Správa železniční dopravní cesty

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Místní pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úsecích přeshraničního provozu Petrovice u Karviné (ČR) – Zebrzydowice (PR)

účinnost od 1. 8. 2015

Miejscowe porozumienie graniczne o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice (RP) – Petrovice u Karviné (CR)

obowiązuje od 1. 8. 2015

Obsah		Spis treści	
číslo	název kapitoly	numer	treść
	ZÁZNAM O ZMĚNÁCH		WYKAZ ZMIAN
	ROZSAH ZNALOSTÍ		ZAKRES ZNAJOMOŚCI POSTANOWIEŃ
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK		WYKAZ UŻYTYCH ZNACZEŃ I SKRÓTÓW
1	DEFINICE	1	DEFINICJE
2	VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	2	POSTANOWIENIA OGÓLNE
3	POPIS ÚSEKU PŘESHRANIČNÍHO PROVOZU	3	OPIS ODCINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO
3.1	Základní charakteristika	3.1	Charakterystyka odcinka
3.2	Staničení a normativy	3.2	Parametry techniczne i normatywy
3.3	Traťové zabezpečovací zařízení	3.3	Liniowe urządzenia sterowania ruchem
3.4	Přejezdy	3.4	Przejazdy
3.5	Telekomunikační a informační zařízení	3.5	Urządzenia teleinformatyczne
3.6	Trakční soustava a napájecí zařízení	3.6	Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci
3.7	Traťové poměry	3.7	Parametry techniczne linii
4	HRANICE ÚDRŽBY, PROHLÍDKY A MĚŘENÍ, OPRAVY A ÚDRŽBA	4	GRANICE UTRZYMANIA, DIAGNOSTYKA, POMIARY, NAPRAWY I UTRZYMANIE
4.1	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba železničního svršku a spodku	4.1	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej
4.2	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba zabezpečovacího zařízení	4.2	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym
4.3	Prohlídky a měření, opravy a údržba přejezdových zabezpečovacích zařízení	4.3	Diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kolejowo - drogowych
4.4	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba telekomunikačních zařízení	4.4	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń telekomunikacji

4.5	**Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba trakčního a napájecího zařízení**	**4.5**	**Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej**
5	**ŽST ZEBRZYDOWICE**	**5**	**STACJA ZEBRZYDOWICE**
5.1	**Základní ustanovení a charakteristika**	**5.1**	**Postanowienia miejscowe, charakterystyka**
5.2	**Koleje**	**5.2**	**Tory stacyjne**
5.3	**Nástupiště**	**5.3**	**Perony**
5.4	**Návěstidla**	**5.4**	**Semafory (sygnalizatory)**
5.5	**Trakční soustava a napájecí zařízení**	**5.5**	**Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej**
5.6	**Zabezpečovací zařízení**	**5.6**	**Urządzenia sterowania ruchem kolejowym**
5.7	**Telekomunikační a informační zařízení**	**5.7**	**Urządzenia teleinformatyczne**
5.8	**Zaměstnanci pověření řízením provozu a organizováním drážní dopravy**	**5.8**	**Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów**
5.9	**Ustanovení o posunu**	**5.9**	**Manewry**
5.10	**Místní zvláštnosti**	**5.10**	**Postanowienia znaczenia miejscowego**
6	**ŽST PETROVICE U KARVINÉ**	**6**	**STACJA PETROVICE U KARVINÉ**
6.1	**Základní ustanovení a charakteristika**	**6.1**	**Postanowienia miejscowe, charakterystyka**
6.2	**Koleje**	**6.2**	**Tory stacyjne**
6.3	**Nástupiště**	**6.3**	**Perony**
6.4	**Návěstidla**	**6.4**	**Semafory (sygnalizatory)**
6.5	**Trakční soustava a napájecí zařízení**	**6.5**	**Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej**
6.6	**Zabezpečovací zařízení**	**6.6**	**Urządzenia sterowania ruchem kolejowym**
6.7	**Telekomunikační a informační zařízení**	**6.7**	**Urządzenia teleinformatyczne**
6.8	**Zaměstnanci pověření řízením provozu a organizováním drážní dopravy**	**6.8**	**Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów**
6.9	**Ustanovení o posunu**	**6.9**	**Manewry**
6.10	**Místní zvláštnosti**	**6.10**	**Postanowienia znaczenia miejscowego**
7	**PROVOZNÍ JAZYK**	**7**	**JĘZYK OPERACYJNY**

8	**ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY**	**8**	**PROWADZENIE I ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW**
8.1	**Základní ustanovení**	**8.1**	**Postanowienia ogólne**
8.2	**Zabezpečení jízd vlaků**	**8.2**	**Prowadzenie ruchu pociągów**
8.3	**Vzory hlášení**	**8.3**	**Wzory telefonogramów**
8.4	**Odjezd vlaku z ŽST, vjezd vlaku do ŽST, průjezd a mimořádné zastavení vlaku v ŽST**	**8.4**	**Wjazd, wyjazd, przejazd pociągu oraz nieprzewidziane zatrzymanie pociągu w stacji**
8.5	**Posun mezi dopravnami**	**8.5**	**Jazdy manewrowe między stacjami styku**
8.6	**Nemožné dorozumění**	**8.6**	**Przerwa w łączności**
8.7	**Písemné rozkazy**	**8.7**	**Rozkazy pisemne**
8.8	**Všeobecné povinnosti zaměstnanců dopravce**	**8.8**	**Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika**
8.9	**Povinnosti zaměstnanců dopravce po zastavení a za pobytu vlaku v ŽST**	**8.9**	**Obowiązki pracowników przewoźnika po zatrzymaniu pociągu i w czasie postoju pociągu na stacji**
8.10	**Mimořádné zastavení vlaku na širé trati**	**8.10**	**Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na torze szlakowym**
8.11	**Nepředvídaný návrat vlaku z trati**	**8.11**	**Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku**
8.12	**Jízda vlaku po částech**	**8.12**	**Ściąganie pociągu w częściach**
9	**OMEZENÍ NEJVYŠŠÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI A POMALÉ JÍZDY**	**9**	**OGRANICZENIE MAKSYMALNEJ PRĘDKOŚCI**
10	**VÝLUKY**	**10**	**ZAMKNIĘCIA TOROWE**
11	**MIMOŘÁDNOSTI, ZIMNÍ OPATŘENÍ**	**11**	**ZDARZENIA KOLEJOWE, PRACA W WARUNKACH ZIMOWYCH**
12	**MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÉ VĚCI**	**12**	**PRZESYŁKI NADZWYCZAJNE I TOWARY NIEBEZPIECZNE**
13	**BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI A POŽÁRNÍ OCHRANA, PRACOVNÍ ÚRAZY**	**13**	**BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY, OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA**
14	**SEZNAM PŘÍLOH**	**14**	**WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW**
15	**ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**	**15**	**POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH*)/WYKAZ ZMIAN*)

číslo změny/nr zmiany	č.j. (SŽDC) numer sprawy (PKP PLK S.A.)	účinnost od/ważny od	opravil/poprawił	dne/dnia	podpis

*) Zaměstnanec provádějící změnu je odpovědný za včasné a správné provedení změn a provedení záznamu na této stránce.
*) Pracownik dokonujący zmian odpowiada za terminowe i dokładne wprowadzenie zmian oraz aktualność tego wykazu.

ROZSAH ZNALOSTÍ	ZAKRES ZNAJOMOŚCI POSTANOWIEŃ

SŽDC		PKP PLK S.A.
ředitelé odborů a jejich zástupci:	**informativní:** celé MPU	Zakres znajomości postanowień MPG dla właściwych stanowisk pracy pracowników zarządcy infrastruktury regulowany jest wg przepisów odpowiedniego pracodawcy.
zaměstnanci SŽDC		
- pro styk infrastruktur SŽDC – PKP PLK S.A.	**úplná:** celé MPU	
- pověření šetřením mimořádných událostí[1)]	**úplná:** celé MPU	
- pověření plánováním výluk[1)]	**úplná:** článků 7 až 7.3, 10.1 až 10.4.2, 10.4.4 až 10.4.6 **informativní:** článků 1 až 10; 11 až 15; příloh 1 až 5	
- pro zpracování ZDD[1)]	**úplná:** celé MPU	
- pověření kontrolní činností[1)]	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí	
- pověření prováděním zkoušek[1)]	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí	
- pověření školením[1)]	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí	
- přidělující kapacitu a konstruující jízdní řád[1)]	**úplná:** článků 3 až 3.7.2; 7 až 7.3; 8 až 8.1.6; 8.2; 10.4.5 **informativní**: článků 1 až 2.10.7; 5 až 5.6; 6 až 6.6; 10. až 10.4.2; 14 až 15.6; příloh 1 až 5	
- hlavní dispečer SŽDC	**informativní:** celé MPU	
- vedoucí dispečer SŽDC - provozní dispečer 1	**úplná:** článků 1; 2.3 až 2.8; 2.10.5; 3 až 3.7.2; 6. až 6.8; 6.10 až 6.10.2; 7. až 7.4; 8 až 8.1.2; 8.1.4 až 8.1.6; 8.2; 8.5; 8.6; 11 až 11.2; 11.4 až 12.2.2 **informativní**: článků 2 až 2.2; 2.9; 2.10.5; 4 až 4.5.4; 5 až 5.8.2; 8.11.1; 10 až 10.4.2; 10.4.5; 13 až 15.6; příloh 1 až 5	

- elektrodispečer[1)]	**úplná:** článků 1; 2.3 až 2.8; 3 až 3.7.2; 4.5 až 4.5.4; 5.5 až 5.5.2; 5.8 až 5.8.2; 6. až 6.6; 6.8; 7; 7.1; 7.3; 7.4; 8 až 8.1.1; 11 až 11.2; 11.4 až 12.2.2 **informativní**: článků 2 až 2.2; 2.9; 4 až 4.4.2; 5. až 5.4; 5.6; 6.7 až 6.7.1; 10 až 10.4.2; 10.4.5; 13 až 15.5; příloh 1 až 5
- výpravčí ŽST Petrovice u Karviné - případně jiní zaměstnanci určení SŘ[1) a 2)]	**úplná:** článků 1; 2.3 až 2.9.2; 2.10.4 až 2.10.5; 3 až 4.5.4; 5.8 až 5.8.3; 6 až 14; 15.2; příloh 2; 3; 4; 5 **informativní:** článků 5 až 5.7; 15.5; přílohy 1
- jiní zaměstnanci Provozního obvodu Ostrava [1) a 2)]	**informativní:** celé MPU
- úseku provozuschopnosti dráhy provádějící kontrolu a údržbu infrastruktury[1)]	**úplná:** rozsah znalostí je určen pracovním zařazením zaměstnance **informativní:** rozsah znalostí je určen pracovním zařazením zaměstnance

[1)] týká se pouze zaměstnanců, v jejichž obvodu působnosti je úsek přeshraničního provozu Petrovice u Karviné - Zebrzydowice a zaměstnanců, kteří na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné - Zebrzydowice vykonávají pracovní činnost.

[2)] rozsah znalostí je určen pracovním zařazením zaměstnance

Dopravci a dodavatelé smluvně vázaní se SŽDC		**Przewoźnicy i inne podmioty gospodarcze, wykonujące na podstawie umowy roboty i usługi dla zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.**
zaměstnanci zúčastnění na drážní dopravě na pohraniční trati	**úplná:** článků 1 až 3.4.2; 3.5.3 až 3.6.3; 3.6.6; 3.7 až 3.7.2; 5.1 až 5.8.1; 5.8.3 až 6.6; 6.8.3; 6.8. až 8.1.2; 8.1.6 až 8.2; 8.4 až 8.12.7; 10.4.5; 10.4.6; 11 až 11.2; 11.4 až 11.6; 12. až 12.1.4; 12.1.6 až 13.1; 13.1.2 až 14; 15.2; 15.5 a příloh 2; 3; 4; 5 **informativní:** přílohy 1	Zakres znajomości postanowień MPG dla właściwych stanowisk pracy pracowników podmiotów gospodarczych i przedsiębiorców realizujących przewozy kolejowe regulowany jest wg przepisów odpowiedniego pracodawcy.
zaměstnanci dodavatelů, kteří vykonávají práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozování dráhy, její údržbou, opravami a obnovou úseku přeshraničního provozu	rozsah stanoví objednavatel prací ve smlouvě	

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
ČR	Česká republika
EZSZ	Sekcja Zasilania Elektroenergetycznego
ETCS	Evropský systém řízení jízdy vlaků (European train control system)
gsm	Mobilní telefonní síť
GSM-R	Globální systém mobilní komunikace pro železniční dopravu (Global system for Mobile Communications – Railway)
GTN	Graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
ID	PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
IDDE	PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym
IS	Informační systém
ISE	Sekcja Eksploatacji
IZ	Zakład Linii Kolejowych
MPU	Místní pohraniční ujednání
OŘ	Oblastní ředitelství
PKP PLK S.A.	Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.
PN	Přivolávací návěst
PO	Požární ochrana
PR	Polská republika
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RPN	Ruční přivolávací návěst
RT	Regulamin techniczny
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SRD (TRS)	Síť rádiodispečerská (Traťový rádiový systém)
SŘ	Staniční řád
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽDC)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
TNS	Trakční napájecí stanice

WYKAZ UŻYTYCH ZNACZEŃ I SKRÓTÓW

BHP	Bezpieczeństwo i higiena pracy
CR	Czeska Republika
EZSZ	Sekcja Zasilania Elektroenergetycznego
ETCS	Europejski System Sterowania Pociągiem
gsm	System telefonii komórkowej
GSM-R	System łączności cyfrowej oparty na standardzie GSM (Global system for Mobile Communications – Railway)
GTN	Elektroniczna nakładka rozkładu jazdy współpracująca z urządzeniami srk (SŽDC)
ID	PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
IDDE	PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym
SI	System Informatyczny
IZ	Zakład Linii Kolejowych
ISE	Sekcja Eksploatacji
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
OŘ	Oblastní ředitelství
PKP PLK S.A.	Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.
PN	Sygnał zastępczy (SŽDC)
p.poż.	Ochrona przeciwpożarowa
RP	Rzeczpospolita Polska
PZS	Urządzenia rogatkowe uruchamiane automatycznie przez pociąg z sygnalizacją świetlną
PZZ	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa
RPN	Ręczny sygnał zastępczy
RT	Regulamin techniczny
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (Zarząd elektroenergetyki)
SRD (TRS)	Síť rádiodispečerská (Traťový rádiový systém) - Sieć radiowodyspozytrorska (Szlakowy system radiowy)
SŘ	Staniční řád (Regulamin techniczny)
SSP	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽDC) (Zarząd telekomunikacji i automatyki)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (Zarządca infrastruktury kolejowej)
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis (Przepisy o ruchu kolejowym i sygnalizacji)

TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	Trakční vedení
URMIZA	Ústřední registr mimořádných zásilek
UIC	Mezinárodní železniční unie
ŽST	Železniční stanice

TNS	Podstacja trakcyjna
TTP	Tablice parametrów technicznych linii
TWR	Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka
TV	Sieć trakcyjna
URMIZA	Centralny rejestr przesyłek nadzwyczajnych
UIC	Międzynarodowy Związek Kolei
ŽST	Stacja

ČLÁNEK 1
DEFINICE

Pro účely tohoto MPU platí definice a pojmy:

Stanice styku
– Stanicemi styku jsou Zebrzydowice (PR) a Petrovice u Karviné (ČR). Drážní doprava mezi stanicemi styku je řízena a organizována podle předpisů příslušného provozovatele dráhy a podle tohoto MPU.

Úsek přeshraničního provozu
– traťový úsek mezi stanicemi styku, včetně obou stanic styku

Místo styku/hranice údržby
– místo, kde končí a začíná odpovědnost za provozování dráhy, kontrolu, opravy a údržbu jednotlivých částí provozované infrastruktury příslušné smluvní strany (např. koleje, trakční vedení, telekomunikační zařízení, zabezpečovací zařízení); stanovené kilometrickou polohou v tomto MPU.

Provozovatel dráhy
– v ČR - právnická nebo fyzická osoba splňující podmínky pro činnost provozovatele dráhy stanovené Zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách, v platném znění.
– v PR – právnická nebo fyzická osoba vykonávající činnosti související s provozováním železniční infrastruktury ve smyslu Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz.U. 86/2003 r poz. 789 ve znění pozdějších změn), v platném znění.

Železniční infrastruktura
– souhrn zařízení tvořících materiální podmínky pro provozování dráhy, která jsou definována v Příloze 1, části A k Nařízení komise (ES) č. 851/2006 ze dne 9. června 2006.

Provozovatel drážní dopravy (dopravce)
– v ČR - právnická nebo fyzická osoba splňující podmínky pro činnost provozovatele drážní dopravy stanovené Zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách, v platném znění.

ROZDZIAŁ 1
DEFINICJE

Dla postanowień tego MPG obowiązują następujące definicje i pojęcia:

Stacje styku
– Stacjami styku są Zebrzydowice (RP) i Petrovice u Karviné (ČR). Prowadzenie ruchu pociągów pomiędzy stacjami styku odbywa się według przepisów właściwego zarządcy i niniejszego MPG.

Odcinek ruchu transgranicznego
– odcinek linii kolejowej między ustalonymi stacjami styku obejmujący również te stacje.

Punkt styku/granice utrzymania
– miejsce, w którym kończy się i zaczyna odpowiedzialność za eksploatację i utrzymanie poszczególnych elementów infrastruktury właściwej strony umowy (np. tory kolejowe, sieć trakcyjna, urządzenia telekomunikacji, urządzenia zabezpieczenia ruchu itp.), których kilometraż określony jest w niniejszym MPG.

Zarządca infrastruktury kolejowej
- w ČR - osoba prawna lub fizyczna spełniająca warunki działania zarządcy infrastruktury kolejowej określone w Zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách w obowiązującym brzmieniu.
- w RP - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w Ustawie z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz.U.86/2003 r poz.789 z późn. zm.).

Infrastruktura kolejowa
- wszystkie niezbędne elementy przeznaczone do zarządzania infrastrukturą kolejową wymienione w załączniku 1, część A Dyrektywy Komisji Europejskiej Nr 851/2006 z dnia 09 czerwca 2006 r.

Przewoźnik kolejowy (przewoźnik)
- w ČR - osoba prawna lub fizyczna spełniająca warunki dla przewoźnika określone w Zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách w obowiązującym brzmieniu.

– v PR – právnická nebo fyzická osoba vykonávající na základě licence činnosti související s provozováním drážní dopravy nebo poskytující hnací vozidla ve smyslu Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz.U. 86/2003 r poz. 789 ve znění pozdějších změn), v platném znění.

Staniční řád (SŘ) ŽST Petrowice u Karviné a **Regulamin techniczny** (RT) ŽST Zebrzydowice
- obsahují místní ustanovení týkající se staničních poměrů, technologie a organizace práce při řízení provozu (jízda vlaků i posun) ve stanici a přilehlých traťových úsecích.

Strojvedoucí
- osoba způsobilá a oprávněná řídit samostatně, zodpovědně a bezpečně vlaky včetně hnacích vozidel, posunovacích hnacích vozidel, pracovních vlaků, vozidel údržby nebo vlaků určených pro železniční přepravu cestujících nebo zboží.

Oprávněný zaměstnanec
- osoba určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, která je odborně způsobilá podle právních předpisů a podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy pro činnosti při provozování dráhy nebo podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy.

Zaměstnanec
- společný název pro všechny osoby, pro které je tento předpis závazný. Pokud se ustanovení vztahuje pouze pro zaměstnance SŽDC nebo PKP PLK S.A. nebo pouze pro zaměstnance dopravce a z textu ustanovení není zřejmé, koho se uvedená činnost týká, je to v příslušném ustanovení výslovně uvedeno.

Výpravčí/Dyžurny ruchu
- oprávněný zaměstnanec provozovatele dráhy organizující a řídící drážní dopravu.

- 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 z późn. zm.).

Regulamin techniczny (RT) stacji Zebrzydowice/**Staniční řád** (SŘ) stacji Petrowice u Karviné
- zawierają 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.

Maszynista
- pracownik (osoba) zdolny oraz uprawniony do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu osób lub towarów.

Uprawniony pracownik
- osoba upoważniona przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika, wykonująca czynności związane z zarządzaniem infrastrukturą lub czynności przewoźnika kolejowego, które związane są z bezpieczeństwem ruchu, posiadająca stosowne egzaminy zgodnie z przepisami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.

Pracownik
- każda osoba, którą obowiązuje ten przepis, jeżeli postanowienia dotyczą tylko pracowników SŽDC lub PKP PLK S.A. lub tylko pracowników przewoźnika a postanowienia tekstu nie wymieniają, kto daną czynność wykonuje i jeżeli nie jest ona w danym przepisie wyraźnie przypisana.

Dyżurny ruchu/Výpravčí
- pracownik zarządcy infrastruktury, wykonujący czynności prowadzenia ruchu kolejowego.

Jízda podle rozhledových poměrů

- je na dráze provozované SŽDC takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem strojvedoucího, při které musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdní cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel.
  Při jízdě podle rozhledových poměrů musí jet vlak nebo posunový díl nejvýše takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou strojvedoucí vidí, nejvýše rychlostí 100 km/h, přičemž však nesmí být překročena nejvyšší dovolená rychlost vlaku (posunového dílu).

- na dráze provozované PKP PLK S.A. neplatí zásada, že na jedné traťové koleji nebo v jednom traťovém oddílu se může současně nácházet pouze jeden vlak a nejsou jiné překážky pro pokračování v jízdě. Bezpečnost drážní dopravy závisí pouze na sledování koleje současně s odpovídající úpravou rychlosti a jeho včasným zastavením před překážkou.

  Strojvedoucí je povinen přizpůsobit rychlost jízdy, aby v případě zpozorování překážky zastavil vlak. před touto překážkou nebo před návěstí **Stój**.

  Rychlost jízdy nesmí překročit 20 km/h.

Dodavatel/Inny podmiot gospodarczy

- fyzická nebo právnická osoba, případně její subdodavatelé, která realizuje pro SŽDC dodávky, služby nebo stavební práce infrastruktuře provozované SŽDC a/nebo
- hospodářský subjekt provádějící pro PKP PLK S.A. na základě smlouvy práce a služby

Jazda na widoczność

- na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC, oznacza taki sposób jazdy, przy którym jazda pojazdu kolejowego jest prowadzona tylko na widoczność maszynisty. To wtedy maszynista postępuje tak, aby zatrzymał pociąg lub manewry przed stojącymi lub jadącymi w tym samym kierunku pojazdami i w miarę możliwości zatrzymał się również przed inną przeszkodą zagrażającą jego jeździe, a także jeździe pojazdów jadących na przeciw.
  W czasie stosowania jazdy na widoczność maszynista pociągu lub składu manewrowego powinien dostosować tak prędkość, aby zatrzymał tabor w zasięgu wzroku. Podczas stosowania jazdy na widoczność, maksymalna prędkość jazdy nie może być większa niż 100 km/godz., przy czym nie może być przekroczona największa dozwolona prędkość dla pociągu (składu manewrowego).
- na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. oznacza, że nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg, oraz że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą.

  Maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub przed sygnałem **Stój**.

  Prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/godz.

Inny podmiot gospodarczy/Dodavatel

- osoba fizyczna lub prawna, która na podstawie umowy wykonuje roboty i usługi na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC i/lub

- podmiot gospodarczy wykonujący na podstawie umowy cywilnoprawnej roboty i usługi dla zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

ČLÁNEK 2
VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

2.1 Místní pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice (dále též „MPU“) vyplývá ze směrnic EU o přístupu na železniční dopravní cestu, ze zákonů ČR a PR a z předpisů provozovatelů drah o řízení provozu a organizování drážní dopravy na jimi provozovaných drahách.

2.2 MPU Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je zpracováno na základě *Smlouvy o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu*, uzavřené mezi PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Správou železniční dopravní cesty, státní organizace ze dne 27.5.2011.

2.3 Hraničním místem jsou v ŽST Petrovice u Karviné vjezdová návěstidla **1L** a **2L** a v ŽST Zebrzydowice vjezdová návěstidla **Y½** a **Y**[1].
Technické normativy úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice jsou zveřejněny na webové stránce http://www.plk-sa.pl, text MPU je dostupný po přihlášení dopravce do Systemu Konstrukci Rozkladu Jazdy, u SŽDC na webové stránce http://provoz.szdc.cz.

2.4 MPU upravuje podmínky pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné - Zebrzydowice. Ustanovení MPU jsou nadřazena ustanovením vnitřních předpisů provozovatelů drah SŽDC a PKP PLK S.A. MPU obsahuje některá ustanovení, odchylná od vnitřních předpisů SŽDC a PKP PLK S.A. vyvolaná potřebou umožnění plynulého a bezpečného provozování dráhy a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu. V případě, že se vyskytne situace, kterou ustanovení tohoto MPU neřeší, postupuje se podle ustanovení vnitřních předpisů místně příslušného provozovatele dráhy.

2.5 Na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC (Petrovice u Karviné - státní hranice ČR/PR) platí pro řízení provozu a organizování drážní dopravy předpisy SŽDC, není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

ROZDZIAŁ 2
POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1 Niniejsze miejscowe porozumienie graniczne o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice i Petrovice u Karviné zwane dalej MPG Zebrzydowice - Petrovice u Karviné opracowano zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dyrektywach UE w sprawie udostępniania linii kolejowych w oparciu o obowiązujące w RP i ČR przepisy prawa oraz w oparciu o obowiązujące instrukcje i przepisy zarządców infrastruktury umawiających się stron.

2.2 Niniejsze MPG Zebrzydowice - Petrovice u Karviné opracowano na podstawie *„Umowy o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej w ruchu transgranicznym“* zawartej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Správou železniční dopravní cesty, státní organizace w dniu 27.05.2011 r.

2.3 Obszarem granicznym są w stacji Petrovice u Karviné semafory wjazdowe **1L** i **2L** i w stacji Zebrzydowice semafory wjazdowe **Y½** i **Y**[1].
Normatywy techniczne odcinka ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné opublikowane są na stronie internetowej PKP PLK S.A. www.plk-sa.pl, natomiast treść niniejszego MPG dostępna jest po zalogowaniu się przewoźnika do Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy, a dla SŽDC pod adresem http://provoz.szdc.cz

2.4 MPG reguluje zasady prowadzenia i organizacji ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné. Postanowienia MPG są nadrzędne w stosunku do wewnętrznych regulacji zarządców infrastruktur SŽDC i PKP PLK S.A. MPG zawierają niektóre postanowienia, które stanowią odstępstwo od wewnętrznych przepisów SŽDC i PKP PLK S.A. spowodowane koniecznością sprawnego, bezpiecznego prowadzenia i organizacji ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego. W przypadku gdy zaistnieje sytuacja nieuregulowana postanowieniami tego MPG to wtedy, postępuje się według postanowień wewnętrznych przepisów zarządcy infrastruktury na terenie którego wystąpiła.

2.5 Na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC (Petrovice u Karviné – granica państwa ČR/RP) dla potrzeb prowadzenia i organizacji ruchu pociągów obowiązują przepisy SŽDC, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

Na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. (Zebrzydowice - státní hranice PR/ČR) platí pro řízení provozu a organizování drážní dopravy předpisy PKP PLK S.A., není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

Na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A.(Zebrzydowice – Granica Państwa RP/ ČR) dla potrzeb prowadzenia i organizacji ruchu pociągów obowiązują przepisy i instrukcje PKP PLK S.A. jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

2.6 V ŽST Zebrzydowice a na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC jsou umístěna návěstidla a používány návěsti podle PKP PLK S.A. Instrukcji Ie-1, není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

V ŽST Petrovice u Karviné a na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC jsou umístěna návěstidla a používány návěsti podle předpisu SŽDC D1, není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

2.6 W stacji Zebrzydowice i na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. ustawione są sygnalizatory i stosowane sygnały według instrukcji sygnalizacji PKP PLK S.A. – Ie-1 jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.
W stacji Petrovice u Karviné i na części odcinka transgranicznego zarządzanego przez SŽDC ustawione są sygnalizatory i stosowane są sygnały według przepisów SŽDC D1, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

2.7 MPU je závazné pro:

a) zaměstnance SŽDC a PKP PLK S.A., kteří se podílejí na provozování dráhy na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice a/nebo zaměstnance SŽDC a PKP PLK S.A., kteří vykonávají práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice;
b) zaměstnance právnických osob, které se, na základě smluvního vztahu se SŽDC nebo PKP PLK S.A., podílí na provozování dráhy úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice;

c) právnické a fyzické osoby, které se na základě smluvního vztahu se SŽDC nebo PKP PLK S.A. podílejí na drážní dopravě na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice (dopravci); tyto osoby musí být zavázány k plnění MPU smluvním vztahem;

d) dodavatele, kteří na základě smluvního vztahu se SŽDC nebo PKP PLK S.A. vykonávají pro SŽDC nebo PKP PLK S.A. práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice; tito musí být zavázáni k plnění MPU smluvním vztahem.

Za odbornou způsobilost svých zaměstnanců – znalosti příslušných ustanovení tohoto MPU odpovídá zaměstnavatel.

2.7 MPG obowiązuje:

a) wszystkich pracowników PKP PLK S.A. i SŽDC związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné i/lub pracowników SŽDC a PKP PLK S.A., którzy wykonują prace albo inne czynności mające wpływ na zarządzanie infrastrukturą lub na przewozy na odcinku ruchu transgranicznego Petrovice u Karviné – Zebrzydowice;
b) pracowników osób prawnych, którzy na zasadzie umów z PKP PLK S.A. lub z SŽDC wykonują roboty lub inne czynności związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné.
c) pracowników osób prawnych lub fizycznych, przedsiębiorców, którzy na zasadzie umów z PKP PLK S.A. lub z SŽDC korzystają z dostępu do linii odcinka ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné. Osoby te (podmioty, przedsiębiorcy) muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG.
d) pracowników osób prawnych lub fizycznych, którzy na zasadzie umów z PKP PLK S.A. lub SŽDC wykonują dla PKP PLK S.A. lub SŽDC roboty lub inne czynności wchodzące w obszar zarządzania infrastrukturą, jej utrzymaniem, konserwacją lub mające wpływ na prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG.

Za znajomość niniejszego MPG przez swoich pracowników odpowiada właściwy pracodawca.

2.8 Způsob ověřování znalostí MPU stanoví předpisy příslušného provozovatele dráhy.
Provozovatelé drah vzájemně uznávají jimi stanovený způsob ověřování znalosti MPU, a to i pro třetí osoby.

2.8 Sposób sprawdzenia znajomości postanowień MPG realizowany jest wg przepisów właściwego zarządcy infrastruktury.
Zarządcy infrastruktury honorują wzajemnie sprawdzoną znajomość postanowień MPG swoich pracowników i osób trzecich.

2.9 Překračování státní hranice

2.9.1 Z pracovních důvodů mohou oprávnění zaměstnanci vstupovat na infrastrukturu druhého provozovatele dráhy za podmínky dodržení legislativy příslušného státu.

2.9.2 Povolení ke vstupu do vyhrazených prostor na části úseku přeshraničního provozu, vydaná jedním provozovatelem dráhy, opravňují ke vstupu do vyhrazených prostor na části úseku přeshraničního provozu druhého provozovatele dráhy.

Překračování státní hranice zaměstnanci pracovníků dopravce se řídí legislativou ČR a PR.

2.9 Przekraczanie granicy państwowej

2.9.1 W celu wykonania pracy uprawnieni pracownicy mogą przebywać na terenie infrastruktury drugiego zarządcy pod warunkiem przestrzegania prawodawstwa państwa na terenie, którego przebywają.

2.9.2 Dla dokonania kontroli, diagnostyki, utrzymania, napraw infrastruktury pracownicy mogą przebywać na terenie całego odcinka ruchu transgranicznego na podstawie zezwolenia wydanego przez jednego z zarządców infrastruktury

Przy przekraczaniu granicy państwowej przez pracowników przewoźników obowiązuje prawodawstwo RP i ČR.

2.10 Drážní vozidla úseku přeshraničního provozu

2.10.1 Státní hranici mohou překračovat pouze drážní vozidla provozovaná v souladu s legislativami obou zemí. Zejména musí splňovat požadavky kompatibility na příslušném rozhraní (sběrač – trakční vedení, kolo – kolejnice).

2.10.2 Drážní vozidla na úseku přeshraničního provozu musí být přechodná v souladu s normativy uvedenými v bodu 3.2.2.

2.10.3 Pro případ poruchy průběžné brzdy vybaví dopravce hnací vozidla vlaku bez upotřebitelných ručních brzd potřebným počtem zarážek pro zajištění stojícího vlaku.

2.10.4 Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla vlaku musí mít:
a) příslušné Tabulky traťových poměrů;
b) sešitový jízdní řád;
c) příslušný Dodatek 2 – Wykaz ostrzezeń stałych;
d) svazky rozkazů PKP PLK. S.A. - rozkaz pisemny „O“, rozkaz pisemny „S“ a rozkaz pisemny „N“;
e) svazek rozkazů SŽDC – Příkaz vlaku „Pv“;
f) další dokumenty, které musí být, na základě jiných předpisů, umístěny v drážním vozidle.

2.10.5 Část úseku přeshraničního provozu provozovaná SŽDC (Petrovice u Karviné - státní hranice ČR/PR) je vybavena systémem GSM-R.

2.10 Pojazdy kolejowe na odcinku ruchu transgranicznego

2.10.1 Przez granicę państwową mogą kursować tylko pojazdy kolejowe, które spełniają wymogi prawodawstw obu państw. Pojazdy kolejowe muszą spełniać wymogi kompatybilności pomiędzy odbierakiem prądu a przewodem trakcyjnym lub kołem a szyną.

2.10.2 Pojazdy kolejowe kursujące na odcinku ruchu transgranicznego muszą spełniać normatywy wskazane w pkt. 3.2.2.

2.10.3 Dla przypadków uszkodzenia hamulca zespolonego w pociągu niezależnie od wymaganej ilości hamulców postojowych przewoźnicy muszą posiadać na wyposażeniu odpowiednią ilość płozów hamulcowych dla zabezpieczenia zatrzymanego pociągu.

2.10.4 Maszynista lokomotywy pociągowej musi posiadać na wyposażeniu:
a) właściwe Tabulky traťových poměrů,
b) rozkład jazdy
c) właściwy dodatek 2 Wykaz ostrzeżeń stałych
d) bloczki rozkazów pisemnych S, O i N wg wzorów PKP PLK S.A
e) bloczki rozkazów pisemnych SŽDC – Přikaz vlaku Pv;
f) dokumenty określone odrębnymi przepisami, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym

2.10.5 Cześć odcinka ruchu transgranicznego zarządzana przez SŽDC (Petrovice u Karviné – granica państwa ČR/RP) jest wyposażona w system GSM-R.

Hnací vozidla na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC musí být vybavena terminálem umožňujícím základní rádiové spojení GSM-R s trvalým přístupem do rádiového prostředí SŽDC (plně kompatibilním a spolupracujícím ve všech funkcích s infrastrukturní částí použitého vlakového rádiového zařízení), a to jak pro hlasovou komunikaci mezi strojvedoucím a osobami podílejícími se na řízení a organizování drážní dopravy, tak pro obousměrný přenos relevantních signálů, povelů, hlášení nebo dat mezi železniční infrastrukturou a hnacími vozidly. Vybavení hnacího vozidla náhradním spojením je možné jen ve výjimečných případech (změna hnacího vozidla z důvodu vzniku mimořádnosti, výluková činnost, porucha stacionárního zařízení základního spojení, porucha hnacího vozidla, jízda speciálního hnacího vozidla zajišťujícího opravy nebo údržbu infrastruktury SŽDC), a to na základě předchozího souhlasu příslušného dispečera SŽDC. Rozhodujícím dokumentem určujícím aktuální traťového rádiového spojení na dráze provozované SŽDC je tabulka 01 Tabulek traťových poměrů SŽDC.
Drážní hnací vozidlo na části pohraniční tratě provozované PKP PLK S.A. (Zebrzydowice - státní hranice PR/ČR) musí být vybaveno, pro umožnění spojení s výpravčím ŽST Zebrzydowice, funkční radiostanicí s naladěnou frekvencí 150,375 MHz (podle předpisů PKP PLK S.A. kanál 5.

Při vybavení mobilním telefonem je dopravce povinen před jízdou drážního vozidla na úsek přeshraničního provozu oznámit číslo mobilního telefonu, kterým je hnací vozidlo vybaveno, výpravčím obou stanic styku.

2.10.6 Drážní hnací vozidla na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. musí být vybaveno systémem spolupráce kolej – vozidlo SHP (samoczynne hamowanie pociągów – samočinné brzdění vlaku) nebo funkcí Radio-stop.

2.10.7 Za splnění podmínek uvedených v bodech 2.10.1 - 2.10.6 odpovídá provozovatel drážní dopravy (dopravce).

Pojazdy trakcyjne kursujące na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC muszą być wyposażone w podstawowe radiowe urządzenia GSM-R ze stałym dostępem do sieci radiowej SŽDC (kompatybilne i współpracujące we wszystkich zakresach z elementami infrastruktury), zarówno umożliwiającą komunikację głosową między maszynistą i osobami biorącymi udział w organizacji i prowadzeniu ruchu kolejowego jak i dwukierunkowego przesyłania odpowiednich sygnałów, poleceń i komunikatów pomiędzy infrastrukturą kolejową i pojazdami trakcyjnymi. W wyjątkowych przypadkach (zmiana pojazdu trakcyjnego z powodu zdarzenia nadzwyczajnego, usterki urządzeń stacjonarnych podstawowego radiowego urządzenia, usterki pojazdu trakcyjnego, jazda pojazdu specjalnego do napraw i utrzymania infrastruktury SŽDC) można wyposażyć pojazd trakcyjny w łączność zastępczą po otrzymaniu wcześniejszej zgody właściwego dyspozytora SŽDC. Decydującym dokumentem określającym aktualny stan łączności radiowej na infrastrukturze SŽDC jest tabelka nr 01 Tabulek traťových poměrů SŽDC.
Pojazd trakcyjny na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. (Zebrzydowice – granica państwa RP/ČR) musi być wyposażony, w celu właściwej łączności z dyżurnym stacji Zebrzydowice, sprawny radiotelefon nastawiony na częstotliwość 150,375 MHz (wg przepisów PKP PLK S.A. 5 kanał).
W przypadku wyposażenia w telefon komórkowy, przewoźnik ma obowiązek, przed wjazdem na odcinek ruchu transgranicznego, zgłosić obydwu dyżurnym stacji styku numer telefonu, w który jest wyposażony pojazd trakcyjny.

2.10.6 Lokomotywy pociągowe kursujące na części odcinka transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. powinny posiadać sprawny system oddziaływania tor – pojazd SHP (samoczynne hamowanie pociągów) oraz funkcję Radio-stop.

2.10.7 Za realizację postanowień pkt. 2.10.1 do 2.10.6 odpowiedzialny jest przewoźnik.

ČLÁNEK 3
POPIS USEKU PŘESHRANIČNÍHO PROVOZU

3.1 Základní charakteristika

3.1.1 Úsek přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je tvořen stanicemi Petrovice u Karviné ležící v ČR a Zebrzydowice ležící v PR a tratí mezi těmito stanicemi.

ROZDZIAŁ 3
OPIS ODCINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO

3.1 Charakterystyka odcinka

3.1.1 Odcinek ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné obejmuje: stację Zebrzydowice RP, stację Petrovice u Karviné ČR oraz szlak między tymi stacjami

3.1.2 Vlastníkem železniční infrastruktury v ČR je stát zastoupený SŽDC, provozovatelem dráhy je SŽDC.
Vlastníkem železniční infrastruktury v PR je PKP S.A., provozovatelem dráhy je PKP PLK S.A.
Hranice údržby jednotlivých částí infrastruktur jsou stanoveny dále.

3.1.2 Właścicielem infrastruktury kolejowej w ČR jest państwo, w którego imieniu występuje SŽDC. Zarządcą infrastrukturą jest SŽDC.
Właścicielem infrastruktury kolejowej w RP jest PKP S.A. zarządzającym infrastrukturą jest PKP PLK S.A.
Granice utrzymania poszczególnych elementów infrastruktury określono w dalszej części niniejszego porozumienia.

3.1.3 Úsek přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je otevřen pro mezistátní přepravu osob a zboží, s výjimkou zboží podléhajícího veterinární a fytopatologické kontrole.

3.1.3 Odcinek ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné otwarty jest dla kolejowej komunikacji międzynarodowej dla przewozu osób i rzeczy z wyjątkiem przesyłek wymagających kontroli weterynaryjnej i fitopatologicznej.

3.1.4 Úsek přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je tvořen dvěmi kolejemi.

3.1.4 Odcinek ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné jest dwutorowy.

3.1.5 Obě traťové koleje jsou vybaveny obousměrným autoblokem elektrifikované stejnosměrným systémem 3 kV, rozchod kolejí je 1435 mm.

3.1.5 Tory szlakowe są wyposażone w blokadę samoczynną dwukierunkową, zelektryfikowane i zasilane prądem stałym o napięciu 3 KV, prześwit toru wynosi 1435 mm.

3.2 Staničení a normativy

3.2 Parametry techniczne i normatywy

3.2.1 Staničení

Traťová kolej č. 1 Zebrzydowice - Petrovice u Karviné, tratě nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice - Granica Państwa, která **se v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) mění na traťovou kolejí č. 2** tratě Petrovice u Karviné - Dětmarovice.

Traťová kolej č. 1/2 je vymezena:

Vjezdové návěstidlo ŽST Petrovice u Karviné 2L v km 292,175 - vjezdové návěstidlo ŽST Zebrzydowice Y^1 v km 77,961.

Traťová kolej č. 2 Zebrzydowice – Petrovice u Karviné, tratě nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice - Granica Państwa, která **se v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) mění na traťovou kolejí č. 1** tratě Petrovice u Karviné - Dětmarovice.

Traťová kolej č. 2/1 je vymezena:

Vjezdové návěstidlo ŽST Petrovice u Karviné 1L v km 292,175 - vjezdové návěstidlo ŽST Zebrzydowice Y½ v km 77,961.

Státní hranice mezi ČR a PR protíná obě traťové koleje v km 292,602 SŽDC (= km 80,662 PKP PLK S.A.).

Osa výpravní budovy ŽST Petrovice u Karviné leží v km 290,762 tratě Dětmarovice (ČR) – Petrovice u Karviné.
Osa výpravní budovy ŽST Zebrzydowice leží v km 76,374 tratě Trzebinia (PR) – Zebrzydowice - Granica Państwa.
Vzdálenost mezi osami výpravních budov pohraničních stanic je 6,128 km.

3.2.1 Kilometraż

Tor szlakowy nr 1 linii nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa **w km 80,662 PKP PLK S.A 2 (= km 292,602 SŽDC) przechodzi w tor szlakowy nr 2** linii Petrovice u Karviné – Dětmarovice.

Tor szlakowy nr 1/2 ograniczony jest:

Semafor wjazdowy ŽST Petrovice u Karviné 2L w km 292,175 - semafor wjazdowy stacja Zebrzydowice Y^1 w km 77,961.

Tor szlakowy nr 2 linii nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa **w km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) przechodzi w tor szlakowy nr 1** linii Petrovice u Karviné – Dětmarovice.

Tor szlakowy 2/1 ograniczony jest:

Semafor wjazdowy ŽST Petrovice u Karviné 1L w km 292,175 – semafor wjazdowy stacja Zebrzydowice Y½ w km 77,961.

Granica Państwa pomiędzy ČR i RP przecina obydwa tory szlakowe w km 292,602 SŽDC = km 80,662 PKP PLK S.A.

Oś budynku stacyjnego stacji Petrovice u Karviné położona jest w km 290,762 linii Detmarovice(ČR) – Petrovice u Karvine .
Oś budynku stacyjnego stacji Zebrzydowice położona jest w km 76,374 linii Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa.
Odległość między osiami budynków stacyjnych stacji styku wynosi 6,128 km

Vzdálenost mezi osou výpravní budovy ŽST Petrovice u Karviné a státní hranicí ČR/PR je 1,840 km.
Vzdálenost mezi osou výpravní budovy ŽST Zebrzydowice a státní hranicí PR/ČR je 4,288 km.

3.2.2 Normativy*

nejvyšší traťová rychlost	**Petrovice u Karviné - státní hranice ČR/PR:** **120 km/h** v obou směrech **Zebrzydowice - státní hranice PR/ČR:** **120 km/h** v obou směrech
zábrzdná vzdálenost	**1000 m**
rozhodný spád - Petrovice u Karviné - Zebrzydowice - Zebrzydowice - Petrovice u Karviné	 **0,0 ‰** **4,0 ‰**
největší délka vlaku osobní přepravy (včetně hnacích vozidel a řídících vozů)	**400 m**
největší délka vlaku (včetně všech hnacích vozidel)	**650 m**
největší dovolený tlak (dovolená hmotnost) na nápravu	**221 kN (22,5 t)**
největší dovolený tlak (dovolená hmotnost) na jeden metr koleje	**71 kN/mb (7,2 t/mb)**
maximální traťová třída zatížení	**D3**
průchodnost vozidel	**GB** **PN-70/K-02056**

* Závazné (aktuální) údaje pro úsek státní hranice PR/ČR – Petrovice u Karviné jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 301 B SŽDC a pro úsek státní hranice ČR/PR – Zebrzydowice v Dodatkach 1 a 2 do Wewnętrznego rozkładu jazdy, Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie przydzielania i korzystania z przydzielonych tras a Wewnętrznym rozkładu jazdy.

3.3 Traťové zabezpečovací zařízení

3.3.1 Na úseku přeshraničního provozu je obousměrné traťové zabezpečovací zařízení Eac (PKP PLK S.A.) s počítači náprav.

Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Petrovice u Karviné i granicą państwa ČR /RP wynosi 1. 840 km.
Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Zebrzydowice i granicą państwa ČR /RP wynosi 4. 288 km.

3.2.2 Normatywy*

najwyższa dozwolona prędkość techniczna	**Petrovice u Karviné – granica państwa ČR/RP:** **120 km/h** w obu kierunkach **Zebrzydowice - granica państwa RP/ČR:** **120 km/h** w obu kierunkach
droga hamowania	**1000 m**
pochylenia miarodajne - Petrovice u Karviné - Zebrzydowice - Zebrzydowice - Petrovice u Karviné	 **0,0 ‰** **4,0 ‰**
największa dozwolona długość pociągów pasażerskich (wraz z lokomotywami)	**400 m**
największa dozwolona długość pociągów towarowych (wraz z lokomotywami)	**650 m**
maksymalny nacisk osi (masa)	**221 kN (22,5 t)**
maksymalny nacisk na mb toru	**71 kN/mb (7,2 t/mb)**
klasyfikacja linii	**D3**
dopuszczalna skrajnia taboru	**GB,** **PN-70/K-02056**

* Obowiązujące (aktualne) parametry dla odcinka granica państwa RP/ČR – Petrovice u Karviné są zawarte w Tabulkách traťových poměrů TTP 301 B SŽDC i dla odcinka granica państwa ČR/RP – Zebrzydowice w Dodatkach 1 i 2 do Wewnętrznego rozkładu jazdy, Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie przydzielania i korzystania z przydzielonych tras a wewnętrznym rozkładu jazdy.

3.3 Liniowe urządzenia sterowania ruchem

3.3.1 Na odcinku ruchu transgranicznego zabudowano samoczynną blokadę liniową dwukierunkową typu Eac (PKP PLK S.A.) z licznikami osi.

U každé traťové koleje je vně koleje umístěno pro každý směr jízdy 1 oddílové návěstidlo:

a) ve směru Petrovice u Karviné – Zebrzydowice v obou kolejích v km 79,628;

b) ve směru Zebrzydowice - Petrovice u Karviné v obou kolejích v km 79,587.

Každá traťové koleje je rozdělena na dva oddíly.

3.3.2 Obsluha traťového zabezpečovacího zařízení se provádí podle podle předpisů provozovatelů drah, podle SŘ ŽST Petrovice u Karviné a podle RT Zebrzydowice.

Na obu torach szlakowych zabudowano po jednym semaforze odstępowym:

a) semafor odstępowy, kierunek Petrovice u Karviné - Zebrzydowice tor nr 1 i 2 w km 79 628

b) semafor odstępowy kierunek Zebrzydowice – Petrovice u Karviné tor nr 1 i 2 w km 79 587

Każdy tor szlakowy podzielony jest na dwa odstępy.

3.3.2 Obsługa samoczynnej blokady liniowej dokonywana jest zgodnie z przepisami zarządców infrastruktury oraz z SŘ ŽST Petrovice u Karviné oraz zgodnie z postanowieniami RT stacji Zebrzydowice.

3.4 Přejezdy

3.4.1

kilometrická poloha	3.4.1
79,908 (PKP PLK S.A.)	typu RHR se závorami, místně obsluhované závorářem ze závorářského stanoviště nr. 80, kategorie A
80,281 (PKP PLK S.A.)	typu RHR se závorami, dálkově obsluhované závorářem ze závorářského stanoviště nr. 80, kategorie A
291,785 (SŽDC)	typu PZS 3ZBI se závorami, ovládané automaticky jízdou vlaku, se světelnou signalizací.

3.4.2 Při poruše přejezdu musí být strojvedoucí výpravčím zpraven o poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení a o jízdě přes přejezd se zvýšenou opatrností - strojvedoucí vlakového hnacího vozidla musí ve vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst *Pozor,* dokud čelo vlaku nemine přejezd. V úseku alespoň 60 m před přejezdem až do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd, smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h.

3.4 Przejazdy

3.4.1

Kilometr	Rodzaj urządzeń
79,908 (PKP PLK S.A.)	urządzenia rogatkowe typu RHR z rogatkami obsługiwanymi z miejsca przez dróżnika przejazdowego posterunku nr 80. Kategoria A
80,281 (PKP PLK S.A.)	urządzenia rogatkowe typu RHR z rogatkami obsługiwanymi z odległości przez dróżnika przejazdowego posterunku nr 80. Kategoria A
291,785 (SŽDC)	urządzenia rogatkowe typu PZS 3ZBI uruchamiane automatycznie przez pociąg z sygnalizacją świetlną

3.4.2 W przypadku uszkodzenia urządzeń na przejeździe należy powiadomić maszynistę rozkazem pisemnym o konieczności ostrożnej jazdy i ograniczenia prędkości przez przejazd dla czoła pociągu do 10 km/h. Maszynista lokomotywy pociągowej powinien w odległości 250 m przed przejazdem podawać powtarzany sygnał *Baczność* do czasu, kiedy czoło pociągu nie minie przejazdu. Na odcinku minimum 60 m przed przejazdem aż do momentu minięcia przez czoło pociągu przejazdu maszynista powinien jechać z prędkością nie większą niż 10 km/h.

3.5 Telekomunikační a informační zařízení

3.5.1 Telefonní spojení

Pro dopravní účely je mezi ŽST Petrovice u Karviné a ŽST Zebrzydowice **traťové provozní telefonní spojení** mezi výpravčím Petrovice u Karviné a výpravčím ŽST Zebrzydowice.

Mezi výpravčím Petrovice u Karviné a výpravčím ŽST Zebrzydowice je pro řízení provozu a organizování drážní dopravy možné spojení veřejnou telefonní sítí.

3.5 Urządzenia teleinformatyczne

3.5.1 Łączność telefoniczna

Dla prowadzenia ruchu pociągów pomiędzy stacją Zebrzydowice i stacją Petrovice u Karviné istnieje łączność zapowiadawcza pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Zebrzydowice i dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné;

Między dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné a dyżurnym ruchu stacji Zebrzydowice istnieje połączenie telefoniczne przez operatorów sieci obu państw.

Pro sjednávání jízd vlaků lze použít spojení veřejnou telefonní sítí pouze v případě poruchy provozního telefonního spojení.

3.5.2 Elektronická pošta

Mezi výpravčím ŽST Petrovice u Karviné a výpravčím ŽST Zebrzydowice není přímé spojení elektronickou poštou. Je možné spojení přes naczelnika ISE Czechowice Dziedzice.

3.5.3 Radiový provoz

Pro řízení provozu a organizování drážní dopravy je na úseku přeshraničního provozu možné spojení mezi:

a) výpravčím ŽST Petrovice u Karviné a strojvedoucími hnacích vozidel a speciálních hnacích vozidel;
b) dispozičním výpravčím ŽST Zebrzydowice a strojvedoucími hnacích vozidel a speciálních hnacích vozidel;

Konkrétní podmínky jsou uvedeny v SŘ ŽST Petrovice u Karviné a v RT ŽST Zebrzydowice.

3.6 Trakční soustava a napájecí zařízení

3.6.1 Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 kV.

3.6.2 Trakční vedení je rozděleno izolovaným vzdušným elektrickým dělením na dvě samostatné části, které není možno běžným způsobem vzájemně propojit:

a) úsek č. 1 – SN1
   Trakční vedení na dráze provozované PKP PLK S.A. od vzdušného elektrického dělení napájecí stanice Pruchna (PR) po vzdušné elektrické dělení v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) v 1. i 2. je napájeno z napájecí stanice Pruchna (PR) přes odpojovače Zebrzydowice 1 a Zebrzydowice přes spínací stanici Zebrzydowice odpojovači Granica państwa 1 a Granica państwa 2.
b) úsek č. 2 – SN2
   Trakční vedení od vzdušného elektrického dělení v km 292,602 SŽDC (= km 80,662 PKP PLK S.A.) ve směru ČR - PR od úsekových odpojovačů č. 301 a č. 302 je napájeno ze spínací stanice Petrovice u Karviné z napájecí stanice Dětmarovice při současně vypnutých úsekových odpojovačích UO 401 a UO 402 v ŽST Petrovice u Karviné.
   Úsekové odpojovače č. 301 a č. 302 (číslované dle PKP PLK S.A.) jsou v základní poloze vypnuty.

3.6.3 Před místem, kde se setkávají trakční vedení SŽDC a PKP PLK S.A. jsou umístěna příslušná návěstidla pro elektrický provoz v souladu s zgodnie z Dodatkiem 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy a TTP.

3.6.4 Napájení trakčního vedení jednotlivých kolejí

Zapowiadanie pociągów za pomocą połączenia telefonicznego przez operatorów obu państw jest możliwe tylko w przypadku usterki łączności zapowiadawczej.

3.5.2 Poczta elektroniczna

Pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Zebrzydowice i dyżurnym ruchu stacji Petrovice u Karviné nie ma bezpośredniej poczty elektronicznej. Możliwe jest połączenie przez naczelnika ISE Czechowice Dziedzice.

3.5.3 Radiołączność pociągowa

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

a) dyżurnym ruchu stacji Petrovice u Karviné i maszynistami pojazdów trakcyjnych lub pojazdów specjalnych;
b) dyżurnym ruchu dysponującym stacji Zebrzydowice i maszynistami pojazdów trakcyjnych lub pojazdów specjalnych;

Szczegółowe postanowienia zawierają: RT stacji Zebrzydowice oraz SŘ stacji Petrovice u Karviné.

3.6 Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci

3.6.1 Sieć trakcyjna jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV.

3.6.2 Sieć trakcyjna rozdzielona jest izolowanym przęsłem naprężenia na dwa samodzielne odcinki, których nie można w sposób zwyczajny połączyć:

a) odcinek nr 1 – SN1
   Na terenie PKP PLK S.A, sieć trakcyjna od izolowanego przęsła naprężenia przy podstacji trakcyjnej Pruchna, do izolowanego przęsła naprężenia na granicy państwowej km 80.662 (292.602 SŽDC) zasilana z podstacji trakcyjnej Pruchna zasilaczami „Zebrzydowice 1" i „Zebrzydowice 2" poprzez kabinę sekcyjną w Zebrzydowicach zasilaczami „Granica państwa 1" i „Granica państwa 2".
b) odcinek nr 2 – SN2
   Na terenie SŽDC, sieć trakcyjna od izolowanego przęsła naprężenia w km 292,602 (80.662 PKP PLK S.A) w kierunku ČR - RP od odłączników sekcyjnych nr 301 i 302 zasilana z podstacji trakcyjnej Detmarovice poprzez kabinę sekcyjną w Petrovicach u Karviné przy jednocześnie zamkniętych odłącznikach odcinkowych UO 401 i UO 402 w stacji Petrovice u Karviné.
   Odłączniki sekcyjne nr 301 i 302 (numeracja PKP PLK S.A.) są w położeniu zasadniczym otwarte.

3.6.3 Przed miejscem styku sieci trakcyjnej SŽDC z siecią trakcyjną PKP PLK S.A. ustawione są odpowiednie wskaźniki dla trakcji elektrycznej zgodnie z Dodatkiem 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy i TTP.

3.6.4 Zasilanie sieci trakcyjnej

a) **v traťové koleji Zebrzydowice - Petrovice u Karviné č. 1/2**
Na dráze provozované PKP PLK S.A. je trakční vedení napájeno z napájecí stanice Pruchna ze spínací stanice Zebrzydowice napáječem „Zebrzydowice 1“ spolupracujícím s napáječem „Pruchna 1“ a ze spínací stanice Zebrzydowice napáječem „Granica państwa 1“ až do vzdušného elektrického dělení v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) při vypnutém úsekovém odpojovači č. 301.
Na dráze provozované SŽDC je trakční vedení napájeno z napájecí stanice Dětmarovice ze spínací stanice Petrovice u Karviné napáječem „SN 2“ spolupracujícím s napáječem „N 2“ až do vzdušného elektrického dělení v km 292,602 SŽDC (= km 80,662 PKP PLK S.A.) při vypnutém úsekovém odpojovači UO 402.

b) **v traťové koleji Zebrzydowice - Petrovice u Karviné č. 2/1**
Na dráze provozované PKP PLK S.A. je trakční vedení napájeno z napájecí stanice Pruchna ze spínací stanice Zebrzydowice napáječem „Zebrzydowice 2“ spolupracujícím s napáječem „Pruchna 2“ a ze spínací stanice Zebrzydowice napáječem „Granica państwa 2“ až do vzdušného elektrického dělení v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) při vypnutém úsekovém odpojovači č. 302.

Na dráze provozované SŽDC je trakční vedení napájeno z napájecí stanice Dětmarovice ze spínací stanice Petrovice u Karviné napáječem „SN 1“ spolupracujícím s napáječem „N 1“ až do vzdušného elektrického dělení v km 292,602 SŽDC (= km 80,662 PKP PLK S.A.) při vypnutém úsekovém odpojovači UO 401 v ŽST Perovice u Karviné.

3.6.5 Nastavení jističů
Jističe ve spínací stanici Zebrzydowice jsou nastaveny na 1600 A.
Jističe ve spínací stanici Petrovice u Karviné jsou nastaveny na 2000 A.

Změna nastavení jističů na spínací stanici Zebrzydowice nebo spínací stanici Petrovice u Karviné vyžaduje předchozí dohodu mezi elektrodispečery EZ Katowice a SEE Ostrava.

3.6.6 Trakční vedení je v obou traťových kolejích ve 2. části, tj. od izolátoru na státní hranici v km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) po napájecí stanici Dětmarovice je tvořeno samostatnými úseky.
Při jízdě přes izolovaný úsek musí být všechny sběrače staženy.

3.6.7 Trakční vedení úseku č. 1 – SN1 řídí elektrodispečer EZ Katowice (tel.: +48 327 106 477, +48 327 106 480).

a) **Tor szlakowy Zebrzydowice - Petrovice u Karviné nr 1/2**
Na terenie PKP PLK S.A sieć trakcyjna jest zasilana z podstacji trakcyjnej Pruchna zasilaczem „Zebrzydowice 1” współpracującym z zasilaczem „Pruchna 1” kabiny sekcyjnej w Zebrzydowicach poprzez zasilacz „Granica państwa 1” tej kabiny sekcyjnej do izolowanego przęsła naprężania na granicy państwowej przy otwartym odłączniku sekcyjnym 301.

Na terenie SŽDC sieć trakcyjna jest zasilana z podstacji trakcyjnej Detmarovice zasilaczem N 2 współpracującym z zasilaczem SN 2 kabiny sekcyjnej w Petrovicach u Karviné przez zamknięty odłącznik odcinkowy UO 402 w stacji Petrovice u Karviné przez kabinę sekcyjną w Petrovicach u Karviné do izolowanego przęsła naprężenia na granicy państwowej.

b) **Tor szlakowy Zebrzydowice - Petrovice u Karviné nr 2/1**
Na terenie PKP PLK S.A sieć trakcyjna jest zasilana z podstacji trakcyjnej Pruchna zasilaczem „Zebrzydowice 2” współpracującym z zasilaczem „Pruchna 2” kabiny sekcyjnej w Zebrzydowicach poprzez zasilacz „Granica państwa 2” tej kabiny sekcyjnej do izolowanego przęsła naprężenia w km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) przy otwartym odłączniku sekcyjnym nr 302.

Na terenie SŽDC sieć trakcyjna jest zasilana z podstacji trakcyjnej Detmarovice zasilaczem N1 współpracującym z zasilaczem SN 1 kabiny sekcyjnej w Petrovicach u Karviné, przez zamknięty odłącznik odcinkowy UO 401 w stacji Petrovice u Karviné przez kabinę sekcyjną w Petrovicach u Karviné do izolowanego przęsła naprężenia na granicy państwowej.

3.6.5 Ustawienie wartości prądu zasilania
Wyłączniki szybkie w kabinie sekcyjnej Zebrzydowice nastawione są na 1600 A.
Wyłączniki szybkie w kabinie sekcyjnej Petrovice u Karviné nastawione są na 2000 A
Zmiana wartości nastawienia wyłączników szybkich w kabinie sekcyjnej Zebrzydowice lub Petrovice u Karviné wymaga wzajemnego porozumienia pomiędzy dyspozytorami zasilania EZ Katowice a SEE Ostrava.

3.6.6 Sieć trakcyjna w torze nr 1 i nr 2 w części 2 tj. od izolowanego przęsła naprężenia w km 80,662 PKP PLK S.A. (= km 292,602 SŽDC) do podstacji trakcyjnej Detmarovice jest traktowana, jako odcinek elektryczny samodzielny.
Przejazd przez izolowany odcinek pojazdu trakcyjnego z podniesionym pantografem jest zabroniony.

3.6.7 Odcinkiem trakcyjnym nr 1 zarządza dyspozytor zasilania EZ Katowice, tel.: (+ 48 032)710 6477, 710 64 80)

Trakční vedení úseku č. 2 řídí elektrodispečer SEE Ostrava (tel.: 420 972 762 581).
Oba dispečeři jsou povinni zajistit, každý na svém území, odpovídající napájení a o mimořádnostech se vzájemně informovat.

3.6.8 Trakční vedení ze strany ČR, včetně podpěr a jejich základů až po kotvení na území PR, je majetkem SŽDC. Umístění tohoto majetku na území PR je bezplatné a má technologický charakter. PKP PLK S.A. umožní vstup zaměstnanců a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy trakčního vedení.

Trakční vedení ze strany PR, až po kotvení na podpěrách SŽDC, je majetkem PKP PLK S.A. Využití trakčních podpěr SŽDC pro účely zavěšení trakčního vedení PKP je bezplatné a má technologický charakter. Strana SŽDC umožní vstup zaměstnanců a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy trakčního vedení.

3.6.9 Výluky, poruchy, práce na trakčním vedení

a) **plánované výluky**
Roční plán výluk trakčního vedení dohodnou zástupci SEE Ostrava a EZ Katowice vždy do 30. června předchozího roku. Termín může být po dohodě SŽDC a PKP PLK S.A. zkrácen.

b) **nepředpokládané výluky, poruchy**
Poruchu na trakčním vedení úseku č. 1 – SN1 likviduje elektrodispečer EZ Katowice po dohodě s elektrodispečerem SEE Ostrava.
Poruchu na trakčním vedení úseku č. 2 – SN2 likviduje elektrodispečer SEE Ostrava po dohodě s elektrodispečerem EZ Katowice.

SEE Ostrava a EZ Katowice si na požádání vzájemně pomáhají při odstraňování poruch na trakčním vedení.
Vedoucím práce je strana, u níž se porucha odstraňuje. Výjimečně, kdy poruchu odstraňuje druhá strana na sousedním území, je vedoucím ten, kdo likviduje poruchu a řídí práci. Veškerou svoji činnost provádí na základě příkazů elektrodispečera toho úseku, na němž jsou prováděny práce.

Veškeré práce na trakčním vedení smí být prováděny po vypnutí a zajištění trakčního vedení podle příslušných ustanovení provozních a bezpečnostních předpisů toho provozovatele zařízení, na jehož úseku se práce provádí

Odcinkiem trakcyjnym nr 2 zarządza elektrodispečer SEE Ostrava (tel.: + 420 972 762 581)
Obaj dyspozytorzy, każdy na swoim odcinku, powinni zapewnić właściwe zasilanie i informować się wzajemnie o wszystkich nieprawidłowościach

3.6.8 Sieć trakcyjna ze strony ČR razem z konstrukcjami wsporczymi i fundamentami aż do kotwień znajdujących się na terenie RP jest majątkiem SŽDC. Umiejscowienie tego majątku na terenie RP jest bezpłatne i ma charakter technologiczny. Strona PKP PLK S.A. umożliwi wstęp pracowników i wjazd pociągów sieciowych w celach utrzymania i naprawy oraz usuwania skutków awarii sieci trakcyjnej.
Sieć trakcyjna ze strony RP. aż do kotwień ciężarowych zawieszonych na konstrukcjach wsporczych SŽDC jest majątkiem PKP PLK S.A. Wykorzystanie konstrukcji wsporczych SŽDC do zawieszenia sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. jest bezpłatne i ma charakter technologiczny.
Strona SŽDC umożliwi wstęp pracowników, wjazd pociągów sieciowych w celach utrzymania i naprawy oraz usuwania skutków awarii sieci trakcyjnej.

3.6.9 Zamknięcia, uszkodzenia- awarie, prace przy sieci trakcyjnej

a) **zamknięcia planowe.**
Roczny plan zamknięć dla wykonania przeglądów i konserwacji sieci trakcyjnej ustalą wzajemnie przedstawiciele SEE Ostrava a EZ Katowice do dnia 30 czerwca na rok następny. Termin ten po wzajemnym uzgodnieniu może być skrócony.

b) **zamknięcia nie planowe, awarie**
Awarie na sieci trakcyjnej odcinka 1 usuwa dyspozytor zasilania EZ Katowice po uzgodnieniu z dyspozytorem SEE Ostrava.
Awarie na sieci trakcyjnej odcinka 2 usuwa dyspozytor zasilania SEE Ostrava po uzgodnieniu z dyspozytorem EZ Katowice współpracują wzajemnie przy usuwaniu powstałych awarii na odcinku granicznym.
SEE Ostrava i EZ Katowice współpracują wzajemnie przy usuwaniu powstałych awarii na sieci trakcyjnej.
Kierującą pracami jest strona, u której wystąpiła awaria. W przypadku, kiedy awarię usuwa druga strona na terenie sąsiednim kierującym robotami jest strona, która usuwa awarię. Wszystkie czynności wykonuje się zgodnie z poleceniami dyspozytora, który zawiaduje odcinkiem, na którym prowadzone są prace sieciowe

Wszystkie prace na sieci trakcyjnej mogą być wykonywane po wyłączeniu napięcia i uszynieniu sieci trakcyjnej według postanowień instrukcji i przepisów zarządcy infrastruktury na terenie, którego są prowadzone prace.

Veškeré práce na trakčním vedení vyžadující vypínání na úseku druhého provozovatele, lze provádět výhradně po vzájemné dohodě elektrodispečera EZ Czechowice Dziedzice s elektrodispečerem SEE Ostrava. Manipulace provádí ta strana na jejímž území se manipulované prvky nacházejí.

Po každé provedené údržbě nebo opravě trakčního vedení provedou vedoucí opravárenských skupin společnou kontrolu nájezdů z obou stran vzdušného dělení na státní hranici.

Vypravčí se vzájemně informují o mimořádnostech na trakčním vedení.

Pokud bude potřeba nařídit jízdu se staženým sběračem, výpravčí požádá vypravčího sousední stanice styku o zpravení strojvedoucích vlaků písemným rozkazem o této jízdě.

3.6.10 Komunikace mezi elektrodispečery

Veškeré hovory mezi sebou provádí elektrodispečeři SEE Ostrava (tel.: +420 972 762 683, +420 972 762 581) a EZ Katowice (tel.: +48 327 106 477) ve vlastním jazyce. Při vzájemných rozhovorech si elektrodispečeři potvrdí, že zprávě v plném rozsahu rozumí.

Hlášení zapisují elektrodispečeři do své provozní dokumentace.

3.6.11 Zaměstnanci oprávnění k příjmu a vydání příkazů na úseku údržby a napájení trakčního vedení

a) SEE Ostrava - VPS - vedoucí elektrodispečinku (tel.: +420 972 762 455)
b) EZ Katowice - dyspozytor siecowy (tel.: +48 0327 106 477)

3.6.12 Zaměstnanci oprávnění k zásahům v provozu, údržbě a napájení trakčního vedení

a) SEE Ostrava - přednosta SEE Ostrava (tel.: +420 972 766 500), vedoucí provozního oddělení (tel.: +420 972 762 217), vedoucí provozu infrastruktury trakčního vedení (tel.: +420 972 762 253), vedoucí provozu infrastruktury napájecích stanic (tel.: +420 972 762 454);
b) EZSZ Czechowice-Dziedzice - naczelnik sekcji zasilania elektroenergetycznego (tel.: +48 327 198 356), brigadzista pociągu sieciowego (tel.: +48 327 198 179, +48 697 040 940)

3.7 Traťové poměry

3.7.1 Traťové části úseku přeshraničního provozu **Petrovice u Karviné - státní hranice ČR/PR** (km 292,602 SŽDC) jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 301 B.

Wszystkie prace na sieci trakcyjnej, które wymagają wyłączenia napięcia na odcinku zarządzanym przez sąsiedniego zarządcę mogą być rozpoczęte wyłącznie po wzajemnym uzgodnieniu dyspozytorów zasilania EZ Katowice i SEE Ostrava. Operacje łączeniowe na odłącznikach sieci trakcyjnej wykonuje ta strona, która zarządza odłącznikami sieci.
Po zakończeniu prac związanych z naprawą, utrzymaniem infrastruktury na odcinku ruchu transgranicznego kierownicy brygad roboczych przeprowadzają wspólną kontrolę współpracy pantografu z siecią z obu stron izolowanego przęsła naprężenia na granicy państwowej.
Dyżurni ruchu informują się wzajemnie o zaistniałych zdarzeniach na sieci trakcyjnej.
Jeśli zaistnieje potrzeba jazdy z opuszczonym pantografem, to dyżurny ruchu żąda od dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji styku wydania rozkazu pisemnego dla maszynistów.

3.6.10 Łączność telefoniczna pomiędzy dyspozytorami zasilania

Wszelkie rozmowy między dyspozytorami SEE Ostrava (tel.: +420 972 762 683, +420 972 762 581) a EZ Katowice (tel.: +48 327 106 477) prowadzone są we własnym języku. Przy wzajemnych rozmowach dyspozytorów zasilania dyspozytorzy potwierdzają zrozumienie przekazanego im powiadomienia (informacji).
Meldunki rejestrowane są w prowadzonej przez dyspozytorów dokumentacji.

3.6.11 Wykaz uprawnionych pracowników do przyjmowania i przekazywania poleceń związanych z utrzymaniem i zasilaniem sieci trakcyjnej

a) SEE Ostrava - VPS - vedoucí elektrodispečinku (tel.: +420 972 762 455)
b) EZ Katowice - dyspozytor sieciowy (tel.: +48 0327 106 477)

3.6.12 Wykaz stanowisk pracowników uprawnionych do kierowania pracami na sieci trakcyjnej i sterowania odłącznikami sieci

a) SEE Ostrava - přednosta SEE Ostrava (tel.: +420 972 766 500), vedoucí provozního oddělení (tel.: +420 972 762 217), vedoucí provozu infrastruktury trakčního vedení (tel.: +420 972 762 253), vedoucí provozu infrastruktury napájecích stanic (tel.: +420 972 762 454);
b) EZSZ Czechowice-Dziedzice - naczelnik sekcji zasilania elektroenergetycznego (tel.: +48 327 198 356), brigadzista pociągu sieciowego (tel.: +48 327 198 179, +48 697 040 940)

3.7 Parametry techniczne linii

3.7.1 Parametry techniczne części odcinka ruchu transgranicznego **Petrovice u Karviné – granica państwa ČR/RP** (km 292,602 SŽDC) są wskazane v Tabulkách traťových poměrů TTP 301 B.

3.7.2 Traťové části úseku přeshraničního provozu **Zebrzydowice - státní hranice PR/ČR** (80,662 PKP PLK S.A.) jsou uvedeny v Wewnętrznym rozkładu jazdy v Dodatkach 1. a 2. do Wewnętrznego rozkładu jazdy, Regulaminie technicznym, Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

3.7.2 Parametry techniczne części odcinka ruchu transgranicznego **Zebrzydowice – granica państwa RP/ČR** (km 80,662 PKP PLK S.A) są zawarte w wewnętrznym rozkładzie jazdy, w Dodatkach 1. i 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy, w Regulaminie technicznym oraz w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

ČLÁNEK 4
HRANICE ÚDRŽBY, PROHLÍDKY A MĚŘENÍ, OPRAVY A ÚDRŽBA

4.1 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba železničního svršku a spodku

4.1.1 Hranicí údržby, jsou kolejnicové styky na dráze provozované PKP PLK S.A.:

a) v traťové koleji Zebrzydowice – Petrovice u Karviné č. 1/2 v km 80,660, tj. 2 bm od státní hranice RP/ČR.
b) v traťové koleji Zebrzydowice – Petrovice u Karviné č. 2/1 v km 80,660, tj. 2 bm od státní hranice RP/ČR.

Styky kolejí udržují PKP PLK S.A.

4.1.2 Za prohlídky a měření, opravy a údržbu železničního svršku a spodku na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. odpovídají PKP PLK S.A..
Za prohlídky a měření, opravy a údržbu železničního svršku a spodku na části úseku přeshraničního provozu provozované provozované SŽDC odpovídá SŽDC.

4.2 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba zabezpečovacího zařízení

4.2.1 Na dráze provozovné SŽDC jsou umístěny:
a) **v traťové koleji Zebrzydowice - Petrovice u Karviné č. 1/2:**
   aa) Wskaźnik W11p (vzdálenostní upozorňovadlo před přejezdníkem) v km 292,112 SŽDC;
   ab) Zařízení SHP (stacionární část vlakového zabezpečovače) v km 292,112 SŽDC;
   ac) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 798 v km 292,312 SŽDC;

ROZDZIAŁ 4
GRANICE UTRZYMANIA, DIAGNOSTYKA, POMIARY, NAPRAWY I UTRZYMANIE

4.1 Granice utrzymania diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej

4.1.1 Granicą utrzymania torów są kolejowe styki znajdujące się na terenie PKP PLK S.A.:
a) w torze szlakowym Zebrzydowice – Petrovice u Karviné nr 1/2 w km 80,660, tj. 2 m od granicy państwowej RP/ČR.
b) w torze szlakowym Zebrzydowice – Petrovice u Karviné nr 2/1 v km 80,660, tj. 2 m od od granicy państwowej RP/ČR.

Styki szyn utrzymuje PKP PLK S.A.

4.1.2 Za przeglądy, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. odpowiada PKP PLK S.A.
Za przeglądy, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC odpowiada SŽDC.

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

4.2.1 Na terenie zarządzanym przez SŽDC są zabudowane:
a) **szlak Zebrzydowice - Petrovice u Karviné nr 1/2:**
   aa) Wskaźnik W11p (vzdálenostní upozorňovadlo před přejezdníkem) w km 292,112 SŽDC
   ab) Urządzenie SHP (stacionární část vlakového zabezpečovače) w km 292,112 SŽDC
   ac) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 798 w km 292,312 SŽDC

ad) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 802 v km 291,922 SŽDC.

b) **v traťové koleji Zebrzydowice - Petrovice u Karviné č. 2/1:**

ba) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 799N v km 292,312 SŽDC;

bb) Wskaźnik W11p (vzdálenostní upozorňovadlo před přejezdníkem) v km 292,722 SŽDC;

bc) Zařízení SHP (stacionární část vlakového zabezpečovače) v km 292,722 SŽDC;

bd) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 803N v km 291,922 SŽDC.

Za prohlídky a měření, opravy a údržbu včetně kabelů odpovídá IZ Sosnowiec.

SŽDC umožní vstup zaměstnanců PKP PLK S.A. a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy.

Prohlídky zařízení provádí PKP PLK S.A. v souladu s legislativou a předpisy PKP PLK S.A.
Předem projednají prohlídku s ředitelem OŘ Ostrava nebo jeho zástupcem.

4.2.2 PKP PLK S.A. (ISE Czechowice Dziedzice) rovněž udržují a ošetřují část traťového zabezpečovacího zařízení v ŽST Petrovice u Karviné (panel z překaźnikami). Náhradní části traťového zabezpečovacího zařízení v ŽST Petrovice u Karviné, při nezbytnosti jejich výměny, dodají ISE Czechowice Dziedzice bezplatně.

4.2.3 Odstranění poruchy nevyžadující výměnu části zařízení nebo kabelů musí být neodkladné, nejpozději však do 24 hodin od vzniku poruchy. V případě, že s ohledem na rozsah prací bude vyžadován čas na odstranění poruchy delší než 24 hodin, musí strana udržující zařízení svolat komisi složenou ze zástupců obou stran (za SŽDC – OŘ Ostrava, za PKP PLK S.A. – ISE Czechowice Dziedzice), která stanoví další postup. Komisi svolává ten, jemuž náleží údržba zařízení.

ad) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 802 w km 291,922 SŽDC

b) **szlak Zebrzydowice - Petrovice u Karviné nr 2/1:**

ba) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 799N w km 292,312 SŽDC

bb) Wskaźnik W11p (vzdálenostní upozorňovadlo před přejezdníkem) w km 292,722 SŽDC

bc) Urządzenie SHP (stacionární část vlakového zabezpečovače) w km 292,722 SŽDC

bd) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) ToP 803N w km 291,922 SŽDC

Za przeglądy, pomiary, naprawy i utrzymanie łącznie z okablowaniem odpowiada IZ Sosnowiec.
SŽDC umożliwi wstęp pracownikom PKP PLK S.A. i wjazd pojazdów pomocniczych dla wykonania prac diagnostycznych, konserwacyjnych i utrzymaniowych .
Przeglądy i diagnostyka urządzeń sterowania ruchem prowadzone są zgodnie z instrukcjami obowiązującymi na PKP PLK S.A.
Przeprowadzenie przeglądów należy uzgodnić z naczelnikiem OŘ Ostrava lub jego zastępcą.

4.2.2 PKP PLK S.A. (ISE Czechowice Dziedzice) równocześnie utrzymuje i naprawia część samoczynnej blokady liniowej (panel z przekaźnikami) zabudowanej w stacji Petrovice u Karviné. Podzespoły stanowiące element blokady samoczynnej zabudowane w stacji Petrovice u Karviné w przypadku konieczności ich wymiany dostarczy ISE Czechowice Dziedzice nieodpłatnie.

4.2.3 Usunięcie awarii, która nie wymaga wymiany podzespołów lub kabli winno nastąpić niezwłocznie, nie później niż w czasie 24 godzin od powstania usterki. W przypadku powstania awarii, której usunięcie z uwagi na zakres robót wymaga dłuższego czasu niż ustalony wyżej należy zwołać komisję (za SŽDC – OŘ Ostrava, za PKP PLK S.A. – Czechowice Dziedzice), która ustali dalszy tok postępowania. Komisję zwołuje ta jednostka, do której należy utrzymanie urządzeń

Zástupci OŘ Ostrava (vrchní návěstní mistr nebo návěstní mistr a IŽD SSZT Ostrava) a IZ Sosnowiec (monter automatyki a inspektor diagnosta IZ Sosnowiec) dále vykonají dvakrát za rok komisní prohlídku stavu traťového zabezpečovacího zařízení (kompletní diagnostickou prohlídku dle předpisu Ie – 7, Ie-12 PKP PLK S.A. Po prohlídce komise uskuteční pracovní poradu, sjedná podmínky další údržby zařízení. Výsledky jednání uvede v samostatném Zápise a v Protokóle badania diagnostycznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Porada se koná střídavě na území ČR nebo RP.

Przedstawiciele OŘ Ostrava (vrchní návěstní mistr nebo návěstní mistr a IŽD SSZT Ostrava) i IZ Sosnowiec (monter automatyki i inspektor diagnosta) dokonują dwa razy w roku komisyjnego przeglądu i sprawdzenia stanu urządzeń blokady liniowej na zasadzie pełnego okresowego badania diagnostycznego zgodnie z instrukcją Ie – 7, Ie-12 PKP PLK S.A. Po dokonaniu przeglądu komisja odbywa posiedzenie, na którym omawia sprawy w zakresie dalszego utrzymania. Wyniki pomiarów, ustalone wnioski oraz podjęte decyzje należy ująć w protokole z posiedzenia komisji wraz z Protokółem badania diagnostycznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Posiedzenie komisji odbywa się na przemian w ČR lub RP.

4.2.4 V případě poruchy části traťového zabezpečovacího zařízení udržovaného SŽDC informuje výpravčí ŽST Petrovice u Karviné OŘ Ostrava.

V případě poruchy části traťového zabezpečovacího zařízení udržovaného PKP PLK S.A. informuje výpravčí ŽST Zebrzydowice naczelnika ISE Czechowice Dziedzice.

4.2.4 O przypadkach wystąpienia awarii na części urządzeń blokady utrzymywanej przez SŽDC informację o awarii przekazuje dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné do OŘ Ostrava.

W przypadku wystąpienia awarii na części urządzeń blokady utrzymywanej przez PKP PLK S.A. informację o awarii przekazuje dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice naczelnikowi ISE Czechowice Dziedzice.

4.2.5 Na dráze provozovné PKP PLK S.A. jsou umístěny v km 77,965 a 79,615 počítače náprav typu SIEMENS včetně kabelů, které jsou ve vlastnictví SŽDC.

Za prohlídky a měření, opravy a údržbu včetně kabelů odpovídá SŽDC.

PKP PLK S.A. umožní vstup zaměstnanců SŽDC a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy. Prohlídky zařízení provádí SŽDC v souladu s legislativou ČR a předpisy SŽDC.

OŘ Ostrava předem projedná prohlídku s naczelnikem ISE Czechowice Dziedzice nebo jeho zástupcem.

4.2.5 Na terenie zarządzanym przez PKP PLK S.A. w km 77,965 i 79,615 zabudowane są liczniki osi typu SIEMENS wraz z okablowaniem, które są własnością SŽDC.

Za przeglądy, diagnostykę, konserwację, utrzymanie i naprawy łącznie z okablowaniem odpowiada SŽDC.

PKP PLK S.A. umożliwi wstęp pracownikom SŽDC i wjazd pojazdów pomocniczych dla wykonania prac diagnostycznych, konserwacyjnych i utrzymaniowych. Przeglądy i diagnostyka urządzeń sterowania ruchem prowadzone są zgodnie z prawodawstwem ČR i przepisami SŽDC.

OŘ Ostrava uzgodni terminy wykonania przeglądów z naczelnikiem ISE Czechowice Dziedzice lub jego zastępcą.

4.3 Prohlídky a měření, opravy a údržba přejezdových zabezpečovacích zařízení

4.3 Diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kolejowo - drogowych

4.3.1 Za prohlídky a měření, opravy a údržbu přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 291,785 SŽDC odpovídá SŽDC.
Za prohlídky a měření, opravy a údržbu přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 79,908 a 80,281 odpovídají ISE Czechowice Dziedzice.

4.3.1 Za przeglądy, diagnostykę, naprawy, konserwacje i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejeździe w km 291,785 odpowiada OŘ Ostrava.
Za przeglądy, diagnostykę, naprawy, konserwacje i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach w km: 79,908 i 80,281 odpowiada ISE Czechowice Dziedzice.

4.4 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba telekomunikačních zařízení

4.4 Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń telekomunikacji

4.4.1 Hranicí údržby je km 80,632 PKP PLK S.A. (kabelový závěr).

4.4.2 V případě poruchy sdělovacího zařízení informuje výpravčí ŽST Petrovice u Karviné ČD – Telematiku a. s.
V případě poruchy sdělovacího zařízení informuje výpravčí ŽST Zebrzydowice dyspozytora zakładowego IZ Sosnowiec.

4.5 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba trakčního a napájecích zařízení

4.5.1 Hranicí údržby trakčního vedení a napájecího zařízení je vzdušné elektrické dělení v km 80,639 PKP PLK S.A.

4.5.2 PKP PLK S.A. udržují trakční vedení ze strany PR po kotvení stožárů trakčního vedení č. 89 a 90 v km 292,479 na dráze provozované SŽDC a dále úsekové odpojovače č. 301 a 302.
SŽDC umožní vstup zaměstnanců PKP PLK S.A. a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy trakčního vedení.

SŽDC udržují trakční vedení ze strany ČR po kotvení stožárů trakčního vedení č. 80-23 a 80-24 v km 80,573 na dráze provozované PKP PLK S.A..

PKP PLK S.A. umožní vstup zaměstnanců SŽDC a vjezd montážních prostředků za účelem údržby a opravy trakčního vedení.

4.5.3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sosnowiec nebo OŘ Ostrava mohou nařídit mimořádnou kontrolu stavu trakčního vedení.

4.5.4 Na jakékoliv práce na trakčním vedení musí vydat povolení ten elektrodispečer po předchozím projednání s elektrodispečerem sousedního provozovatele dráhy, který danou část trakčního vedení řídí.
Veškeré práce na trakčním vedení mohou být prováděny po zajištění (vypnutí, zazkratování trakčního vedení) a dalším zajištěním pracoviště podle předpisů příslušného provozovatele dráhy.

4.4.1 Granicą utrzymania łączy telekomunikacyjnych jest studzienka kablowa usytuowana na terenie PKP PLK S.A. w km 80,632.

4.4.2 W przypadku wystąpienia usterki łączy telekomunikacyjnych dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné informuje – ČD Telematika a. s.
W przypadku wystąpienia usterki łączy telekomunikacyjnych dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice informuje dyspozytora zakładowego IZ Sosnowiec.

4.5 Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej

4.5.1 Granicą utrzymania sieci jest izolowane przęsło naprężenia w km 80,639 PKP PLK S.A.

4.5.2 PKP PLK S.A. utrzymuje stałe elementy sieci trakcyjnej do miejsca zakotwienia, którymi są słupy trakcyjne nr 89 i nr 90 w km 292,479 na terenie SŽDC jak również utrzymują odłączniki sekcyjne nr 301 i nr 302.
SŽDC umożliwi wstęp pracownikom PKP PLK S.A i wjazd pojazdów pomocniczych dla wykonania prac diagnostycznych, konserwacyjnych i utrzymaniowych.
SŽDC utrzymują swymi środkami i na koszt własny stałe elementy sieci trakcyjnej i sieć trakcyjną do miejsca zakotwienia, którymi są słupy trakcyjne w lokatach 80-23, 80-24 w km 80,573 na terenie PKP PLK S.A.
PKP PLK S.A. umożliwi wstęp pracownikom SŽDC i wjazd pojazdów pomocniczych dla wykonania prac diagnostycznych, konserwacyjnych i utrzymaniowych.

4.5.3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sosnowiec lub OŘ Ostrava mogą zarządzić nadzwyczajną kontrolę stanu sieci trakcyjnej.

4.5.4 Dyspozytor sieci i zasilania może wydać zgodę na prowadzenie prac po uzgodnieniu tego faktu z 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.

ČLÁNEK 5
ŽST ZEBRZYDOWICE

5.1 Základní ustanovení a charakteristika

ŽST Zebrzydowice je v km 13,436 linii nr 090 Zebrzydowice – Cieszyn – a v km 76,374 linii nr 93 - Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa.
Schematický nákres ŽST Zebrzydowice je v Příloze č. 2.
Popis ŽST Zebrzydowice je uveden v Regulaminie technicznym (RT).

Pro odjezdy vlaků z ŽST Zebrzydowice na úsek přeshraničního provozu a pro vjezdy vlaků z úseku přeshraničního provozu do ŽST Zebrzydowice musí zaměstnanci dopravce znát toto MPU, příslušná ustanovení RT a splňovat odbornou a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované PKP PLK S.A. nebo pro dráhy provozované SŽDC.

5.2 Dopravní koleje

Jsou uvedeny v RT.

5.3 Nástupiště

Jsou uvedeny v RT.

5.4 Návěstidla

Jsou uvedena v RT.

5.5 Trakční soustava a napájecí zařízení

5.5.1 Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 kV.

5.5.2 Kolejiště ŽST Zebrzydowice je osazeno návěstmi pro elektrický provoz dle Instrukcji PKP PLK S.A. Ie-1.

5.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Zebrzydowice je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly:

a) Nastawnia dysponująca – Zeb, mechanické zabezpečovací zařízení, linia 090 – releový obousměrný poloautoblok typu Eap, linia 093 – obousměrný autoblok typu Eac,
b) Nastawnia wykonawcza – Zeb 1, mechanické zabezpečovací zařízení, linia 090 – releový obousměrný poloautoblok typu Eap, linia 093 – obousměrný autoblok typu Eac,
c) Nastawnie wykonawcze – Zeb 2 a Zeb 3, mechanické zabezpečovací zařízení,

ROZDZIAŁ 5
STACJA ZEBRZYDOWICE

5.1 Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Stacja Zebrzydowice położona w km 13,436 linii nr 090 Zebrzydowice – Cieszyn – oraz w km 76,374 linii nr 93 - Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa.
Plany schematyczne stacji Zebrzydowice stanowią załącznik nr 2.
Warunki techniczno-ruchowe stacji Zebrzydowice zawarte są w regulaminie technicznym (RT).
Dla odjazdów pociągów ze stacji Zebrzydowice na odcinek ruchu transgraniczny i dla wjazdów pociągów z odcinka ruchu transgranicznego do stacji Zebrzydowice, przewoźnik musi znać postanowienia niniejszego MPG, RT i posiadać aktualne kwalifikacje obowiązujące u zarządców PKP PLK S.A. lub SŽDC.

5.2 Tory stacyjne

Opisane w RT.

5.3 Perony

Opisane w RT.

5.4 Semafory (sygnalizatory)

Opisane w RT.

5.5 Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej

5.5.1 Sieć trakcyjna zasilana jest prądem stałym o wartości 3 kV.

5.5.2 Tory stacyjne stacji Zebrzydowice osygnalizowane są wskaźnikami dla sieci trakcyjnej zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie-1 (E-1).

5.6 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Stacja Zebrzydowice wyposażona jest w urządzenia stacyjne mechaniczne z sygnalizacją świetlną:

a) Nastawnia dysponująca – Zeb, urządzenia mechaniczne, linia 090 – przekaźnikowa półsamoczynna blokada liniowa dwukierunkowa typu Eap, linia 093 – samoczynna blokada liniowa dwukierunkowa typu Eac
b) Nastawnia wykonawcza – Zeb 1, urządzenia mechaniczne, linia 090 – przekaźnikowa półsamoczynna blokada liniowa dwukierunkowa typu Eap, linia 093 – samoczynna blokada liniowa dwukierunkowa typu Eac
c) Nastawnie wykonawcze – Zeb 2, Zeb 3, urządzenia mechaniczne,

d) Nastawnia wykonawcza – Zeb 5, mechanické zabezpečovací zařízení, linia 093 – obousměrný autoblok typu Eac.

5.7 Telekomunikační a informační zařízení

ŽST Zebrzydowice je vybavená staničním rozhlasem pro informování cestujících, rozhlasem pro posun a radiovým spojením.

5.8 Zaměstnanci pověření řízením provozu a organizováním drážní dopravy

5.8.1 Ve směně v ŽST Zebrzydowice pracují ve směně dva výpravčí - dyžurny ruchu dysponujący Zeb a dyžurny ruchu pomocniczy Zeb a nastawniczy.

Nastawnie wykonawcze: Zeb 1 – ve směně 2 nastawniczy, na Zeb 2, Zeb 3 a Zeb 5 – ve směně po jednom nastawniczym.

5.8.2 Při řízení provozu a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu jsou pro komunikaci se zaměstnanci provozovatele dráhy určeni dyžurny ruchu dysponujący i dyžurny ruchu pomocniczy.

5.8.3 Při řízení provozu a organizování drážní dopravy v ŽST Zebrzydowice jsou pro komunikaci se zaměstnanci dopravců určeni oba dyžurni ruchu nebo na jejich pokyn jiný zaměstnanec.

5.9 Ustanovení o posunu

5.9.1 Odborná a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované SŽDC a znalost tohoto MPU a RT opravňuje zaměstnance dopravce pouze k provádění posunu v ŽST Zebrzydowice, při kterém se uskutečňuje přivěšení a odvěšení hnacího vozidla včetně jízdy hnacího vozidla od vlaku a na vlak, popř. odstavení hnacího vozidla.
Pozor! Pro jiný než výše uvedený posun v obvodu ŽST Zebrzydowice musí zaměstnanci dopravce splňovat odbornou způsobilost (předpisy, zkoušky) a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované PKP PLK S.A.

5.9.2. Zajištění kolejových vozidel proti ujetí

Je uvedeno v RT ŽST Zebrzydowice.

5.9.3 Strojvedoucí musí přizpůsobit rychlost posunu tak, aby mohl zastavit před stojícími vozidly nebo jinou překážkou, přičemž nesmí překročit rychlost 25 km/h, při najíždění na stojící vozidla rychlost 3 km/h.

5.9.4 Nedoprovázený posun

d) Nastawnia wykonawcza – Zeb 5, urządzenia mechaniczne, linia 093 – samoczynna blokada liniowa dwukierunkowa typu Eac

5.7 Urządzenia teleinformatyczne

Stacja Zebrzydowice wyposażona jest w urządzenia megafonowe dla informacji podróżnych i urządzenia megafonowe dla przekazywania informacji w czasie prowadzenia pracy manewrowej, oraz łączność radiową.

5.8 Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów

5.8.1 W stacji Zebrzydowice, na nastawni dysponującej Zeb w zmianie zatrudnieni są dwaj dyżurni ruchu: dyżurny ruchu dysponujący, dyżurny ruchu pomocniczy i nastawniczy.
Nastawnie wykonawcze: Zeb 1 w zmianie 2 nastawniczych, Zeb 2, Zeb 3, Zeb 5 w zmianie po jednym nastawniczym.

5.8.2 Dla prowadzenia ruchu pociągów i organizacji ruchu na odcinku ruchu transgranicznego uprawnieni są obydwaj dyżurni ruchu: dyżurny ruchu dysponujący i dyżurny ruchu pomocniczy.

5.8.3 Dla prowadzenia i organizacji ruchu w stacji Zebrzydowice właściwymi pracownikami dla przekazywania informacji i poleceń przewoźnikom są dyżurni ruchu stacji Zebrzydowice lub na ich polecenie wyznaczony pracownik.

5.9 Manewry

5.9.1 Kwalifikacje zawodowe i zdrowotne wymagane na SŻDC, znajomość MPG oraz RT uprawnia pracownika przewoźnika tylko do manewrów w stacji Zebrzydowice polegających na sprzęganiu i rozprzęganiu, niezbędnych jazd lokomotyw do i od pociągu oraz odstawianie lokomotyw luzem.

Uwaga! Jeżeli przewoźnik chciałby wykonywać w stacji Zebrzydowice manewry inne niż wyżej wymienione musi znać przepisy i instrukcje posiadać aktualne egzaminy i odpowiednie kwalifikacje obowiązujące na PKP PLK S.A..

Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

Opisane w RT stacji Zebrzydowice.

5.9.3 Maszynista musi jechać z taką prędkością, aby w każdej chwili mógł zatrzymać pojazd kolejowy z napędem i nie może podczas manewrów jechać z prędkością większą niż 25 km/h, przy dojeździe lokomotywy do pociągu jechać z prędkością 3 km/h.

5.9.4 Manewry bez drużyny manewrowej

Zaměstnancem řídícím posun bez posunové čety v obvodu ŽST Zebrzydowice je výpravčí a na jeho pověření příslušný nastawniczy.

Vyrozumívání strojvedoucího o posunu může být prováděno:
a) osobně výpravčím
b) prostřednictvím nastawniczego (signalisty)
c) telekomunikačním zařízením

ČLÁNEK 6
ŽST PETROVICE U KARVINÉ

6.1 Základní ustanovení a charakteristika

ŽST Petrovice u Karviné je v km 290,762 dvoukolejné elektrifikované tratě Petrovice u Karviné - Dětmarovice.
ŽST Petrovice u Karviné je součást Provozního obvodu Ostrava podřízeného přednostovi se sídlem v ŽST Ostrava hl. n.
Schematický nákres ŽST Petrovice u Karviné je v příloze 2.
Popis ŽST Petrovice u Karviné je uveden ve SŘ.
Pro odjezdy vlaků z ŽST Petrovice u Karviné na úsek přeshraničního provozu a pro vjezdy vlaků z úseku přeshraničního provozu do ŽST Petrovice u Karviné musí zaměstnanci dopravce znát toto MPU, ustanovení SŘ a splňovat odbornou a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované PKP PLK S.A. nebo pro dráhy provozované SŽDC.

6.2 Koleje

Jsou uvedeny v SŘ.

6.3 Nástupiště

Jsou uvedeny v SŘ.

6.4 Návěstidla

Jsou uvedena v SŘ.

6.5 Trakční soustava a napájecí zařízení

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 kV.
Trakční vedení ŽST Petrovice u Karviné je napájeno z napájecí stanice Dětmarovice.
V ŽST Petrovice u Karviné je umístěna spínací stanice.

Kierującym manewrami taborem bez drużyny manewrowej w stacji Zebrzydowice jest dyżurny ruchu i na jego polecenie właściwy nastawniczy.

Powiadomienie maszynisty o prowadzeniu manewrów może być:
a) osobiście przez dyżurnego ruchu
b) przez nastawniczego
c) radiotelefonicznie

ROZDZIAŁ 6
STACJA PETROVICE U KARVINÉ

6.1 Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Stacja Petrovice u Karviné położona jest v km 290,762 linii dwutorowej zelektryfikowanej Petrovice u Karviné - Dětmarovice.
Stacja Petrovice u Karviné należy do Provozniho obvodu Ostrava zarządzanego przez naczelnika z siedzibą w stacji Ostrava hlavní nádraží.
Plan schematyczny stacji Petrovice u Karviné stanowią załącznik nr 2.
Opis stacji Petrovice u Karviné zawarty jest w SŘ.
Dla odjazdów pociągów ze stacji Petrovice u Karviné na odcinek ruchu transgranicznego i dla wjazdów pociągów z odcinka ruchu transgranicznego do stacji Petrovice u Karviné, przewoźnik musi znać niniejszego MPG, postanowienia SŘ i posiadać aktualne kwalifikacje obowiązujące u zarządców PKP PLK S.A. lub SŽDC.

6.2 Tory stacyjne

Opisane w SŘ.

6.3 Perony

Opisane w SŘ.

6.4 Semafory (sygnalizatory)

Opisane w SŘ.

6.5 Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci

Sieć trakcyjna zasilana jest prądem stałym o wartości napięcia 3kV.
Zasilanie sieci trakcyjnej w stacji ŽST Petrovice u Karviné realizowane jest z podstacji trakcyjnej NS Dětmarovice.
W stacji Petrovice u Karviné zlokalizowana jest stacja spinająca oba zasilania.

Elektrické dělení je umístěno u spínací stanice v km 291,978 SŽDC tratě Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Elektrické dělení je návěštěno návěstidly pro elektrický provoz.
Strojvedoucí elektrických hnacích vozidel musí stáhnout sběrače při jízdách na zhlaví ŽST Petrovice u Karviné při jízdě mezi 1. a 2. kolejí. Nestažení sběrače může způsobit poškození trakčního vedení nebo sběrače hnacího vozidla.

6.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Petrovice u Karviné je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie typu SZZ-ETB – hybridní staniční zabezpečovací stavědlo s integrovanou částí traťového zabezpečovacího zařízení a ovládáním přejezdových zabezpečovacích zařízení s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

6.7 Telekomunikační a informační zařízení

6.7.1 ŽST Petrovice u Karviné je pro služební telefonní styk zapojena do digitální telefonní ústředny.
ŽST Petrovice u Karviné je vybavená staničním rozhlasem a Integrovaným informačním systémem stanice pro informování cestujících.

6.8 Zaměstnanci řídící provoz a organizující drážní dopravu

Ve směně v ŽST Petrovice u Karviné pracuje jeden výpravčí.

Při řízení provozu a organizování drážní dopravy je pro komunikaci se zaměstnanci provozovatele dráhy PKP PLK S.A. určen výpravčí.
Při řízení provozu a organizování drážní dopravy v ŽST Petrovice u Karviné je pro komunikaci se zaměstnanci dopravců určen výpravčí, případně jiní zaměstnanci určení SŘ.
Stanoviště výpravčího je v dopravní kanceláři ve staniční budově.

6.9 Ustanovení o posunu

Předpisová ustanovení pro posun jsou uvedena v příloze 4-1.

6.9.1 Místní podmínky pro posun

Odborná a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované PKP PLK S.A. a znalost tohoto MPU a SŘ opravňuje zaměstnance dopravce pouze k provádění posunu v ŽST Petrovice u Karviné, při kterém se uskutečňuje přivěšení a odvěšení hnacího vozidla včetně jízdy hnacího vozidla od vlaku a na vlak, popř. odstavení hnacího vozidla.

Elektryczne przęsła izolowane znajdują się w km 291,978 SŽDC szlak Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.
Oba przęsła izolowane osygnalizowane są wskaźnikami dla sieci trakcyjnej.
Maszyniści wszystkich elektrycznych lokomotyw muszą opuścić pantografy przy jazdach na przejściach zwrotnicowych pomiędzy torami głównymi nr 1 i nr 2. Nieprzestrzeganie tego zarządzenia może być powodem uszkodzenia sieci trakcyjnej lub pantografu lokomotywy elektrycznej.

6.6 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Stacja Petrovice u Karviné wyposażona jest w urządzenia stacyjne (SZZ) 3. kategorii typu SZZ-ETB – urządzenia stacyjne hybrydowe ze zintegrowaną blokadą liniową i systemem sterowania urządzeń na przejazdach sterowanymi przez dyżurnego (system JOP).

6.7 Urządzenia teleinformatyczne

6.7.1 Stacja Petrovice u Karviné podłączona jest do centrali cyfrowej, która realizuje telefoniczne połączenia służbowe.
Stacja Petrovice u Karviné wyposażona jest w stacyjną łączność radiową i zintegrowany system informatyczny dla przekazywania informacji podróżnym.

6.8 Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów

W zmianie na stacji Petrovice u Karviné zatrudniony jest jeden dyżurny ruchu.

Jest on właściwym dyżurnym ruchu do prowadzenia ruchu z pracownikami PKP PLK S.A.
Dla prowadzenia i organizacji ruchu w stacji Petrovice u Karviné dla przekazywania informacji i poleceń przewoźnikom uprawniony jest dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné, lub uprawnieni pracownicy wskazani w SŘ.
Stanowisko pracy dyżurnego ruchu znajduje się w budynku stacyjnym

6.9 Manewry

Postanowienia przepisów dotyczące manewrów opisane są załączniku nr 4-1.

6.9.1 Warunki miejscowe dotyczące manewrów

Kwalifikacje zawodowe i zdrowotne wymagane na PKP PLK S.A., znajomość tego MPG oraz SŘ uprawnia pracownika przewoźnika tylko do manewrów w stacji Petrovice u Karviné polegających na sprzęganiu i rozprzęganiu, niezbędnych jazd lokomotyw do i od pociągu oraz odstawianie lokomotyw luzem

Pro jiný posun v obvodu ŽST Petrovice u Karviné musí zaměstnanci dopravce splňovat odbornou způsobilost (předpisy, zkoušky atd.) a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované SŽDC.

6.9.3 Souhlas k posunu

Souhlas k posunu je udělován povolujícím znakem návěstidla nebo telekomunikačním zařízením.

6.9.7 Zajištění vozidel proti ujetí

Koleje v obvodu ŽST Petrovice u Karviné neleží na spádu větším než 2,5‰ ani s takovým spádem nehraničí.

Soupravy vozů nebo jejich části ponechané na dopravních a manipulačních kolejích zajišťuje dopravce.

Odstavená vozidla (kromě samotných hnacích vozidel) musí být vždy zajištěna proti ujetí utažením tolika ručních brzd, aby bylo dosaženo 2 brzdících procent odstavených vozidel. Není-li možné dosáhnout utažením ručních brzd potřebnou brzdící váhu odstavených vozů, použije se místo ručních brzd tolik zarážek, aby bylo dosaženo více než 4 brzdících procent, zarážky musí být umístěny jen na jednu kolejnici tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany. Při podložení vozu zarážkami se brzdící váhou rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách).

Jednotlivě odstavené vozidlo se na jiných než manipulačních kolejích vždy podloží kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami z obou stran.

Za zajištění vozidel proti ujetí zodpovídá dopravce.

Zajišťovací prostředky si musí zajistit dopravce.

Je-li k odstaveným vozům přivěšeno hnací vozidlo, musí být prostředky k zajištění vozidel proti ujetí podloženy pod první nápravu vozidla sousedícího s hnacím vozidlem.

Nedoprovázené nečinné hnací vozidlo je pro zajišťování proti ujetí považováno za vůz bez ruční brzdy.

Za odstranění zajišťovacích prostředků odpovídá zaměstnanec dopravce.

Při zkoušce brzdy je dovoleno odbrzdit vlak, až když je přivěšeno hnací vozidlo, zabrzděné přímočinnou brzdou, se zaručenou činností kompresoru a je-li trvale doplňována ztráta vzduchu v brzdových válcích hnacího vozidla.

6.9.8 Posun přes přejezdy

Při poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 291,785 zpraví výpravčí strojvedoucího písemným rozkazem o poruše přejezdu, posun sunutím bez posunové čety je přes tento přejezd zakázán.

Jeżeli przewoźnik chciałby wykonywać w stacji Petrovice u Karviné manewry inne niż wyżej wymienione musi znać przepisy obowiązujące na SŽDC (przepisy SŽDC, posiadać aktualne egzaminy, badania lekarskie itp.)

6.9.3 Zezwolenie na wykonywanie manewrów

Zezwolenie na manewry jest udzielane sygnałem sygnalizatora lub radiotelefonicznym poleceniem.

6.9.7 Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

Tory stacyjne w stacji Petrovice u Karviné nie są położone na spadku większym niż 2,5‰ ani nie graniczą z takim spadkiem.

Tabor lub jego części przed zbiegnięciem na torach wjazdowych i wyjazdowych zabezpiecza przewoźnik.

Odstawiona grupa taboru musi być zabezpieczona przed zbiegnięciem zahamowaniem takiej ilości hamulców ręcznych, aby otrzymać 2% masy ogólnej odstawionej grupy taboru. W przypadku, kiedy nie można spełnić warunków dotyczących zahamowania wymaganej ilości hamulców ręcznych należy odstawioną grupę taboru zabezpieczyć poprzez wyłożenie płozów hamulcowych na jednym toku szyn w takiej ilości, aby ogólna masa była większa niż 4 %. Przy zabezpieczeniu składu pociągu płozami jako masę ogólną rozumie się udział masy zabezpieczonych osi.

Odstawienie jednego wagonu lub lokomotywy jest możliwe na torach głównych, ale muszą być zabezpieczone klinem lub 2 płozami z każdej strony.

Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiada przewoźnik.

Obowiązkiem przewoźnika jest posiadanie odpowiednich środków zabezpieczających.

Jeżeli lokomotywa zostaje na składzie pociągu to płóz wykłada się pod pierwszą oś pierwszego wagonu za lokomotywą.

Jeżeli nieczynny pojazd kolejowy z napędem jedzie w składzie pociągu, traktowany jest jako wagon bez hamulca ręcznego.

Za usunięcie środków zabezpieczających odpowiedzialny jest pracownik przewoźnika.

Przy wykonywaniu próby hamulca można odhamować pociąg i usunąć płozy dopiero wtedy gdy pojazd kolejowy z napędem jest sprzęgnięty ze składem i zahamowany oraz prawidłowo działa sprężarka.

6.9.8 Manewry przez przejazdy

W przypadku uszkodzenia urządzeń przejazdowych w km 291,785 maszynista musi być poinformowany przez dyżurnego ruchu rozkazem pisemnym o tym fakcie. Pchanie taboru bez drużyny manewrowej przez przejazd jest zabronione.

6.10 Místní zvláštnosti

6.10.1 Hnací vozidla nezávislé trakce se odstavují na kolejích č. 11, 9b, 9c, 7b, 4b (případně na ostatních kolejích ze strany od ŽST Dětmarovice).

6.10.2 Hnací vozidlo nezávislé trakce může být v činnosti jen na nezbytně nutnou dobu při technologických úkonech na vlaku, kdy je nezbytné, aby hnací vozidlo bylo v činnosti a po dobu pohotovosti vlaku k odjezdu.

6.10 Postanowienia znaczenia miejscowego

6.10.1 Lokomotywy spalinowe są odstawiane na torach nr 11, 9b, 9c, 7b, 4b, (w przypadku również na pozostałych torach od stacji Dětmarovice)

6.10.2 Lokomotywa spalinowa może być uruchomiona tylko na czas niezbędny podczas wykonywania czynności technologicznych na pociągu, kiedy jest niezbędne aby ta lokomotywa była uruchomiona, oraz w czasie przygotowania do odjazdu

ČLÁNEK 7
PROVOZNÍ JAZYK

7.1 Na infrastrukuře provozované SŽDC je provozním jazykem čeština.

Na infrastrukuře provozované PKP PLK S.A. je provozním jazykem polština.

7.2 Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné a výpravčí ŽST Zebrzydowice komunikují v souladu s ustanoveními tohoto MPU.

7.3 Úroveň znalosti jazyka je stanovena na základě legislativy ČR a PR.

7.4 Písemný styk je uskutečňován v jazyce odesílací strany.

ROZDZIAŁ 7
JĘZYK OPERACYJNY

7.1 Na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC językiem operacyjnym jest język czeski.
Na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski.

7.2 Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné i dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice prowadzą rozmowy zgodnie z postanowieniami niniejszego MPG.

7.3 Stopień znajomości języka wskazany jest prawodawstwem ČR i PR.

7.4 Korespondencja prowadzona jest w języku nadawcy.

ČLÁNEK 8
ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

8.1 Základní ustanovení

8.1.1 Drážní dopravu na úseku přeshraničního provozu řídí a organizují:
a) u PKP PLK S.A. výpravčí ŽST Zebrzydowice,
b) u SŽDC výpravčí ŽST Petrovice u Karviné.

8.1.2 **Podmínkou pro jízdu vlaku nákladní dopravy na úseku přeshraničního provozu je informovanost výpravčích obou stanic styku o rozboru vlaku** v rozsahu nejméně: celkový počet vozů – délka vlaku – celková hmotnost vlaku – řada hnacího vozidla.
Za informování výpravčích odpovídá dopravce.

ROZDZIAŁ 8
PROWADZENIE I ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW

8.1 Postanowienia ogólne.

8.1.1 Ruch pociągów na odcinku ruchu transgranicznego prowadzą:
a) na PKP PLK S.A. dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice,
b) na SŽDC dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné.

8.1.2 **Warunkiem uruchomienia pociągu towarowego na odcinku ruchu transgranicznego jest poinformowanie dyżurnych ruchu obu stacji styku o dokładnej analizie pociągu** tj: ilość wagonów - długość pociągu - masa ogólna pociągu - informacja o składzie pociągu - typ lokomotywy itp.
Za informowanie dyżurnych ruchu odpowiada przewoźnik.

8.1.3 Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné a výpravčí ŽST Zebrzydowice se informují o všech skutečnostech, které mají vliv na řízení provozu a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu.

8.1.3 Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné i dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice informują się wzajemnie o wszystkich nieprawidłowościach, które mają wpływ na organizację ruchu pociągów na odcinku ruchu transgranicznego.

8.1.4 Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné a výpravčí ŽST Zebrzydowice si telefonicky ohlašují zpoždění vlaku osobní dopravy 5 minut a větší a vlaku nákladní dopravy 60 minut a větší.
Plánování vlakové dopravy provádí provozní dispečer 2 (e-mail: CDPPREprovdisp2@szdc.cz) **a dyspozytor IDDE4 Sosnowiec** (e-mail: idde4planowanie@plk-sa.pl).
Dispečeři si elektronicky vzájemně předávají nejpozději v 3.30, 9.30, 15.30 a 21.30 hodin Plán vlakové dopravy podle zásad plánování vlakové dopravy – na 6 hodin přesný plán, na dalších 6 hodin výhledový plán. Zároveň se informují o všech mimořádnostech ve vlakové dopravě (např. zásilky s překročenou ložnou mírou, přeprava nebezpečných věcí (RID), instradované zásilky apod.).

8.1.4 Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné i dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice informują się wzajemnie o opóźnieniach pociągów w ruchu pasażerskim większym i równym 5 minut, w ruchu towarowym większym i równym 60 minut.
Planowania kursowania pociągów dokonują provozni dispečer 2 (e-mail: CDPPREprovdisp2@szdc.cz) **i dyspozytor IDDE4 Sosnowiec** (e-mail: idde4planowanie@plk-sa.pl).
Plan pracy pociągowej dyspozytorzy zgłaszają sobie wzajemnie na zasadach planowania sześciogodzinnego zmianowego najpóźniej o godz. 3.30, 9.30, 15.30 i o godzinie 21.30. Okresy sześciogodzinnego planowania zawierają plan w danej ćwiartce doby i przewidywany plan w następnej ćwiartce doby. Informują się wzajemnie o wszelkich sytuacjach nadzwyczajnych w pracy pociągowej (o planowanym włączeniu/wyłączeniu do/z składu pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (według RID) lub/i z przesyłką nadzwyczajną itp.).

8.1.5 Na úseku přeshraničního provozu mohou jezdit výhradně vlaky odsouhlasené oběma dispečery.

8.1.5 Na odcinku ruchu transgranicznego mogą kursować tylko pociągi uzgodnione przez obu dyspozytorów.

8.1.6 **Přípřeže i postrky** jsou na úseku přeshraničního provozu povoleny.
Nezavěšený postrk je na úseku přeshraničního provozu zakázán.

Posun mezi dopravnami (PMD) na provozované koleji je na úseku přeshraničního provozu zakázán.

8.1.6 **Przyprzągi i popychy** są na odcinku ruchu transgranicznego dozwolone.
Popych niesprzęgnięty jest na odcinku ruchu transgranicznego zabroniony.
Manewry (PMD) na czynnym torze na odcinku ruchu transgranicznego są zabronione.
.

8.2 Zabezpečení jízd vlaků

Na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je jízda vlaků zabezpečena telefonickým dorozumíváním, které je doplněno obousměrným automatickým blokem.
Při poruše traťového zabezpečovacího zařízení je jízda vlaků zabezpečována pouze telefonickým dorozumíváním.
Výpravčí může vlak nabídnout v časovém období 1 – 5 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku.

8.2 Prowadzenie ruchu pociągów

Na odcinku ruchu transgranicznego Petrovice u Karviné – Zebrzydowice ruch pociągów prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów z dodatkową obsługą samoczynnej blokady liniowej.
W przypadku usterki w urządzeniach srk ruch pociągów prowadzi się na tylko podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.
Dyżurny ruchu może zapytać o wolną drogę dla pociągów nie wcześniej niż 1 do 5 min przed przewidywanym odjazdem/przejazdem pociągu ze stacji.

8.3 Vzory hlášení

Na provozním telefonním spojení se výpravčí ŽST Petrovice u Karviné ohlašuje zkráceným názvem ŽST: *„Petrovice“.*

8.3 Wzory telefonogramów

Na łączu zpowiadawczym dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné zgłasza się skrótem nazwy stacji : *„Petrovice“.*

Použije-li výpravčí ŽST Petrovice u Karviné jiné spojení než provozní telefonní, musí se vždy ohlásit plným názvem ŽST a svým příjmením: *„Zde stanice Petrovice u Karviné, výpravčí* (příjmení výpravčího).“
Výpravčí ŽST Zebrzydowice se vždy ohlášuje názvem ŽST a svým příjmením: *„Stacja Zebrzydowice, dyżurny ruchu* (nazwysko dyżurnego ruchu)“.

Jeżeli dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné korzysta z innej łączności niż zapowiadawcza to musi zawsze zgłaszać się pełną nazwą stacji i swoim nazwiskiem: *„Zde stanice Petrovice u Karviné, výpravčí* (příjmení výpravčího).“
Dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice zgłasza się zawsze nazwą stacji i swoim nazwiskiem: *„Stacja Zebrzydowice, dyżurny ruchu* (nazwisko dyżurnego ruchu)“.

směr ČR - PR po traťové koleji 1/2 **Kierunek ČR – RP po torze 1/2**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Přijmete vlak* (číslo vlaku) *s průjezdem v Petrovicích (odjezdem z Petrovic) v* (čas)*?* (příjmení výpravčího)*”*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Dla pociągu nr ..... droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Opakuji. Pro vlak* (číslo vlaku) *trať volná.* (příjmení výpravčího)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**hlášení skutečného odjezdu**	**oznajmienie odjazdu**	*Vlak* (číslo vlaku) *odjel z Petrovic (projel v Petrovicích) v (čas)?* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení skutečného odjezdu**	**powtórzenie oznajmienia odjazdu**	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**odhláška**	**potwierdzenie przybicia**	*„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwysko dyżurnego ruchu)*.“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení odhlášky**	**powtórzenie potwierdzenia przybicia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Zebrzydowicích v* (čas)*. Rozuměl* (příjmení výpravčího)*.“*

směr PR - ČR po traťové koleji 1/2 **Kierunek RP - ČR po torze 1/2**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Czy droga dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie …… min ….. jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Powtarzam. Dla pociągu nr ..... droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**hlášení skutečného odjezdu**	**oznajmienie odjazdu**	*„Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut ..... .* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení skutečného odjezdu**	**powtórzenie oznajmienia odjazdu**	*Opakuji. Vlak* (číslo vlaku) *odjel v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**odhláška**	**potwierdzenie przybicia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Petrovicích v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení odhlášky**	**powtórzenie potwierdzenia przybicia**	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

směr ČR - PR po traťové koleji 2/1 **Kierunek ČR – RP po torze 2/1**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Přijmete proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Petrovic (s průjezdem v Petrovicích) v* (čas)*?* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Opakuji. Pro vlak* (číslo vlaku) *proti správnému směru trať volná.* (příjmení výpravčího)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**hlášení skutečného odjezdu**	**oznajmienie odjazdu**	*Vlak* (číslo vlaku) *odjel z Petrovic (projel v Petrovicích) v (čas)?* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení skutečného odjezdu**	**powtórzenie oznajmienia odjazdu**	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**odhláška**	**potwierdzenie przybicia**	*„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení odhlášky**	**powtórzenie potwierdzenia przybicia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Zebrzydowicích v* (čas)*. Rozuměl* (příjmení výpravčího)*.“*

směr PR - ČR po traťové koleji 2/1 **Kierunek RP - ČR po torze 2/1**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Czy droga dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego z odjazdem o godzinie …… min ….. jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Powtarzam. Dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**hlášení skutečného odjezdu**	**oznajmienie odjazdu**	*„Pociąg nr ..... odjechał o godzinie ..... minut ..... .* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení skutečného odjezdu**	**powtórzenie oznajmienia odjazdu**	*Opakuji. Vlak* (číslo vlaku) *odjel v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**odhláška**	**potwierdzenie przybicia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Petrovicích v* (čas)*.* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení odhlášky**	**powtórzenie potwierdzenia przybicia**	*„Powtarzam. Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

Nedojde-li odhláška v době, kdy měl vlak již mezistaniční oddíl opustit, dotáže se výpravčí na příčinu.

Gdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, dyżurny ruchu powinien upewnić się o przyczynie.

Při křižování

Není-li při křižování rozdíl mezi příjezdem (průjezdem) jednoho a odjezdem (průjezdem) druhého vlaku větší než 5 minut, může výpravčí při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu spojit odhlášku s nabídkou:

Dla krzyżowań pociągów na stacjach

Dla krzyżowań pociągów na stacjach, 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:

směr ČR - PR po traťové koleji 1/2 **kierunek ČR - RP po torze 1/2**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**žádanie pozwolenia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Petrovicích v* (čas)*. Přijmete vlak* (číslo vlaku) *s průjezdem v Petrovicích (odjezdem z Petrovic) v* (čas)*?* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut ..... Dla pociągu nr ..... droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

směr PR - ČR po traťové koleji 1/2 **kierunek RP - ČR po torze 1/2**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**žádanie pozwolenia**	*„Pociąg nr ..... przyjechał do Petrovic o godzinie ..... minut ..... Czy droga dla pociągu nr ..... z odjazdem o godzinie …… min … jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas odjezdu/průjezdu)*.* (příjmení výpravčího)*”*

směr ČR - PR po traťové koleji 2/1 **kierunek ČR - RP po torze 2/1**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**žádanie pozwolenia**	*„Vlak* (číslo vlaku) *v Petrovicích v* (čas)*. Přijmete proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s průjezdem v Petrovicích (odjezdem z Petrovic) v* (čas)*?* (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

směr PR - ČR po traťové koleji 1/2 **kierunek RP - ČR po torze 1/2**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**žádanie pozwolenia**	*„Pociąg nr ..... przyjechał o godzinie ..... minut ..... Czy droga dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego z odjazdem o godzinie …… min … jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas odjezdu/průjezdu)*.* (příjmení výpravčího)*”*

Při jízdě vlaku do kilometru a zpět

Przy jeździe pociągu do kilometra i z powrotem

směr ČR - PR po traťové koleji 1/2 **kierunek ČR - RP po torze 1/2**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**žádanie pozwolenia**	*„Přijmete vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Petrovic (s průjezdem v Petrovicích) v* (čas) *do kilometru ….. a zpět jako vlak* (číslo vlaku) *do Petrovic?* (příjmení výpravčího)*”*
dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Dla pociągu nr. ..... do kilometra (z postojem i z powrotem) droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*.“*

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Opakuji. Pro vlak* (číslo vlaku) *do km ….. a zpět trať volná.* (příjmení výpravčího)*“*
Odhláška je stejná jako u vlaku jedoucího ŽST Petrovice u Karviné.			**Potwierdzenie przybicia** jest takie same jak dla pociągu jadącego do stacji Petrovice u Karviné.

směr PR - ČR po traťové koleji 1/2 **kierunek RP - ČR po torze 1/2**

dyžurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Czy droga dla pociągu nr ..... do km …… z odjazdem o godzinie …… min … z postojem …. minut i z powrotem jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu).*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem ze Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas odjezdu/průjezdu) *do kilometru ….. a zpět jako vlak* (číslo vlaku) do Zebrzydowic. (příjmení výpravčího)*”*
dyžurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Powtarzam. Dla pociągu nr .....do km …….. droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu).*“*
Odhláška je stejná jako u vlaku jedoucího ŽST Zebrzydowice.			**Potwierdzenie przybicia** jest takie same jak dla pociągu jadącego do stacji Zebrzydowice.

směr ČR - PR po traťové koleji 2/1 **kierunek ČR - RP po torzei 2/1**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Přijmete proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem z Petrovic (s průjezdem v Petrovicích) v* (čas) *do kilometru ….. a zpět jako vlak* (číslo vlaku) *do Petrovic?* (příjmení výpravčího)*”*
dyžurny ruchu stacji Zebrzydowice	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Dla pociągu nr. ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego do kilometra (z postojem i z powrotem) droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu).*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Opakuji. Pro vlak* (číslo vlaku) *proti správnému směru do km ….. a zpět trať volná.* (příjmení výpravčího)*“*
Odhláška je stejná jako u vlaku jedoucího ŽST Petrovice u Karviné.			**Potwierdzenie przybicia** jest takie same jak dla pociągu jadącego do stacji Petrovice u Karviné.

směr PR - ČR po traťové koleji 2/1 **kierunek RP - ČR po torze 2/1**

dyžurny ruchu stacji Zebrzydowice	**nabídka**	**żądanie pozwolenia**	*„Czy droga dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego do km …… z odjazdem o godzinie …… min … z postojem …. minut i z powrotem jest wolna?* (nazwisko dyżurnego ruchu).*“*
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**přijetí**	**danie pozwolenia**	*„Ano, přijímám proti správnému směru vlak* (číslo vlaku) *s odjezdem ze Zebrzydowic (průjezdem v Zebrzydowicích) v* (čas odjezdu/průjezdu) *do kilometru ….. a zpět jako vlak* (číslo vlaku) do Zebrzydowic. (příjmení výpravčího)*”*
dyžurny ruchu stacji Zebrzydowice	**potvrzení přijetí**	**powtórzenie dania pozwolenia**	*„Powtarzam. Dla pociągu nr ..... po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego do km …….. droga jest wolna.* (nazwisko dyżurnego ruchu).*“*
Odhláška je stejná jako u vlaku jedoucího ŽST Zebrzydowice.			**Potwierdzenie przybicia** jest takie same jak dla pociągu jadącego do stacji Zebrzydowice.

Při jízdě vlaku na vyloučenou kolej

Sjednávání jízdy vlaku na vyloučenou kolej je stejné jako při jízdách na nevyloučené koleji s tím, že všechna hlášení musí být doplněna slovy:

a) ze směru ČR - *„…na vyloučenou kolej…“*

b) ze směru PR - *„…po torze zamkniętym…“*

Jazdy pociągów na tor zamknięty

W przypadku konieczności wyprawienia pociągu na tor zamknięty wzory telefonogramów ustalonych wyżej uzupełnia się słowami:

a) z kierunku ČR *„…na vyloučenou kolej…“*

b) z kierunku RP *„…po torze zamkniętym…“*

Odmítnutí vlaku, výzva k opětovné nabídce

Nemůže-li výpravčí vlak přijmout, odmítne jej.

Pominou-li důvody, kvůli nimž byl vlak odmítnut, vyzve ten, kdo vlak odmítl nabízejícího k opakování nabídky.

Odmowa przyjęcia pociągu, i wezwanie na ponowne żądanie pozwolenia

Jeżeli dyżurny ruchu nie może dać zezwolenia na jazdę pociągu to jej nie daje

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

Zrušení přijetí

Nemůže-li z jakékoli příčiny odjet vlak, který již byl přijat, je třeba to oznámit výpravčímu, který vlak přijal.

Anulowanie pozwolenia

Jeżeli z jakiejkolwiek przyczyny nie jest możliwy odjazd pociągu dla którego dano wcześniej pozwolenie należy powiadomić dyżurnego ruchu, który dal pozwolenie.

směr ČR - PR **kierunek ČR - RP**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**zrušení přijetí**	**anulowanie pozwolenia**	*„Ruším přijetí a předvídaný odjezd vlaku* (číslo vlaku)*. Vlak* (číslo vlaku) *z Petrovic neodjede, protože* (uvede příčinu)*.* (příjmení výpravčího)*“*

směr PR - ČR **kierunek RP - ČR**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**zrušení přijetí**	**anulowanie pozwolenia**	*„Pociąg nr ..... jest zatrzymany o godzinie ..... minut .....* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

Žádost o zadržení vlaku **Żądanie zatrzymania pociągu**

směr PR - ČR **kierunek RP - ČR**

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	**žádost o zadržení vlaku**	**żądanie zatrzymania pociągu**	*„Zadržte vlak* (číslo vlaku)*!* (příjmení výpravčího)*“*

směr ČR - PR **kierunek ČR - RP**

dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice	**žádost o zadržení vlaku**	**żądanie zatrzymania pociągu**	*„Zatrzymać pociąg nr .....!* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“*

8.4 Odjezd vlaku z ŽST, vjezd vlaku do ŽST, průjezd a mimořádné zastavení vlaku v ŽST

8.4 Wjazd, wyjazd, przejazd pociągu oraz nieprzewidziane zatrzymanie pociągu w stacji

8.4.1 V ŽST Zebrzydowice se jízda vlaků řídí a organizuje podle Instrukcji Ir–1 (R-1) a Ie-1 (E-1) i RT.

Souhlasem k odjezdu vlaku ze ŽST Zebrzydowice je:

a) z kolejjí č. 1, 2, 4, 6, 8 návěst dovolující jízdu nebo přivolávací návěst na příslušném odjezdovém návěstidle a z ostatních kolejí, tj. č. 9 – 31 a č. 101 – 109 návěst dovolující jízdu (v souladu s RT).

b) v případě, že nelze odjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, je souhlasem k odjezdu vlaku vydání rozkazu písemnego „S“ u vlaků s obsluhou vlaku vedoucímu obsluhy vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Rozkaz písemny „S“ na jízdu kolem návěstidla s návěstí **Stój** může výpravčí nadiktovat strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla radiostanicí nebo doručit prostřednictvím oprávněného zaměstnance (v souladu s RT).

c) v případě odjezdu na kolej nesprávného směru (opačného než přednostního) informování strojvedoucího výpravčím o jízdě po levé koleji a následně návěst dovolující jízdu nebo přivolávací návěst na příslušném odjezdovém návěstidle z kolejí č. 1, 2, 4, 6, 8, současně rozsvícení wskaźnika (indikátoru) W24 a návěsti dovolující jízdu na návěstidle X; z ostatních kolejí, tj. č. 9 – 31 a č. 101 – 109 písemný rozkaz S a současně s rozsvícení wskaźnika (indikátoru) W24 a návěsti dovolující jízdu na návěstidle X (v souladu s RT).

d) v případě, že nelze odjezdové návěstidlo X přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, současně s rozsvícením wskaźnika (indikátoru) W24, je souhlasem k odjezdu vlaku vydání rozkazu pisemnego „N“ u vlaků s obsluhou vlaku vedoucímu obsluhy vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Rozkaz pisemny „N“ může výpravčí nadiktovat strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla radiostanicí nebo doručit prostřednictvím pověřeného zaměstnance (v souladu s RT).

Souhlasem k vjezdu vlaku do ŽST Zebrzydowice je:

a) návěst dovolující jízdu nebo přivolávací návěst na příslušném vjezdovém návěstidle

b) v případě, že nelze vjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, je souhlasem k vjezdu vlaku vydání rozkazu pisemnego „S“ u vlaků s obsluhou vlaku vedoucímu obsluhy vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla.
Rozkaz pisemny „S“ na jízdu kolem návěstidla s návěstí **Stój** může výpravčí ŽST Zebrzydowice nadiktovat strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla radiostanicí nebo doručit prostřednictvím pověřeného zaměstnance.

8.4.1 W stacji Zebrzydowice jazdy pociągów odbywają się w oparciu o postanowienia Instrukcji Ir -1(R-1), Ie-1 (E-1) i RT.

Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji Zebrzydowice jest:

a) z toru nr 1, 2, 4, 6, 8 podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na odpowiednim semaforze wyjazdowym, a z pozostałych torów tj. nr 9 – 31 i nr 101 -109 podanie sygnału zezwalającego (zgodnie z RT).

b) w przypadku, kiedy nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie maszyniście rozkazu pisemnego „S”. Rozkaz pisemny „S” na przejechanie obok semafora wskazującego sygnał **Stój** może zostać podyktowany maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiołączności lub doręczony przez uprawnionego pracownika (zgodnie z RT).

c) w przypadku wyjazdu na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego podanie informacji przez dyżurnego ruchu maszyniście o jeździe na tor lewy a następnie podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na odpowiednim semaforze wyjazdowym z toru nr 1, 2, 4, 6, 8 z równoczesnym wyświetleniem wskaźnika W24 i sygnału zezwalającego na semaforze X, a z pozostałych torów tj. nr 9 – 31 i nr 101 -109 rozkaz pisemny S z równoczesnym wyświetleniem wskaźnika W24 i sygnału zezwalającego na semaforze X (zgodnie z RT).

d) w przypadku, kiedy nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym X wraz z równoczesnym wyświetleniem wskaźnika W24 zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie maszyniście rozkazu pisemnego „N”. Rozkaz pisemny „N” może zostać podyktowany maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiołączności lub doręczony przez uprawnionego pracownika (zgodnie z RT).

Zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji Zebrzydowice jest:

a) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym

b) w przypadku, kiedy nie można, podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym zezwoleniem na wjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego „S”.

Rozkaz pisemny „S” zezwalający na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał **Stój** może zostać podyktowany maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiołączności lub doręczony przez uprawnionego pracownika.

c) v případě, že nelze vjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, při vjezdu z koleje nesprávného směru (opačného než přednostního), je souhlasem k vjezdu vlaku vydání rozkazu pisemnego „N“ u vlaků s obsluhou vlaku vedoucímu obsluhy vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Rozkaz pisemny „N“ může výpravčí nadiktovat strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla radiostanicí nebo doručit prostřednictvím pověřeného zaměstnance.

Jízda vlaku na obsazenou kolej

V případě potřeby jízdy vlaku na obsazenou kolej, musí být vlak zastaven před vjezdovým návěstidlem, vlakový doprovod musí být zpraven písemným rozkazem „O“ o obsazení koleje a o jízdy rychlostí nejvíce 20 km/h, poté musí být na vjezdovém návěstidle dána návěst dovolující jízdu, pokud to staniční zabezpečovací zařízení umožňuje.

Pokud staniční zabezpečovací zařízení neumožňuje na vjezdovém návěstidle návěst dovolující jízdu, je jízda vlaku kolem tohoto návěstidla povolena sygnałem zastępczym (Přivolávací návěstí) nebo písemným rozkazem „S" nebo „N".

Na obsazenou kolej není dovolena jízda vlaků nákladní dopravy s přepravou nebezpečného zboží.

8.4.2 Odjezd vlaků z ŽST Petrovice u Karviné:

Výprava vlaku z ŽST Petrovice u Karviné se smí uskutečnit:

a) návěstí dovolující jízdu hlavního návěstidla příslušné koleje,

   Stojí-li na téže koleji před odjezdovým nebo cestovým návěstidlem připraveno k odjezdu více vlaků, platí rozkaz k odjezdu, daný návěstí hlavního návěstidla, jen pro první vlak stojící před tímto návěstidlem. Další vlak musí vyčkat, až se po nové návěsti zakazující jízdu znovu objeví návěst dovolující odjezd vlaku.

b) výpravčím danou návěstí **Odjezd**:

   ba) u vlaku vjíždějícího s pohotovostí zastavit, není-li zastavení třeba,

   bb) u vlaku odjíždějícího kolem neobsluhovaného návěstidla (po předchozím zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o neobsluhování návěstidla) nebo odjíždějícího na **RPN**.

c) při poruše hlavního návěstidla:

c) w przypadku, kiedy nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym przy wjeździe z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego, zezwoleniem na wjazd pociągu jest wydanie maszyniście rozkazu pisemnego „N”. Rozkaz pisemny „N” może zostać podyktowany maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiołączności lub doręczony przez uprawnionego pracownika.

Jazda na tor częściowo zajęty

Jeżeli w stacji Zebrzydowice zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty pociąg należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym, powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym „O" o częściowym zajęciu oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością nie przekraczającą 20 km/h, a następnie należy nastawić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, o ile urządzenia srk na to pozwalają.

Jeżeli urządzenia srk lub inne przyczyny nie pozwalająna podanie na semaforze wjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę, zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S" lub „N".

Na tor częściowo zajęty, nie wolno przyjmować pociągów towarowych, przewożących towary niebezpieczne.

8.4.2 Wyjazd pociągu ze stacji Petrovice u Karviné:

Wyjazd pociągu ze stacji Petrovice u Karviné może nastąpić:

a) na sygnał zezwalający na odpowiednim semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym,
   Jeżeli na tym samym torze przed semaforem wyjazdowym lub drogowskazowym jest gotowych do odjazdu więcej pociągów, sygnał zezwalający na jazdę jest ważny tylko dla pierwszego pociągu stojącego przed tym semaforem. Następny pociąg może wyjechać, gdy po sygnale zabraniającym jazdę zostanie ponownie wyświetlony sygnał zezwalający.

b) na podany przez dyżurnego ruchu sygnał **Odjezd** (sygnał zezwalający):

   ba) dla pociągu niemającego planowego postoju na stacji, jeżeli maszynista otrzymał informację, że zostanie zatrzymany w stacji a ten postój nie jest konieczny,

   bb) dla pociągu wyjeżdżającego obok semafora nieobsługiwanego (po uprzednim powiadomieniu maszynisty rozkazem pisemnym o nieczynnym semaforze) lub wyjeżdżającego na RPN (ręczny sygnał zastępczy).

c) przy uszkodzeniu semafora wyjazdowego lub drogowskazowego:

ca) písemným rozkazem s textem *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd.*" nadiktovaným/doručeným strojvedoucímu vedoucího vozidla nebo

cb) telekomunikačním zařízením (kromě rádiového zařízení) slovy *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd.*"

Rádiovým zařízením (včetně mobilního telefonu) slovy *„Vlak* (číslo) *v Petrovicích z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd"*

cc) ústním rozkazem slovy *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd."*

Každý dopravce musí svým předpisem stanovit pro doprovod vlaku postup před uvedením vlaku do pohybu, aby byla zachována bezpečnost při provozování drážní dopravy, cestujících i členů doprovodu vlaku.

Rozkaz k odjezdu dává výpravčí vždy strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Ten uposlechne rozkazu jen tehdy, je-li si jist, že rozkaz platí pro jeho vlak. Vlak smí uvést do pohybu až po provedení úkonů před odjezdem, stanovených předpisem dopravce.

Má-li při výpravě vlaku kterýkoli zaměstnanec závažný důvod, aby zabránil odjezdu vlaku, dá ihned návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**,

Byl-li vlak zastaven ve stanici návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**, smí pokračovat v další jízdě po odstranění závady nebo překážky a po provedení výpravy vlaku (kromě výpravy návěstí hlavního návěstidla).

Stejně tak smí vlak pokračovat v jízdě až po provedení výpravy (kromě výpravy návěstí hlavního návěstidla), byl-li zastaven návěstí hlavního návěstidla, zakazující jízdu nebo jeho zhasnutím a strojvedoucímu se nepodařilo vlak před tímto návěstidlem zastavit.
Zastavil-li vlak ve stanici před návěstidlem zakazujícím jízdu, smí pokračovat v další jízdě po změně návěstního znaku na návěst dovolující jízdu, pokud je tímto návěstidlem dovolena výprava vlaku, v opačném případě musí být vypraven jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla.
Zastavil-li vlak z jiných důvodů, než podle předchozích ustanovení, smí pokračovat v další jízdě teprve po odstranění příčiny zastavení a pouze tehdy, byl-li již ve stanici vypraven.

ca) na rozkaz pisemny, o treści *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd."* podyktowany/doręczony maszyniście lokomotywy pociągowej albo

cb) Urządzeniem telekomunikacyjnym (megafon) (oprócz radiotelefonicznego) słowami *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd."*
Radiotelefoniczne (telefonem komurkowym) słowami *„Vlak* (číslo) *v Petrovicích z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd""*

cc) ustnym poleceniem o treści *„Vlak* (číslo) *z* (číslo) *koleje do Zebrzydowic odjezd."*

Każdy przewoźnik powinien opracować i dostarczyć obsłudze pociągu przepis dotyczący postępowania przed uruchomieniem pociągu z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa drużyny pociągowej i podróżnych podczas jazdy pociągu.
Polecenie wyjazdu daje dyżurny ruchu zawsze maszyniście lokomotywy pociągowej. Maszynista otrzymane polecenie wykonuje tylko wtedy, gdy jest pewny, że dotyczy to jego pociągu. Pociąg może uruchomić dopiero po wykonaniu czynności niezbędnych do odjazdu pociągu zgodnie z przepisami przewoźnika.
Jeżeli przy wyjeździe pociągu którykolwiek pracownik ma poważny powód do zatrzymania odjazdu pociągu, to podaje sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky**, (Stój, zatrzymać wszelkimi sposobami),
W przypadku kiedy pociąg został zatrzymany w stacji sygnałem **Stůj, zastavte všemi prostředky", (Stój - zatrzymać wszelkimi sposobami)**, to ponowną jazdę może kontynuować dopiero po ustaniu przyczyny zatrzymania i wykonaniu czynności niezbędnych do odjazdu pociągu (oprócz wyjazdu podanego przy pomocy semafora).
Tak samo może kontynuować jazdę po uruchomieniu (oprócz wyjazdu podanego przy pomocy semafora), jeżeli był zatrzymany sygnałem zabraniającym jazdę podanym na semaforze, lub semaforem ciemnym a maszyniście nie udało się zatrzymać pociągu przed tym semaforem.
Jeżeli pociąg zostanie zatrzymany w stacji przed semaforem zabraniającym jazdę to może kontynuować jazdę po zmianie sygnału na sygnał zezwalający jazdę, jeśli pozwala na to ten semafor, a w innym przypadku musi być wyprawiony w inny sposób niż sygnałem semafora.
Jeśli pociąg zostanie zatrzymany z innych przyczyn niż poprzednio podane to może kontynuować jazdę dopiero po usunięciu przyczyny zatrzymania tylko jeżeli był już ze stacji wyprawiony.

Nemůže-li strojvedoucí v čase nutném pro provedení nutných technologických úkonů po obdržení rozkazu k odjezdu odjet, musí tuto skutečnost neprodleně oznámit výpravčímu.
Strojvedoucí, vypravený návěstí **Odjezd**, písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením nebo ústním rozkazem, který nevidí na odjezdové (cestové) návěstidlo a jeho návěst mu nebyla předvěstěna předchozím hlavním návěstidlem, musí za odjezdu vlaku předpokládat návěst tohoto návěstidla dovolující jízdu vlaku rychlostí 40 km/h (popř. **RPN**). Proto smí strojvedoucí odjíždět v takovém případě rychlostí nejvýše 40 km/h. Jakmile strojvedoucí bezpečně zjistí, jakou návěstí je dovolen odjezd vlaku, jedná podle této návěsti.

Postup při výpravě vlaků v ŽST Petrovice u Karviné:

a) vidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo platné pro dopravní kolej, na které stojí čelo vlaku dovoluje odjezd vlaku (nebo tuto skutečnost zjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla nebo vlakového zabezpečovače), uvede po provedení dopravcem předepsaných úkonů vlak do pohybu,
b) nevidí-li strojvedoucí, žehlavní návěstidlo platné pro dopravní kolej, na které stojí čelo vlaku dovoluje odjezd vlaku (a ani tuto skutečnost nezjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla), smí uvést vlak do pohybu jen po výpravě vlaku jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla,
c) předpokládá-li nebo zjistí-li výpravčí, že strojvedoucí bude vyžadovat výpravu vlaku jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, musí strojvedoucího informovat o změně způsobu výpravy vlaku a teprve poté může provést výpravu vlaku včetně obsluhy hlavního návěstidla.
   Pokud výpravčí strojvedoucího neinformuje o změně způsobu výpravy vlaku, musí si strojvedoucí bezprostředně před časem pravidelného odjezdu výpravu vlaku od výpravčího vyžádat.

Vjezd, průjezd, mimořádné zastavení vlaků do/v ŽST Petrovice u Karviné:

Souhlasem k vjezdu vlaku do ŽST je návěst dovolující jízdu na vjezdovém návěstidle.
V případě, že nelze vjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu, je souhlas k vjezdu vlaku dovolen:

a) ruční přivolávací návěstí (**RPN**) dávanou v úrovni vjezdového návěstidla nebo
b) písemným rozkazem „V“ doručeným strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla vlaku nebo
c) písemným rozkazem Pv nadiktovaným strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla vlaku.

Jeżeli maszynista nie może w wyznaczonym czasie przygotować składu do odjazdu pociągu to o tym fakcie musi niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu.
Maszyniście, wyprawionemu sygnałem **Odjezd**, rozkazem pisemnym, radiotelefonicznym poleceniem, albo ustnym poleceniem, który nie widzi sygnału podawanego na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym) i jeżeli o tym sygnale nie był poinformowany przez poprzedni semafor, musi przy wyjeździe pociągu kontynuować jazdę jakby na tym semaforze podany był sygnał zezwalający na jazdę z prędkością do 40 km/h (albo RPN). Maszynista może jechać w takim przypadku z prędkością do 40 km/h. W momencie, gdy maszynista stwierdzi, jaki sygnał jest podany, to kontynuuje jazdę zgodnie z tym sygnałem.
Postępowanie przy wyprawianiu pociągów w stacji Petrovice u Karviné:

a) Jeżeli maszynista widzi, że semafor ważny dla toru na którym stoi zezwala na wyjazd (lub był poinformowany o tym fakcie przez poprzedni semafor albo przez powtarzacz sygnałów na lokomotywie), może uruchomić pociąg po wykonaniu procedur wg przepisów przewoźnika,
b) Jeżeli maszynista nie widzi, że semafor ważny dla toru na którym stoi zezwala na wyjazd (i nie był poinformowany o tym fakcie przez poprzedni semafor), może uruchomić pociąg tylko po wyprawieniu pociągu innym sposobem niż sygnał semafora,
c) Jeżeli dyżurny ruchu przewidywał łub zauważył, że maszynista będzie żądał wyprawienia pociągu innym sposobem niż sygnał semaforze, musí maszynistę informować o zmianie sposobu wyprawienia pociągu a dopiero potem może wyprawić pociąg wraz z obsługą semafora.
   Jeśli dyżurny ruchu nie poinformuje maszynistę o zmianie sposobu wyprawienia pociągu, to maszynista musi bezpośrednio przed momentem odjazdu zażądać tej zmiany.

Wjazd, przejazd pociągu, oraz nieprzewidziane zatrzymanie pociągu do/w stacji Petrovice u Karviné:
Zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym.
W przypadku kiedy nie można, podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym zezwoleniem na wjazd pociągu jest:

a) sygnał RPN (ręczny sygnał zastępczy) podawany w miejscu ustawienia semafora wjazdowego lub
b) pisemny rozkaz V doręczony maszyniście lokomotywy pociągowej lub
c) podyktowanie przez dyżurnego ruchu maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiołączności rozkazu pisemnego Pv.

Dostal-li strojvedoucí pokyn k zastavení vlaku ve stanici, ale zastavení není třeba, dá výpravčí svolení k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo vypravením vlaku telekomunikačním zařízením.
Nedal-li výpravčí toto svolení, nemusí takto vjíždějící vlak ve stanici zastavit jen tehdy, pokud strojvedoucí nepochybně zjistí, že příslušná hlavní návěstidla platná pro jeho jízdu dovolují další jízdu vlaku.
Vlak zastavující pro výstup a nástup cestujících musí zastavit vždy.

Je-li vlak zpraven písemným rozkazem o mimořádném zastavení a zastavení není třeba, výpravčí musí dát svolení k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo vypravením vlaku telekomunikačním zařízením. Nedal-li výpravčí toto svolení, musí strojvedoucí s vlakem vždy zastavit bez ohledu na to, jakou návěstí je mu vjezd a odjezd dovolován. Pokud je ale strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení pro výstup a nástup cestujících, musí zastavit vždy.

Jízda vlaku na obsazenou kolej

O každém mimořádném vjezdu na obsazenou kolej v ŽST Petrovice u Karviné musí být strojvedoucí vlaku zpraven písemným rozkazem. Zpravení může být provedeno:

a) výpravčím ŽST Zebrzydowice,
b) u vjezdového návěstidla ŽST Petrovice u Karviné.

Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné požádá výpravčího ŽST Zebrzydowice o zpravení strojvedoucího vlaku jedoucího v ŽST Lichkov na obsazenou kolej takto:
*Zpravte vlak č. (*číslo vlaku*) o jízdě na obsazenou kolej v ŽST Petrovice u Karviné písemným rozkazem „O“ s těmito údaji:*
(Číslo vlaku). Ve stanici Petrovice u Karviné rychlost max. 40 km/h. Jedete na obsazenou kolej číslo (číslo koleje).

Výpravčí ŽST Zebrzydowice zpraví strojvedoucího vlaku a tuto skutečnost oznámí výpravčímu ŽST Petrovice u Karviné nejpozději s hlášením skutečného odjezdu vlaku.
Pokud dojde k nutnosti vjezdu na obsazenou kolej až po odjezdu vlaku ze ŽST Zebrzydowice a strojvedoucího není možné zpravit rádiovým zařízením, je možné zpravení vlaku nahradit Přivolávací návěstí (ruční přivolávací návěstí).

8.5 Posun mezi dopravnami

Jeżeli maszynista dostał polecenie zatrzymania pociągu na stacji, a nie jest to już konieczne, dyżurny ruchu daje zezwolenie na przejazd pociągu sygnałem **Odjezd** albo radiotelefonie.
Jeżeli dyżurny ruchu nie da tego pozwolenia, to maszynista wjeżdżającego pociągu nie musi zatrzymać się tylko w przypadku jeżeli stwierdzi, że sygnały na właściwych semaforach zezwalają na jazdę.
Pociąg mający zatrzymanie dla wysiadania lub wsiadania podróżnych musi zatrzymać się zawsze.
Jeżeli maszynista pociągu został powiadomiony rozkazem pisemnym o nieprzewidzianym zatrzymaniu i to zatrzymanie jest niekonieczne dyżurny ruchu musi podać zezwolenie na przejazd sygnałem **Odjezd** (nakaz jazdy) lub radiotelefonicznym poleceniem. Jeżeli dyżurny ruchu nie da tego zezwolenia, to maszynista musi zatrzymać pociąg zawsze bez względu na to jakim sygnałem wjazd i wyjazd jest zezwolony. Jeżeli maszynista został powiadomiony o nieprzewidzianym zatrzymaniu z powodu wysiadania lub wsiadania podróżnych, to musi zatrzymać się zawsze.

Jazda pociągu na tor częściowo zajęty

O każdym nieprzewidzianym wjeździe pociągu na tor częściowo zajęty do stacji Petrovice u Karviné maszynista musi być powiadomiony rozkazem pisemnym. Rozkaz może być wydany przez:

a) dyżurnego ruchu stacji Zebrzydowice,
b) dyżurnego ruchu stacji Petrovice u Karviné po zatrzymaniu przed semaforem wjazdowym.

Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné żąda od dyżurnego ruchu stacji Zebrzydowice wydania rozkazu pisemnego dla maszynisty pociągu przyjmowanego na tor częściowo zajęty w stacji Petrovice u Karviné:
*Zpravte vlak č. (*číslo vlaku*) o jízdě na obsazenou kolej v ŽST Petrovice u Karviné písemným rozkazem „O“ s těmito údaji:*
(Číslo vlaku). Ve stanici Petrovice u Karviné rychlost max. 40 km/h. Jedete na obsazenou kolej číslo (číslo koleje) [*Pociąg (nr.) w stacji Petrovice u Karviné wjechać z prędkością max 40 km/godz na tor częściowo zajęty (nr toru)*].
Dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice wyda maszyniście pociągu rozkaz i powiadomi o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji Petrovice u Karviné najpóźniej do czasu oznajmienia rzeczywistego odjazdu pociągu.
Jeżeli zaistnieje potrzeba wjazdu na tor częściowo zajęty po czasie odjazdu pociągu ze stacji Zebrzydowice a maszynisty nie można poinformować przez urządzenie radiowe, to wtedy można zastąpić powiadomienie maszynisty podaniem sygnału zastępczego Sz (ręcznego sygnału zastępczego – RPN).

8.5 Jazdy manewrowe między stacjami styku

Posun mezi dopravnami na provozované koleji na úseku přeshraničního provozu není dovolen.

8.6 Nemožné dorozumění

Při nemožném dorozumění jsou jízdy vlaků zakázány!

8.7 Písemné rozkazy

O mimořádnostech týkajících se jízdy vlaku na úsecích přeshraničního provozu zpravují výpravčí zaměstnance dopravců písemným rozkazem v českém nebo polském jazyce.

8.7.1 Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné používá rozkazy:

a) rozkaz V,
b) rozkaz Op,
c) rozkaz Z,
d) rozkaz Pv.

Vzory písemných rozkazů SŽDC jsou uvedeny v příloze 3.

8.7.2 Výpravčí ŽST Zebrzydowice používá rozkazy:

a) Písemný rozkaz (rozkaz S);
b) Písemný rozkaz (rozkaz O).
c) Písemný rozkaz (rozkaz N)

Vzory písemných rozkazů jsou uvedeny v příloze č. 3.

8.7.3 Mimo výše uvedené vzory písemných rozkazů používají výpravčí ŽST Petrovice u Karviné Všeobecný rozkaz vytvořený výpočetní technikou.
Mimo výše uvedené vzory písemných rozkazů používá dyžurny ruchu Zebrzydowice rozkazy (rozkaz O a rozkaz S) vytvořené výpočetní technikou.

8.7.4 Strojvedoucí používají rozkaz Pv, rozkazy pisemne O i S.

8.7.5 V případě nutnosti zpravení doprovodu vlaku (strojvedoucího, příp. obsluhy vlaku) požádá výpravčí příslušného výpravčího druhé stanice styku o zpravení písemným rozkazem.
V ŽST Zebrzydowice je písemný rozkaz u vlaků s obsluhou vlaku výpravčím doručen vedoucímu obsluhy vlaku. U vlaků bez obsluhy vlaku je písemný rozkaz doručen strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla.

V ŽST Petrovice u Karviné je písemný rozkaz doručen strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla.

Manewry (PMD) na czynnym torze na odcinku ruchu transgranicznego są zabronione.

8.6 Przerwa w łączności

Przy całkowitym braku łączności jazdy pociągów są zabronione!

8.7 Rozkazy pisemne

O wszystkich okolicznościach wymagających powiadomienia drużyn pociągowych pociągów kursujących na odcinku ruchu transgranicznego maszyniści powiadamiani są rozkazami pisemnymi na drukach w języku czeskim lub polskim.

8.7.1 Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné stosuje rozkazy pisemne:

a) rozkaz pisemny V,
b) rozkaz pisemny Op,
c) rozkaz pisemny Z,
d rozkaz pisemny Pv.

Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3.

8.7.2 Dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice stosuje rozkazy pisemne:

a) rozkaz pisemny (S),
b) rozkaz pisemny (O)
c) rozkaz pisemny (N)

Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3

8.7.3 Oprócz wyżej wymienionych rozkazów pisemnych dyżurni ruchu stacji Petrovice u Karviné wydają rozkaz w postaci wydruku komputerowego.
Oprócz wyżej wymienionych rozkazów pisemnych dyżurni ruchu stacji Zebrzydowice wydają rozkazy O i S w postaci wydruku komputerowego.

8.7.4 Maszyniści stosują rozkaz Pv, rozkazy pisemne O i S.

8.7.5 W razie konieczności zawiadomienia drużyny pociągowej rozkazem pisemnym dyżurni ruchu mogą zażądać od siebie wzajemnie wypisania i doręczenia właściwego rozkazu pisemnego.
W stacji Zebrzydowice dla pociągów prowadzonych z obsadą konduktorską rozkazy pisemne należy doręczać kierownikowi pociągu. Dla pociągów bez obsady konduktorskiej rozkazy należy doręczać maszyniście lokomotywy pociągowej.
W stacji Petrovice u Karviné rozkazy pisemne należy doręczać maszyniście lokomotywy pociągowej.

V případech stanovených předpisem SŽDC D1 zpraví výpravčí i vedoucího vlakové čety.
V případech stanovených předpisem SŽDC D1 zpraví výpravčí rovněž strojvedoucí všech činných a ke službě pohotových elektrických hnacích vozidel.

Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné, v případě potřeby, nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla sepsání Příkazu vlaku Pv.
Dyžurny ruchu ŽST Zebrzydowice, v případě potřeby, nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla sepsání Písemného rozkazu rozkaz O, rozkaz S nebo rozkaz N.
Strojvedoucí smí sepisovat písemné rozkazy, jen pokud hnací vozidlo stojí.

W przypadkach wymienionych w przepisie SŽDC D1 dyżurny ruchu powiadomi również kierownika pociągu.
W przypadkach wymienionych w przepisie SŽDC D1 dyżurny ruchu powiadomi również maszynistów wszystkich czynnych lokomotyw elektrycznych na tym pociągu.

Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné, może przekazać treść rozkazu Pv przy pomocy urządzeń radiołączności maszyniście lokomotywy pociągowej.
Dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice przekaże treść rozkazu O, S lub N przy pomocy urządzeń radiołączności maszyniście lokomotywy pociągowej.

Maszynista może wypisywać rozkazy pisemne tylko w czasie postoju.

8.8 Všeobecné povinnosti zaměstnanců dopravce

8.8.1 Pro jízdu vlaků na úseku přeshraničního provozu musí zaměstnanci dopravce znát toto MPU, ustanovení RT ŽST Zebrzydowice, ustanovení SŘ ŽST Petrovice u Karviné a splňovat stanovenou odbornou způsobilost pro dráhy provozované PKP PLK S.A. nebo pro dráhy provozované SŽDC.

8.8.2 Na úseku přeshraničního provozu zodpovídá strojvedoucí za řízení vlaku a za všechna dopravní opatření, která vyplývají z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu.

8.8.3 Při vzniku mimořádnosti oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu stanice ve směru jízdy vlaku a dohodne s ním podmínky další jízdy.
Při pracovní neschopnosti strojvedoucího přechází ohlašovací povinnost na člena doprovodu vlaku.

8.8.4 Usoudí-li strojvedoucí, že by vzniklou mimořádností mohla být ohrožena jízda vozidel po sousední traťové koleji, oznámí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu stanice ve směru jízdy vlaku a použije všech dostupných prostředků k zastavení vozidel, jejichž jízda je mimořádností ohrožena.

8.8.5 Usoudí-li strojvedoucí, že překročí jízdní dobu pro něj vymezenou o více než 5 minut, oznámí, podle možností, tuto skutečnost výpravčímu zadní stanice.

Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení s výpravčím zadní stanice, naváže spojení s výpravčím ve směru jízdy.

8.8 Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika

8.8.1 Dla jazd pociągów na odcinku ruchu transgranicznego pracownicy przewoźnika muszą znać postanowienia niniejszego MPG, postanowienia RT stacji Zebrzydowice, postanowienia SR stacji Petrovice u Karviné i posiadają odpowiednie kwalifikacje dla linii zarządzanych przez PKP PLK S.A. lub SŽDC.

8.8.2 Na odcinku ruchu transgranicznego, maszynista ponosi odpowiedzialność za dotrzymanie warunków bezpiecznej jazdy i realizację poleceń pracowników którzy prowadzą i organizują ruch pociągów.

8.8.3 W czasie wystąpienia nieprawidłowości, (sytuacji nadzwyczajnej) maszynista 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.

8.8.4 Jeżeli maszynista zauważy, że na skutek wystąpienia nieprawidłowości może zaistnieć zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na torze sąsiednim, niezwłocznie powiadomi o powyższym dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy i wszelkimi dostępnymi środkami zatrzyma tabor jadący po torze sąsiednim.

8.8.5 Jeżeli maszynista stwierdzi, że przekroczy o czas większy niż 5 minut ustalony dla jego pociągu czas jazdy o tym fakcie w ramach możliwości niezwłocznie zawiadomi dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.
Jeżeli maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, powinien nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji w kierunku jazdy.

8.8.6 Zastaví-li strojvedoucí na širé trati před oddílovým návěstidlem zakazujícím jízdu nebo s pochybnou návěstí, naváže spojením s výpravčím ve směru jízdy a dohodne s ním další podmínky jízdy.

V případě, že nelze navázat spojení s výpravčím počká strojvedoucí 5 minut od zastavení, zda se na oddílovém návěstidle neobjeví návěst dovolující jízdu, poté pokračuje v další jízdě k vjezdovému návěstidlu podle rozhledových poměrů. Zjištěnou závadu na oddílovém návěstidle ohlásí strojvedoucí výpravčímu. Pokud nemůže závadu ohlásit rádiovým zařízením, za tímto účelem ve stanici zastaví.
Strojvedoucí musí v následujícím traťovém oddíle při jízdě přes přejezdy ve vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku nemine přejezd. V úseku alespoň 60 m před přejezdem až do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd, smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h).

8.8.6 W razie gdy pociąg po zatrzymaniu się przed samoczynnym semaforem odstępowym wskazującym sygnału **Stój** bądź sygnał wątpliwy, maszynista musi powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu poprzednej stacji i uzgodnią warunki dalszej jazdy.
W przypadku gdy nie może nawiązać kontaktu z dyżurnym ruchu poczeka 5 minut i jeżeli na semaforze odstępowym sygnał się nie zmieni może kontynuować jazdę do semafora wjazdowego stosując jazdę na widoczność. Zaistniałą usterkę na semaforze odstępowym zgłosi maszynista dyżurnemu ruchu. Jeżeli nie może powiadomić go za pomocą urządzeń radiołączności to musi zatrzymać pociąg w stacji styku i powiadomić go osobiście.
Maszynista jadąc na następny odstęp i przejeżdżając przez przejazdy kolejowo-drogowe musi ograniczyć prędkość jazdy i podawać sygnał **Baczność** w odległości 250 m przed przejazdem do czasu, aż czoło pociągu nie minie przejazdu. W odległości 60 m przed przejazdem musi zmniejszyć prędkość do 10 km/h, aż czoło pociągu nie minie przejazdu.

8.8.7 Zastaví-li strojvedoucí na širé trati před nesjízdným místem, které je kryto, dohodne s výpravčím stanice ve směru jízdy vlaku podmínky a způsob další jízdy.
Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení s výpravčím ve směru jízdy, naváže spojení s výpravčím zadní stanice.

8.8.7 W przypadku zatrzymania pociągu na szlaku przed przeszkodą do jazdy, maszynista porozumie się z dyżurnym ruchu stacji w kierunku jazdy i ustali dalszy sposób postępowania.
Jeżeli maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu w kierunku jazdy pociągu powinien nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.

8.8.8 Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení ani s jedním výpravčím, postupuje podle ustanovení bodu 8.10.2.

8.8.8 W przypadku, kiedy maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnymi postępuje wg postanowień zawartych w pkt 8.10.2.

8.8.9 Zpozorují-li členové doprovodu vlaku jakoukoli poruchu nebo závadu na trakčním vedení, oznámí ji co nejdříve výpravčímu, pokud není třeba jednat při hrozícím nebezpečí z prodlení ihned. V hlášení uvedou druh a místo poruchy.

8.8.9 W przypadku zauważenia przez drużynę pociągową jakiejkolwiek usterki lub przeszkody na sieci trakcyjnej, powiadamiają dyżurnego ruchu, jeżeli nie istnieje bezpośrednie zagrożenie. W zgłoszeniu podają rodzaj i miejsce usterki.

8.8.10 Pokud strojvedoucí zjistí jakékoliv poškození sběrače nebo trakčního vedení nebo má podezření na vznik takového poškození musí stáhnout sběrače a zastavit. Po zastavení zjistí stav sběračů a stav trakčního vedení v dohledné vzdálenosti od hnacího vozidla. Usoudí-li, že stav trakčního vedení bude bránit jízdě na sousedních kolejích, zařídí i krytí nesjízdného místa. Zjištěné skutečnosti oznámí strojvedoucí alespoň jednomu z výpravčích.

8.8.10 Jeżeli maszynista zauważy jakiekolwiek uszkodzenia pantografów lub sieci trakcyjnej musi opuścić pantografy i zatrzymać się (ostatecznie musi stać). Po zatrzymaniu pociągu, musi określić stan sieci trakcyjnej od miejsca gdzie nastąpiło uszkodzenie pantografu aż do miejsca zatrzymania pociągu. Jeżeli uzna, że stan sieci trakcyjnej zagrażał będzie jeździe po sąsiednim torze zażądać i osłonić miejsce nieprzejezdne. O stwierdzonych spostrzeżeniach maszynista musi powiadomić co najmniej jednego dyżurnego ruchu.

8.8.11 Při ztrátě napětí musí strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel zastavit ihned vlak. Pokud by však měl vlak zastavit na mostě, může strojvedoucí podle možnosti s vlakem dojet až za toto místo, přitom musí pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy vlaků na sousedních kolejích, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Ztrátu napětí a případnou závadu na vlaku oznámí strojvedoucí výpravčímu.

8.8.11 Podczas braku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista wszystkich pojazdów trakcyjnych musi natychmiast zatrzymać pociąg. Jeżeli musiałby zatrzymać pociąg na moście lub wiadukcie, maszynista może w miarę możliwości dojechać z pociągiem poza to miejsce, przy czym musi dokładnie obserwować skład swojego pociągu i pociągów na sąsiednim torze, czy nie zagraża to bezpieczeństwu infrastruktury i ruchu pociągów. O zaniku napięcia i ewentualnej awarii w pociągu maszynista musi powiadomić dyżurnego ruchu.

8.8.12 Hnací vozidlo nesmí pokračovat v jízdě na jiný sběrač, než byl původně při jízdě použit, pokud není poškození sběrače i trakčního vedení zcela vyloučeno. Nemůže-li strojvedoucí pokračovat v další jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo. Při sjednávání pomoci musí uvést, zda je nutné vyslat vozidlo nezávislé trakce.

8.8.12 Pojazd trakcyjny nie może kontynuować jazdy na innym pantografie do czasu, aż uszkodzony pantograf i sieć trakcyjna nie zostaną wyłączone. Jeżeli maszynista nie może kontynuować jazdy zażąda lokomotywy pomocniczej. Przy żądaniu lokomotywy zastępczej musi określić rodzaj trakcji.

8.8.13 Dojde-li po ztrátě napětí v trakčním vedení k jeho obnovení, smí se rozjet na trati stojící vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky ihned, ostatní vlaky po uplynutí dvou minut od doby obnovení napětí. Po obnovení napětí nesmí strojvedoucí elektrického hnacího vozidla, které je vybaveno rekuperační brzdou, po dobu pěti minut používat rekuperaci.

8.8.13 Jeżeli po zaniku napięcia aż do czasu jego uzyskania, pociągi pasażerskie, lokomotywy luzem i pozostałe pociągi stojące na szlaku mogą jechać po upływie dwóch minut od czasu włączenia napięcia. Po uzyskaniu napięcia maszynista elektrycznego pojazdu trakcyjnego, wyposażonego w hamulec elektrodynamiczny może go używać po upływie pięciu minut.

8.9 Povinnosti zaměstnanců dopravce po zastavení a za pobytu vlaku v ŽST

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

8.9.1 Po zastavení vlaku v ŽST může vlak popojet nebo couvnout jen se souhlasem výpravčího.

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

8.9.2 Po zastavení vlaku v ŽST musí strojvedoucí, popř. členové obsluhy vlaku, upozornit výpravčího na všechny okolnosti, které mají nebo mohou mít vliv na další jízdu.

8.9.2 Po zatrzymaniu pociągu w stacji maszynista lub drużyna pociągowa powinna poinformