hore, vzhľadom na priestorové usporiadanie, je možné terč umiestniť opačne nízko nad terén. **označuje**, že na zábrzdnú vzdialenosť od návestidla sa nachádza úsek koľaje, ktorý musí byť prechádzaný nižšou rýchlosťou ako je stanovená cestovným poriadkom. Vodič musí byť vyrozumený písomným rozkazom o jazde zníženou rýchlosťou. Ak vodič nebol vyrozumený písomným rozkazom s akou rýchlosťou môže prechádzať úsek označený návesťou D6 a rýchlosť nie je znázornená číslicou, musí znížiť rýchlosť na max. 20 km/h. Miesto prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti sa musí označiť s oboch strán návestidlami. Návesť D6 „Znížiťrýchlosť“ sa umiestňuje na zábrzdnú vzdialenosť od

początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.		začiatku úseku s obmedzenou rýchlosťou. Naviac úsek s obmedzenou rýchlosťou sa označuje návesťou „W 14“

Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby	**Návesti dávané oprávnenými zamestnancami**
Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub dawanego ręcznie sygnału „Stój" w przypadku, gdyby sygnały te mogły zostać niezauważone przez drużynę pociągową lub manewrową. W trakcie manewrów sygnał „Stój" powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4). Sygnał D 2 „Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D 3) stosuje się w przypadku, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy: 1) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „Zwolnić bieg" jest niemożliwe; 2) drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały „Stój"; 3) przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu, pojeździe pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne; 4) pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków; 5) na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków; 6) w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła; 7) na torze znajdują się ludzie lub duże zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania. Sygnały „Stój" dawane przez jednego z konduktorów powinni powtarzać pozostali konduktorzy ku przodowi, a w pociągach z lokomotywą popychającą - także ku tyłowi pociągu. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w pkt 7, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój", zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się	Návesti D 2 a D 3 je potrené dávať súčasne s návesťou D 1 *„Stoj”* alebo dávať ručnú návesť D 2 „Stoj“ (Pozn. ŽSR – Stoj, zastavte všetkými prostriedkami) v prípade, že návesť D 1 nebola spozorovaná vlakovým alebo posunovacím personálom. Počas posunu sa návesť “Stoj“ dáva žltou zástavkou a dopĺňa vždy zvukovou návesťou „Rm 4“. Návesť D 2 „Stoj“ dávaná ručne a v prípade potreby dávaná tiež zvukovou návesťou D 3 sa používa v prípade keď potrebné zastaviť vlak a nie je možné použiť iné návesti na zastavenie hlavne v nasledovných prípadoch: 1. ak je potrebné okamžité zníženie rýchlosti z dôvodu zhoršenia stavu trate a nemožno použiť návesť D 6 *„Znížiť rýchlosť ” („Zwolnić bieg ”)*, 2. ak vlakový personál vchádzajúceho alebo prechádzajúceho vlaku dáva návesť D 2 *„Stoj”* a D 3 *„Stoj”,* 3. ak u vchádzajúceho alebo prechádzajúceho vlaku (posunu a pod.) nastanú skutočnosti, ktoré by pri ďalšej jazde mohli spôsobiť ohrozenie bezpečnosti alebo materiálne škody, 4. ak je uskutočnená jazda vlaku na vylúčenú koľaj bez predchádzajúceho vyrozumenia príslušných traťových stanovíšť, 5. ak na dvojkoľajnej trati vlak ide po nesprávnej koľaji bez predchádzajúceho vyrozumenia príslušných traťových stanovíšť, 6. ak pri zníženej viditeľnosti na rušni v čele vlaku alebo traťovému stroju zhasnú všetky predpísané svetlá, 7. ak sa v koľaji nachádzajú osoby alebo väčšie zvieratá, ktorým hrozí nebezpečie. Návesti *„Stoj”* dávané jedným s členou vlakového presonálu musia byť opakované ostatnými členmi smerom k čelu vlaku a pri vlakoch s postrkom aj smerom ku koncu vlaku. V priebežne brzdených vlakoch vlakový personál po spozorovaní prekážok uvedených v bode 7 nemusí dávať návesť „Stoj“ ale musí použiť záchrannú brzdu. Návesti dávané ručne, píšťalkou alebo trubkou musia byť dávané tak dlho až na ne rušňová čata zareaguje.

do nich.		
Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał D 2 „Stoj” dzienny: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką nocny: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek świecącym przedmiotem **dawany:** gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu Sygnał należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť D 2** „Stoj” denná návesť: rozvinutou žltou zástavkou alebo akýmkoľvek predmetom alebo len rukou opisovaná kružnica, nočná návesť: lampou s bielym alebo červeným svetlom alebo akýmkoľvek svietiacim predmetom opisovaná kružnica Návesť D 2 „Stoj” sa dáva v prípade ak je potrebné zastaviť vlak. Návesť sa dáva podľa možností na strane vodiča.
Sygnał D 3 „Stoj” (dźwiękowy: trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtarzane gwizdkiem lub trąbką) **dawany:** gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu	●●● ●●● ●●● ●●● ●●●	**Návesť D 3** „Stoj” (zvuková: tri krátke rýchlo po sebe nasledujúce tóny niekoľkokrát opakované píšťalkou alebo trúbkou) Návesť D 3 *„Stoj”* sa dáva v prípade ak je potrebné zastaviť vlak.
Sygnały ręczne i słuchowe podawane przy manewrach		**Ručné a počuteľné návesti dávané pri posune**
Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał Rm 1 „Do mnie” (dzienny: chorągiewka żółtego koloru lub ręka poruszana poziomo nocny: ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo i jednocześnie dźwiękowy: dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką) **oznacza:** że należy jechać w kierunku do podającego sygnał	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 1** „Ku mne” (Pozn. ŽSR - Priblížiť) (denná návesť: vodorovné pohyby dávané rozvinutou žltou zástavkou alebo rukou, nočná návesť: vodorovné pohyby dávané lampou s bielym svetlom a súčasne zvuková návesť a zároveň sa návesť vždy doplní o dva dlhé tóny píšťalkou alebo trubkou) **naznačuje** jazdu smerom k zamestnancovi dávajúcemu návesť.
Sygnał Rm 2 „Ode mnie” (dzienny: chorągiewka żółtego koloru lub ręka poruszana pionowo nocny: ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo i jednocześnie dźwiękowy: jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką) **oznacza:** że należy jechać w kierunku od podającego sygnał	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 2** „Odo mňa” (Pozn. ŽSR - Vzdialiť) (denná návesť: zvislé pohyby dávané rozvinutou žltou zástavkou alebo rukou, nočná návesť: zvislé pohyby dávané lampou s bielym svetlom a zároveň sa návesť vždy doplní o jeden dlhý tón píšťalkou alebo trubkou) **naznačuje** jazdu smerom od zamestnanca dávajúceho návesť.)

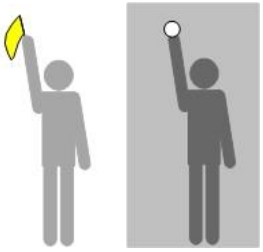
Sygnał Rm 3 „Zwolnić” (dzienny: chorągiewka żółtego koloru lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół nocny: ręczna latarka z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół) i jednocześnie dźwiękowy: kilka przeciągłych tónow gwizdkiem lub trąbką)	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 3** „Pomaly” (denná návesť: pomalé pohyby oblúkom hore a dole dávané rozvinutou žltou zástavkou alebo rukou, nočná návesť: lampou s bielym svetlom dávané pomalé pohyby oblúkom hore a dole a zároveň sa návesť vždy doplní o niekoľko dlhých tónov píšťalkou alebo trubkou)
Sygnał Rm 4 „Stoj” (dzienny: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką sygnałową żółtego koloru lub ręką nocny: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym i jednocześnie sygnał dźwiękowy: trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtarzane gwizdkiem lub trąbką)	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 4** „Stoj” (denná návesť: rozvinutou žltou zástavkou alebo rukou opisovaná kružnice, nočná návesť: lampou s bielym svetlom opisovaná kružnica a zároveň sa návesť vždy doplní o tri krátke rýchle po sebe nasledujúce tóny niekoľkokrát opakovane píšťalkou alebo trubkou)
Sygnał Rm 5 „Odrzucić” (dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół nocny: latarka ze światłem białym poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół i jednocześnie sygnał dźwiękowy: dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką)	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 5** „Odraz” (denná návesť: rozvinutou žltou zástavkou alebo pohyb rukou dvakrát vodorovne a následne zvisle hore a rýchle zvisle dole, nočná návesť: lampou s bielym svetlom pohyb dvakrát vodorovne a následne zvisle hore a rýchle zvisle dole a zároveň sa návesť vždy doplní o dva dlhé a jeden krátky tón píšťalkou alebo trubkou)
Sygnał Rm 6 „Docisnąć” (dzienny: kilkakrotne zbliżanie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk nocny: białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty i jednocześnie sygnał dźwiękowy: dwa krótki tony gwizdkiem lub trąbką) **oznacza:** że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rm 6** „Stlačiť” (denná návesť: niekoľko krát priblíženie vodorovne pred sebou predpažených rúk, nočná návesť: smerom k vodičovi dávané biele v krátkych intervaloch prerušované svetlo lampy a zároveň sa návesť vždy doplní o dva krátke tóny píšťalkou alebo trubkou) **znamená** vykonať stlačenie vozidiel za účelom ich spojenia alebo rozpojenia.)

Sygnały nadawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego	Návesti dávané píšťalou alebo húkačkou dráhového vozidla
Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały gwizdawką lub syreną lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy. W przypadku, gdy przestała działać gwizdawka lub syrena lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się gwizdawki lub syreny lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.	Ak sú v čele vlaku dva rušne, zvukové návesti píšťalou alebo húkačkou dáva vodič prvého rušňa. Návesti na zastavenie vlaku dá vodič ktoréhokoľvek rušňa. V prípade poruchy píšťaly alebo húkačky ďalšia jazda vlaku je možná len pri zachovaní najväčšej pozornosti vodiča. Počas hmly a snehovej fujavice sťažujúcej viditeľnosť v prípade poruchy píšťaly alebo húkačky je možné dôsť zníženou rýchlosťou (Pozn. ŽSR - jazda podľa rozhľadu) do najbližšej stanice a požiadať o náhradný rušeň.

Opis sygnału		Popis návesti
Sygnał Rp 1 „Baczność” (sygnał ostrzeżenia, dźwiękowy: jeden ton długi gwizdawka lub syreną pojazdu kolejowego) Sygnał Rp 1 „Baczność" maszynista daje: 1) w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu; 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym nadającym sygnał „Stój", wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności; 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku; 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego; 5) przed wskaźnikami W 6, W 6a i W 7, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskaźnika W 6 przy zbliżaniu się do przejazdu; 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi; 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda		**Návesť Rp 1** „Pozor” (varovná, zvuková návesť: jeden dlhý tón rušňovou píšťalou alebo húkačkou) Návesť Rp 1 „Pozor” dáva vodič: 1) vo všetkých prípadoch, ak vznikne potreba upozorniť zamestnancov, cestujúcich alebo iné osoby nachádzajúce sa v koľajisku alebo v jeho blízkosti, 2) po zastavení vlaku pred vchodovým návestidlom s návesťou *„Stoj”*, s pochybnou návesťou, pred neosvetleným návestidlom alebo pred návestidlom s bielym svetlom s rozbitým návestným sklom, ak sa vodič pomocou telekomunikačných prostriedkov nemôže dohovoriť s výpravcom; 3) na žiadosť vedúceho obsluhy vlaku pred odchodom vlaku osobnej dopravy – po zastavení na trati, 4) pred každým uvedením do pohybu počas práce: pracovného vlaku, traťového stroja - pre varovane zamestnancov pracujúcich v koľajisku alebo v jeho blízkosti, 5) pred návesťami „W 6“, „W6a“ a mimo to pri nepriaznivých atmosférických podmienkách, po prejdení návesti „W 6“ pri jazde k priecestiu, 6) pred každým uvedením do pohybu vlaku nákladnej dopravy obsadeného osobami, 7) pred každým uvedením posunujúceho dielu do pohybu pri nesprevádzanom posune, ak sa jazda uskutočňuje na príkaz výpravcu (signalistu).

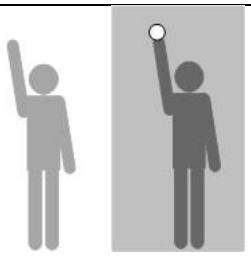
manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.		
Sygnał Rp 8„ Rozpocząć popychanie” (dwa krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy)	▮▮	**Návesť Rp 8** „Začať prácu postrku” (zvuková návesť: dva krátke tóny rušňovou píšťalou alebo húkačkou)
Sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie pozostać przy pociagu” (jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy)	▮▬	**Návesť Rp 9** „Ukončiť prácu postrku. Zostať na vlaku” (zvuková návesť: jeden krátky a jeden dlhý tón rušňovou píšťalou alebo húkačkou)
Sygnał Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociagu” (cztery krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy)	▮▮▮▮	**Návesť Rp 10** „Ďalšia práce postrku nie je potrebná. Odísť od vlaku” (zvuková návesť: štyri krátke tóny rušňovou píšťalou alebo húkačkou)

Sygnały podawane przez drużynę konduktorską	**Návesti dávané vlakovým personálom**
Sygnały Rp 11, Rp 12,Rp 14 podawane są przez drużyne konduktorską pociągów pasażerskich lub (i meszanych) gwizdawka ustną. W pociągach mających urządzenia sygnałowe (sterowane przez kierownika pociągu) do dawania sygnałów sygnał Rp 14 podaje się za pomocą tego urządzenia	Návesti Rp 11, Rp 12, Rp 14 sú dávané vlakovým personálom osobných (alebo zmiešaných) vlakov píšťalkou. Vo vlakoch vybavených návestným zariadením (obsluhovaným vlakvedúcim) je návesť Rp 14 dávaná pomocou tohto zariadenia.

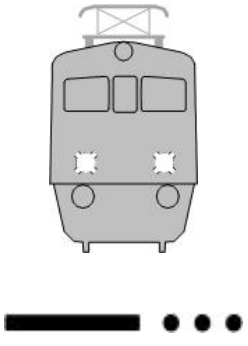
Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał Rp 11 „Wsiadać” (jeden długi ton gwizdawką ustną lub syreną lokomotywy) Sygnał Rp 11 „Wsiadać" podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych.	▬	**Návesť Rp 11** „Nastupovať” (jeden dlhý tón píšťalkou alebo húkačkou rušňa) Návesť Rp 11 „Nastupovať“ dáva vlakový personál pred odchodom osobných (alebo zmiešaných) vlakov.
Sygnał Rp 12 „ Gotów do odjazdu” (dzienny: chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka podniesiona pionowo do góry nocny: latarka sygnałowa z białym światłem podniesiona pionowo do góry) Sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu" stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską;	*dzienny/denná* *nocny/nočná* 	**Návesť Rp 12** „Pripravený na odchod” (denná návesť: zdvihnutím návestnej zástavky žltej faby alebo rukou vzpaženou hore, nočná návesť: zdvihnutie lampy s bielym svetlom v vzpaženej ruke) Návesť Rp 12 *„Pripravený na odchod ” (Gotów do odchodu)* sa používa pred odchodom vlaku s viacerými členmi vlakového personálu.

Sygnał Rp 13 „Pociąg nr... gotów do odjazdu"	**Návesť Rp 13 „ Vlak číslo .... pripravený na odchod“**
Sygnał ten kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty; stosuje się go przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty.	Túto návesť vedúci vlakového personálu dáva slovne alebo pomocou telekomunikačného zariadenia vodičovi. Používa sa pred odchodom vlakov zostavených s ucelených jednotiek alebo motorových vozňov v prípade keď je centrálne ovládanie dverí so zvukovou signalizáciou ovládané vodičom zo stanovišťa.

Sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” (dzienny: ręka podniesiona go góry	*dzienny/denná* *nocny/nočná*	**Návesť Rp 14** „Odchod vlaku osobnej dopravy”

przez kierownika pociagulub konduktora znadującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd") nocny: podniesienie do góry latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd") W pociągach wyposażonych w sterowane przez kierownika pociągu urządzenia sygnałowe do dawania sygnału „Odjazd" sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń.		(denná návesť: vlakvedúci alebo sprievodca najbližší k vedúcemu hnaciemu vozidlu vlaku (Pozn. ŽSR - prvý člen vlakového personálu) čelom k vodičovi zdvihne ruku hore a nahlas povie slovo *„Odchod"*, nočná návesť: vlakvedúci alebo sprievodca najbližší vedúcemu hnaciemu vozidlu vlaku (Pozn. ŽSR - prvý člen vlakového personálu) čelom k vodičovi zdvihne hore lampu s bielym svetlom a hlasno povie slovo *„**Odchod**"*) Vo vlakoch osobnej dopravy vybavených signalizačným zariadením na dávanie tejto návesti, návesť „Odchod" sa dáva pomocou tohto zariadenia.

Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu	**Návesti pri roztrhnutí vlaku**
Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy na szlaku i na stacji powinni dawać sygnał Rr. Sygnał Rr należy dawać dopóty maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnałem dźwiękowym na znak, że został przez niego zrozumiany. W razie rozerwania pociągu zabrania się dawania sygnału „Stój" prowadzącemu go maszyniście, do chwili zatrzymania toczącej się za nim części pociągu.	Na upozornenie vodiča, že došlo k roztrhnutiu vlaku musia dávať členovia vlakový personál, zamestnanci na trati a v ŽST návesť „Rr". Signál „Rr" dávajú do tej doby než vodič rozhrnutého vlaku neodpovie rovnakou zvukovou návesťou, na dôkaz toho, že rozumel dávanej návesti. V prípade roztrhnutia vlaku je zakázané dávať návesť „Stoj" vodičovi, až do doby zastavenia odtrhnutej časti vlaku.
Sygnały alarmowe	**Poplachové návesti**
Sygnały alarmowe podawane są w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub mienia kolejowego. Sygnał alarmowy podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w razie nie sygnalizowania przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym lub w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Sygnał należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach lub przepisowego osłonięcia przeszkody.	Poplachové návesti sa dávajú na varovanie železničných zamestnancov pri ohrození alebo možnosti ohrozenia bezpečnosti prevádzky, bezpečnosti zamestnancov alebo bezpečnosti tretích osôb alebo škody na železničnom majetku. Poplachovú návesť dáva rušňová čata v prípade, že nie je označená mimoriadnosť, ktorá má vplyv na jazdu vlaku alebo v prípade zistenia ohrozenia bezpečnosti. Návesť je potrebné dávať do doby, kým sa zamestnanec dávajúci návesť nepresvedčí, že mimoriadnosťou nie je dotknutá jazda po susedných koľajach alebo do doby označenia (miesta) mimoriadnosti podľa predpisu.

Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał A 1 „Alarm" Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie „gwizdawki lub syreny lokomotywy" należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w		**Návesť A 1** „Poplach" (svetelná návesť: dve prerušované biela svetlá na čele hnacieho vozidla a súčasne zvuková návesť jeden dlhý a tri krátke tóny niekoľkokrát opakovane poplachovou sirénou, rušňovou píšťalou alebo húkačkou, trubkou, píšťalkou alebo zvonkom telefónného prístroje niekoľkonásobne opakované pričom pod pojmom rušňová píštala alebo húkačka je potrbné rozumie zvukové signály dávané aj inými vozidlami vybavenými zariadeniami na dávanie

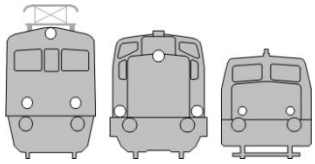
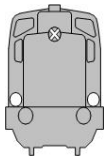
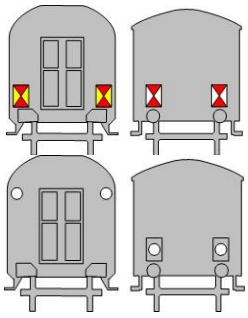
urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych: a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego; c) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody; d) po odebraniu sygnału alarmowego A 1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy; e) pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.		zvukových návestí: a) poplašný signál A1 sa dáva za účelom vyrozumenia zamestnancov o existujúcom alebo možnom ohrození bezpečnosti prevádzky, bezpečnosti zamestnancov, tretích osôb alebo ohrozenia majetku, c) poplašný signál A1 sa dáva do doby označenia prekážky podľa platných predpisov, d) po prijatí poplašného návesti A1 vlakovým personálom iného vlaku idúceho v medzistaničnom úseku musí tento upraviť rýchlosť jazdy tak, aby mohol zastaviť pred prípadnou prekážkou, e) zamestnanci, ktorí majú návestné pomôcky pre dávanie zvukových návestí musia opakovať prijaté poplašné zvukové návesti do doby začatia záchrannej akcie,
Sygnał A 1r „Alarm” Kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie: a) sygnał alarmowy A 1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm" za pomocą radiotelefonu; nadanie sygnału „Alarm" nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki; b) sygnał A 1r nadawany jest: – automatycznie, – słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm" automatycznie; c) automatyczne nadanie sygnału A 1r następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu; powoduje to samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem, wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop", których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm"; d) słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa „Alarm"; e) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu sygnału A 1r powinni natychmiast		**Návesť A 1r** „Poplach” Kombinácia zvukov zložená z troch po sebe idúcich krátkych tónov o rozdielnej frekvencii cyklicky opakovaná: a) poplachová návesť A 1r je dávaná v prípade náhleho ohrozenia bezpečnosti prevádzky na trati vybavenej prostriedkami vlakovej rádiovej siete. Zamestnanec, ktorý sa dozedel o ohrození alebo predpokladá možné ohrozenie a má prístup k vlakovej rádiovej sieti je povinný okamžite dať návesť „Poplach“ pomocou vlakovej rádiovej siete; dávanie poplachovej návesti ho nezbavuje povinnosti prijať opatrenia na zamedzenie vzniku nehodovej udalosti alebo opatrení na zmenšenie následkov mimoriadnej udalosti, b) návesť A 1r je dávaná nasledovnými spôsobmi: – automaticky, – ústne, keď rádiostanica nie je prispôsobená pre automatické dávanie poplachovej návesti c) automatické dávanie návesti A 1r nastáva po vykonaní činnosti uvedených v návode na obsluhu daného typu zariadenia, spôsobuje automatické zastavenie všetkých dráhových vozidiel s pohonom vybavených zariadením „Rádio – stop“, ktoré prijali poplachvú návesť „A 1r“, d) ústne dávanie návesti A 1r nasleduje po vyslovení najmenej päť krát za sebou slová „Alarm“ (Poplach), e) vodiči dráhových hnacích vozidiel a zamestnanci vybavení prenosnými rádiotelefónmi po prevzatí poplachovej návesti A 1r sú povinní okamžite zastaviť dráhové vozidlo, keď nebolo toto zastavené automaticky, f) prevzatie poplachovej návesti A 1r danej automaticky zväzuje všetkých zúčastnených zamestnancov, ktorí ju prevzali, na prepnutie rádiostaníc na záchranný kanál za účelom vysvetlenia príčiny dávania poplachovej návesti.

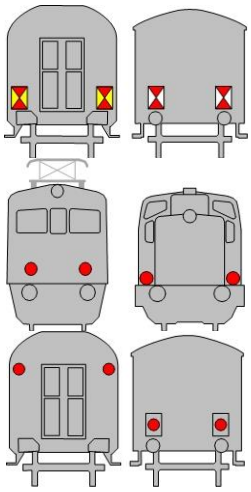
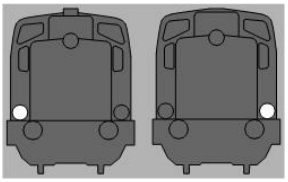
zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie; f) odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału.	

Sygnał A 2 „Pożar” (jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie**)** Sygnał "Pożar" daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym; Pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar" i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy; Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.	[redacted]	**Návesť A 2** „Požiar” (Pozn. ŽSR – Požiarny poplach) (zvuková návesť: jeden dlhý a dva krátke tóny poplachovej sirény, rušnovej píšťaly alebo húkačky, signálnej trúbky alebo píšťalky niekoľkokrát opakované) Návesť A 2 „Požiar“ sa dáva za účelom oznámenia vznku požiaru pre požiarnikov a zamestnancov; Zamestnanec, ktorý spozoroval požiar je povinný dávať návesť „Požiar“ a privolať hasičský zbor; keď tento zamestnanec nemá možnosť dávať zvukové návesti je povinný bez meškania vyrozumieť o vzniknutom požiari zamestnaca, ktorý má takéto zariadenie; Vodiči činných hnacích vozidiel nachádzajúci sa v obvode stanice a ostatní zamestnanci sú povinný opakovať návesť „Požiar“ a nezávisle od toho musia okamžite vyrozumieť hasičský zbor v súlade s prevádzkovým poriadkom stanice.

Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych	**Návesti na vlakoch a iných dráhových vozidlách**
Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie w ciągu całej doby dziennego sygnału Pc 5 podawanego za pomocą tarcz odblaskowych. Osygnalizowania czoła pociągu prowadzonego pojazdem kolejowym wyposażonym w górne światło należy dokonywać trzema światłami przy sygnałach Pc 1. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym	Návesti na vlakoch a iných dráhových vozidlách dávané svetlami a terčami, používajú sa na označenie začiatku a konca vlaku a iných dráhových vozidiel prevádzkovaných v súlade s podmienkami pre prevádzkovanie dopravy na dráhe. Pre nákladné vlaky sa povoľuje stále používanie návesti Pc 5 zhotovených s reflexných materiálov. Označenie začiatku vlaku vedeného dráhovým vozidlom vybaveným horným svetlom je zložené s troch svetiel návesť Pc 1. Návesť Pc 4 sa používa pri tlačených vlakoch, ktoré nie sú v čele vybavené stanovištom vodiča. V tlačených vlečkových vlakoch môže byť použité jedno biele svetlo na čele prvého vozidla a vo dne sa nemusí čelo označovať. Na označenie vlakov, v ktorých v čele je obsadené stanovište vodiča, obzvlášť ucelených vlakových súprav a riadiacích vozňov je potrebné používať návesť Pc 1.

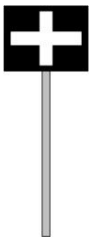
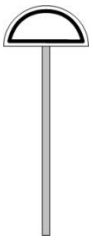
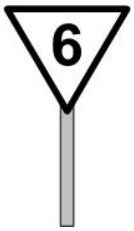
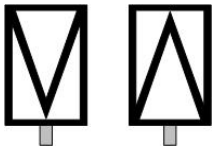
wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą, w szczególności zespołów trakcyjnych, wagonów doczepnych z kabiną maszynisty, należy stosować odpowiednio sygnały Pc 1. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej - sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.	V tlačenom vlaku, v ktorom je postrk zvesený zo súpravou vlaku na čele posledného vozňa vlaku (nie na rušni) sa použije návesť označenia konca vlaku Pc 5. Na prednom čele postrkového rušňa sa použije návesť Pc 1, pričom za dňa sa nemusí čelo rušňa označovať návesťou. Na zadnom čele posledného postrkového rušňa sa použije náv esť Pc 5. Pri úvaťovej jazde postrku menia sa návesti na postrku tak aby na čele vracajúceho sa postrku na jednokoľajnej trati bola návesť Pc 1. Ak sa vlak cúva z trate do stanice nie je potrebné meniť návesti na čele a konci vlaku.

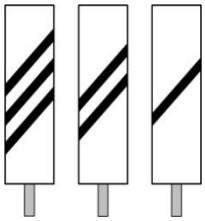
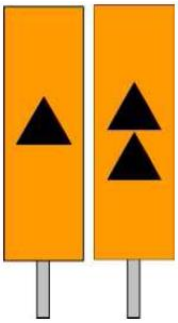
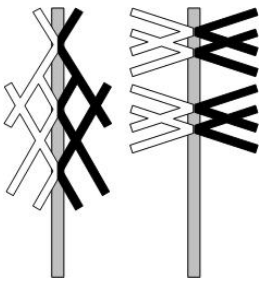
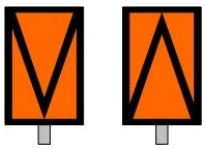
Opis sygnału		**Popis návesti**
Sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowy, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- lub wielotorowego z dwukierunkową blokadą liniową” (dzienny i nocny: dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, innego pojazdu kolejowego z napędem jadącego luzem)		**Návesť Pc 1** „Označenie čela vlaku alebo iného dráhového vozidla idúceho po jednokoľajnej trati, hlavným smerom na dvoj alebo viackoľajnej trati s obojsmerným autoblokom” (denná aj nočná návesť: dve alebo tri biele svetlá v čele vlaku alebo iného samostatne idúceho hnacieho dráhového vozidla)
Sygnał Pc 3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym” (dzienny i nocny: dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą)		**Návesť Pc 3** „Označenie čela vlaku idúceho so snežným pluhom” (denná aj nočná návesť: dve biele svetlá v čele vlaku a tretie svetlo, lampa so svietiacim bielym skoseným krížom v hornej časti hnacieho dráhového vozidla alebo na vrchole snežného pluhu ak je pluh pred hnacím vozidlom)
Sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód” (dzienny: dwie prostokątne tarcze o powierzchniach odblaskowych lub dwie latarnie z obrazem tarczy, podzielone na cztery trójkąty z których górne i dolne są czerwone, boczne białe lub żółte albo: dzienny i nocny: dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu)		**Návesť Pc 4** „Označenie čela vlaku idúceho vozňami vpred” (Pozn. ŽSR cúvajúci vlak) (denná návesť: dva obdĺžnikové návestné terče s odrazového materiálu alebo dve svetlá z obrazom rozdeleným na štyri trojuholníky, z nich horné a dolné sú červené a bočné sú biele alebo žlté alebo: denná a nočná návesť: dve biele svetlá v čele prvého vozidla)

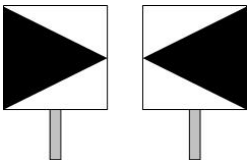
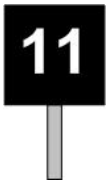
Sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego” (dzienny: dwie prostokątne tarcze o powierzchniach odblaskowych lub dwie latarnie z obrazem tarczy, podzielone na cztery trójkąty z których górne i dolne są czerwone, boczne białe lub żółte albo dzienny i nocny: dwa czerwone ciągłe lub migające światła na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z napędem jadącego luzem)		**Návesť Pc 5** „Označenie konca vlaku alebo iného dráhového vozidla” (denná návesť: dve obdĺžnikové návestné dosky s odrazového materiálu alebo dve svetlá z obrazom rozdeleným na štyri trojuholníky z nich horné a dolné sú červené a bočné sú biele alebo žlté alebo denná a nočná návesť: dve červené neprerušované alebo prerušované svetlá na konci posledného dráhového vozidla vo vlaku alebo iného samostatne idúceho (hnacieho) dráhového vozidla)
Sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdy trakcyjnego wykonującego manewry” (dzienny i nocny: z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty) **Uwaga:** sygnał ten stosuje się do oznaczenia przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z napędem		**Návesť Tb 1** „Označenie čela a konca posunujúceho rušňa“ (denná i nočná návesť: jedno biele svetlo na obidvoch stranách (obsadeného) stanovišťa vodiča) **Pozor**: Návesť sa používa na označenie čela a konca všetkých posunujúcich hnacích dráhových vozidiel.

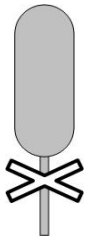
Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne	**Všeobecné návestidlá**
Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odblaskowych. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad: 1) na stacji wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy; 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy.	Návesti návestia príkazy, roizkazy a informácie súvisiace s prevádzkou dráhy pomocou nápisou a symbolov (znakov) umiestnených na tabuliach, vyjadrených pomocou svetených a tvarových návestí návestidiel. Doporučuje sa, aby návesti vyjadrené terčami boli zhotovené s použitím odrazových materiálov. Všeobecné sa návestidlá umiestňujú priamo vedľa koľaje, pre ktorú platia podľa nasledovných zásad: 1. v stanici priamo vpravo vedľa koľaje pre ktorú platia v smere jazdy; 2. na jednokoľajnej trati sa návestidlá umiestňujú vpravo od koľaje a to osobitne pre každý smer jazdy.

Opis sygnału		**Popis návesti**
Wskaźnik W 1 „Wskaźnik usytuowania” (prostokątna biały tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w środku tablicy) **oznacza** miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej.		**Návesť W 1** „Označenie stanovišťa” (obdĺžniková biela doska s čiernym orámovaním a na nej dva čierne šípy nad sebou s hrotmi obrátenými proti sebe) **označuje** miesto umiestnenia predzvesti (predzvesť návestidla) alebo (predzvesť priecestia)

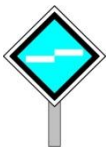
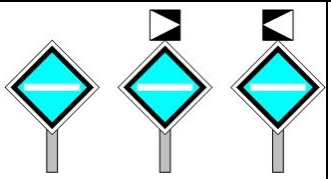
Wskaźnik W 4 „Wskaźnik zatrzymania” (prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle) **oznacza** miejsce zatrzymania się czoła pociągu.		**Návesť W 4** „Miesto zastavenia” (biely kríž na čiernej obdĺžnikovej doske) **označuje** miesto zastavenia čela vlaku.
Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania” (biała tarcza u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem) **oznacza** granicę przetaczania, ustawia się go przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m , patrząc w kierunku szlaku, wyjazd poza ten wskaźnik dozwolony jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.		**Návesť W 5** „Označník” (biela polkruhová doska s čiernym orámovaním postavená oblúkom hore) **označuje** hranicu pre posun; umiesťuje sa minimálne 100 m pred vchodovým návestidlom (v smere zo stanice na trať); posun za označník je dovolený len so súhlasom výpravcu.
Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania“ (trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze) **oznacza** miejsce, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność”.		**Návesť W 6** „Pískajte” (biely trojuholník s čiernym orámovaním otočený vrcholom hore) **označuje** miesto, kde je vodič je povinný dávať návesť *(„Pozor”)*
Wskaźnik W 6a „Wskaźnik ostrzegania” (trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze) **oznacza** miejsce, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność” przed przejazdami kolejowymi wszystkich kategorii.		**Návesť W 6a** „Pískajte” (biely trojuholník s čiernym orámovaním otočený vrcholom hore, uprostred trojuholníka je čierny obraz auta) **označuje** miesto, pred priecestím všetkých kategórií, kde je vodič povinný davať návesť *(„Pozor”)*
Wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości” (trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość w dziesiątkach km/h, wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20 km/h) **oznacza** że ograniczenie prędkości jest ujęte w **Wykazie ostrzeżeń stałych**, ustawia się go w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością, osygnalizowanego wskaźnikiem W 9.		**Návesť W 8** „Trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti” (biely trojuholník s čiernym orámovaním otočený vrcholom dole, uprostred trojuholníka je čierna číslica udávajúca rýchlosť v desiatkach km/h, návesť W8 bez čiernej číslice označujeje max rýchlosť 20 km/h) **Označuje** trvalé obmedzenie rýchlosti, ktorá je uvedená vo Výkaze trvalých obmedzení (traťovej rýchlosti); umiestňuje sa na zábrzdnou vzdialenosť pred začiatkom miesta, ktoré je potrebné prechádzať zníženou rýchlosťou označeného návesťou W 9.
Wskaźnik W 9 „Wskaźnik odcinka ograniczenia prędkości” (prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej ku górze) **oznacza** początek i koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną		**Návesť W 9** „Označenie úseku so zníženou rýchlosťou” (Pozn. ŽSR – trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti) (biely obdĺžnik s čiernym orámovaním a v ňom čierny šíp otočený na jednej strane dole (začiatok) a na druhej strane hore (koniec)

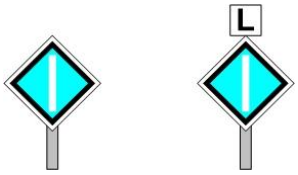
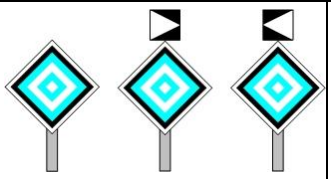
prędkością, stosuje się go łącznie ze wskaźnikiem W 8. Wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze.		**označuje** začiatok a koniec úseku, ktorý je potrebné prechádzať zníženou rýchlosťou, používa sa spolu s návesťou W 8. Návesť je umiestnená na začiatku úseku v smere prichádzajúceho dráhového vozidla.
11) Wskaźnik W 11a „Wskaźniki uprzedzające" w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości.		11) Návestidlo **W 11a „Predzvestné upozorňovadlo"** biely obdĺžnik s jedným, dvoma a tromi čiernymi pásmi smerujúcimi šikmo zľava doprava hore pod uhlom 30^0; na štvorcových tabuliach pod uhlom 45^0. V závislosti od miesta umiestnenia návestidla znamená, že za návestidlom sa nachádza predzvesť vchodového návestidla, oddielového návestidla alebo návestidla, ktorého návesti nemôžu byť viditeľné nepretržite z požadovanej vzdialenosti.
Wskaźnik W 11p „Wskaźnik przejazdowy" (przed tarczą ostrzegawczą przejazdową jedna, a przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, której obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, dwie, kolejno po sobie następujące prostokątne tablice pomarańczowe, odpowiednio z jednym albo dwoma czarnymi trójkątami równobocznymi skierowanymi wierzchołkiem do góry, umieszczonymi w środkowej części tablicy) **oznaczają**, że za wskaźnikami znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa. Wskaźnik z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik z dwoma trójkątami – 400m przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza.		**Návesť W 11p** „Predzvestník priecestníka" (Pozn. ŽSR – Vzdialenostné upozorňovadlo priecestníka) (pred priecestníkom umiestnená jedna (pri nedostatočnej viditeľnosti priecestníka na stanovenú vzdialenosť dve za sebou umiestnené) oranžové obdĺžnikové dosky s jedným alebo dvomi rovnostrannými trojúholníkmi umiestnenými uprostred dosky a smerujúcimi vrcholom hore) **informuje**, že za týmto návestidom nasleduje priecestník. Návesť s jedným trojuholníkom sa umiestňuje 200 m a návesť s dvomi trojuholníkmi 400 m pred priecestníkom, a to na tej strane koľaje, na ktorej je umiestnený priecestník.
Wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy" (czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczonych jedna nad drugą) **oznacza** że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia i innych maszyn torowych; ustawia się go w odległości 50 m od osłanianego miejsca.		**Návesť W 13** „Čiernobiela mreža alebo dve mreže z dvoch párov šikmých latiek umiestnených nad sebou" **Označuje** potrebu zdvihnúť, príp. stiahnuť krídla snežného pluhu a zachovať opatrnosť pri práci traťových mechanizmov (podbíjačiek a pod.) umiestňuje sa vo vzdialenosti 50 m od krytého miesta.
Wskaźnik W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości" (prostokątna pomarańczowa tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej ku górze)		**Návesť W 14** „Návesť označenia úseku s obmedzenou rýchlosťou)", (Pozn. ŽSR - Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti, začiatok a koniec) (oranžový obdĺžnik s čiernym orámovaním a v ňom čierny šíp otočený na jednej strane

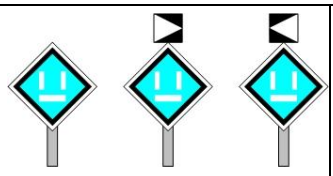
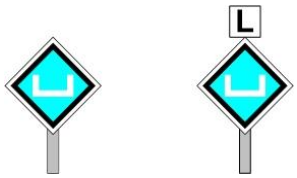
oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością, ustawia się go łącznie z sygnałem D 6. Wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze.		dole (začiatok) a na druhej strane hore (koniec) **Označuje** začiatok alebo koniec úseku prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti, ktorá je predzvestená návesťou D6 *„Znížiť rýchlosť ” (Zwolnić bieg)*. Návesť je umiestnená na začiatku úseku v smere prichádzajúceho dráhového vozidla.
Wskaźnik W 15 „Wskaźnik zmiany lokalizacji” (kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku sygnalizatora) **oznacza:** że semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza, nie są umieszczone w miejscu, w którym powinny się znajdować, pomimo to odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik; ustawia się go w tym miejscu, w którym powinien być ustawiony sygnalizator.		**Návesť W 15** „Návestidlo je na opačnej strane“ (biela štvorcová doska s čiernym trojuholníkom, ktorého vrchol ukazuje k návestidlu) **Označuje**, že návestidlo, opakovacie návestidlo alebo predzvesť nie sú umiestnené v mieste pre ne obvyklom a sú platné pre koľaj, pri ktorých stojí táto návesť. Umiestňuje sa na mieste, na ktorom by malo byť návestidlo.
Wskaźnik W 17 „Wskaźnik ukresu” (biało-czerwony słupek) **oznacza** miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno zająć tor taborem kolejowym.		**Návesť W 17** „Hranica koľaje“ (Pozn.ŽSR - Námedzník) (bielo červený stĺpik) **označuje** miesto pokiaľ možno najdalej odstaviť vozidlo na zbiehajúcich sa koľajách, tak aby nebola ohrozená jazda po susednej koľaji.
Wskaźnik W 27 „Wskaźnik zmiany prędkości” (kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach km/h) **oznacza** miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą dozwoloną prędkość drogową.		**Návesť W 27 Návesť zmeny rýchlosti (Pozn. ŽSR -** Traťová rýchlosť Rýchlostník)” (čierna štvorcová doska s bielou číslicou udávajúcou v desiatkach km/h najvyššiu dovolenú rýchlosť) **označuje** miesto zmeny traťovej rýchlosti a stanovuje najvyššiu dovolenú traťovú rýchlosť.
Wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego” (okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe - litera stanowi wyróżnik zarządcy infrastruktury - *dla PLK litera* ***R*** **-** a liczba wskazuje numer przydzielonego kanału radiołączności pociągowej) **oznacza** oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej.		**Návesť W 28 „**Prepnite kanálovou skupinu (Pozn. ŽSR - Radiovník)” (čierny terč so žltým písmenom a číslicou – písmeno stanovuje pre PLK písmeno „R“ a číslica udáva pridelený kanál pre vlakovú rádiovú sieť) **Označuje** miesto zmeny a číslo rádiového kanála pre vlakovú rádiovú sieť od toho miesta.

Wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania” (biały ukośny krzyż z czarną obwódką) **oznacza** że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie oddany do użytku lub unieważniony, a sygnały wyświetlone na nim są niebowiązujące		**Návesť W 31** „Označenie neplatnosti” (biely skosený kríž s čiernym okrajom) **Označuje** návestí, že návestidlo na ktorom je umiestnený, je nečinné, nepoužívané alebo neplatné a návesti na tomto návestidle sú neplatné.

Wskaźniki stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych	**Návesti používané na elektrifikovaných tratiach**
Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad: 1) na stacji wskaźnik We umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy; 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik We umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.	Návesti „We“ sa umiestňujú vedľa koľaje alebo sú zavesené nad koľajou, pre ktorú platia z pohľadu v smere jazdy podľa týchto zásad: 1. v ŽST sa návesť We umiestňuje vpravo od koľaje pre, ktorú platí v smere jazdy, 2. na jednokoľajnej trati sa návesť We umiestňuje vpravo od koľaje pre každý smer osobitne. Návestidla používaná na elektrifikovaných tratiach môžu byť stále alebo prenosné.

Opis sygnału		**Popis návesti**
Wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” (dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką) **oznacza,** że należy przygotować się do opuszczenia pantografu przed następnym wskaźnikiem We 2a (We 2b, We 2c) i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h. Ustawia się go na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500 m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu.		**Návesť We 1** „Pripravte sa na stiahnutie zberača” (dva vodorovné biele pásy rovnakej veľkosti posunuté zvisle tak, že začiatok horného pásu je na úrovni dolného pásu, umiestnené na modrej štvorcovej doske s čiernym orámovaním a bielym okrajom) **upozorňuje** vodiča, aby sa pripravil na stiahnutie zberača pred následným návestidlom We 2a (We 2b, We 2c) a prikazuje znížiť rýchlosť na maximálne 60 km/h. Umiesťuje sa trati a v stanici pri hlavných priebežných koľajách vo vzdialenosti 500 m pred návesťou „Stiahni zberač“ (We 2a, We 2b alebo We 2c).
Wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c „WskaźnikI opuszczenia pantografu” (kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z jeden poziomy biały pasek, uzupełniona jest małą kwadratową czarna tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego się dotyczy) **oznacza**, że należy opuścić pantografy niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik		**Návesť We 2a, We 2b, We 2c** „Stiahnite zberač“ (modrá štvorcová doska s čiernym orámovaním a bielym okrajom a na nej jeden vodorovný biely pás, môže byť doplnená malou čiernou tabuľkou s bielym trojuholníkom smerujúcim vrcholom vpravo alebo vľavo, podľa toho ku ktorej koľaji sa návesť patrí) **prikazuje** stiahnuť zberač nezávisle od smeru jazdy (návesť We 2), pri jazde na koľaj odbučujúcu vpravo od koľaje, pri ktorej je ujmiestnená návesť We 2b alebo pri jazde na koľaj odbočujúci vľavo od koľaje, na ktorej je umiestnená návesť We 2c; návesť sa umiesňujena trati a v stanici

(wskaźnik We 2c); wskaźniki ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem. Wskaźniki stosuje się: – w razie wyłączania sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf, – w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego.		vo vzdialenosti 100 m pred začiatkom úseku koľaje, ktorý sa musí prechádzať so stiahnutým zberačom. Návesť sa používa: – v prípade vypnutia TV alebo úseku TV od napätia aby vylúčilo prepojenie napätia zberačom. – v prípade nutnosti jazdy zotrvačnosťou na nezatrolejovaných úsekoch koľaje.
Wskaźnik We 3a, We 3b, „Wskaźnik podniesienia pantografu” (kwadratowa niebieska tablica z czarną i biała obwódką, a na niej z jeden pionowy biały pasek, uzupełniony jest małą kwadratową białą tabliczką z czarną obwódka i literą „L”, która dotyczy tylko lokomotyw elektrycznych) oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b). Wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.		**Návesť We 3a, We 3b** „Zdvihnete zberač” (modrá štvorcová doska s čiernym orámovaním a bielym okrajom a na nej jeden zvislý biely pás; môže byť doplnená malou bielou tabuľkou s čiernym písmenom „**L**“ (len pre elektrické rušne) **informuje**, že je možné zdvihnúť zberače ucelenej elektrickej jednotky (návesť We 3a) alebo elektrického rušňa (návesť We 3b). Návesť We 3a platí pre ucelené elektrické jednotky a umiestňuje sa vo vzdialenosti 200 m, a návesť We 3b platí pre elektrické rušne a umist§uje sa vo vzialenosti 30 m za miestom kde je dovolené zdvihnúť zberače.
Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów kolejowych” (kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z dwa białe kwadraty jeden w drugim, uzupełniona jest małą kwadratową czarna tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego się dotyczy) **oznaczają**, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c); ustawia się je w odległości 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony. Wskaźniki służą do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci.		**Návesť We 4a, We 4b, We 4c** „Zákaz jazdy elektrických hnacích vozidiel” (modrá štvorcová doska s čiernym orámovaním a bieym okrajom a na nej dva biele štvorce – jeden v druhom, môže byť doplnená malou černou tabuľkou s bielim trojuholníkom smerujúcim vrcholom vpravo alebo vľavo, podľa toho, pre ktoré koľaje návesť platí) Označuje, že jazda elektrických hnacích dráhových vozidiel je zakázaná na koľaj, priktorej sa nachádza návesť We 4a, na koľaj odbočujúcu vpravu od koľaje, pri ktorej je umiestnená návesť We 4b, alebo na koľaj odbočujúcu vľavo od koľaje, pri ktorej je umiestnená návesť We 4c; umiesťuje sa 15 m pred miestom, za ktoré je jazda zakázaná. Návesti slúžia na označenie miest, za ktoré je jazda elekrických hnacích dráhových vozidiel zakázaná.

Wskaźnik We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźnik jazdy bezprądowej” (kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej biały poziomy pasek nie stykający się z paskami pionowymi, uzupełniona jest małą kwadratową czarną tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego dotyczy) **oznaczają** miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej, ustawiony w odległości 30 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej (np. izolator sekcyjny i inne elementy).		**Návesť We 8a, We 8b, We 8c** „Vypnite prúd“ (modrá štvorcová doska s čiernym orámovaním a bielym okrajom na nej biely vodorovný pás nedotýkajúci sa dvoch zvislých rovnobežných pásov, môže byť doplnená malou čiernou tabuľkou s bielym trojuholníkom smerujúcim vrcholom vpravo alebo vľavo, podľa toho, pre ktorú koľaj návesť platí) **označuje** miesto, ktoré musí byť s elektrickými hnacími dráhovými vozidlami prechádzané bez odberu prúdu. Umiestňuje sa 30 m pred miestom pozdĺžneho elektrického delenia (napr. delič a iné prvky TV).
Wskaźnik We 9a, We 9b „Wskaźnik jazdy pod prądem” (kwadratowa niebieska tablica z czarną i biała obwódką, a na niej białe paski w kształcie korytka, uzupełniony jest małą kwadratową białą tabliczką z czarną obwódka i literą „L”, jeżeli dotyczy tylko lokomotyw elektrycznych) **oznaczają** miejsce, od którego można jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej. Wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw - w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.		**Návesť We 9a, We 9b** „Zapnite prúd“ (modrá štvorcová doska s čiernym orámovaním a bielym okrajom na nej biele písmeno „U“, môže byť doplnená malou štvorcovou bielou tabuľkou s čiernym písmenom „**L**“ (platí len pre elektrické rušne). Označuje miesto, od ktorého je možná jazda s odberom prúdu s trakčného vedenia. Návesť We 9a platí pre elektrické ucelené jednotky a umiesťuje sa 200 m, návesťč We 9b platí len pre elektrické rušne a umiestňuje sa vo vziadelnosti najmenej 30 m a najviac 100 m za miestom, ktoré sa musí precádzať so stiahnutým zberačom.

Uwagi: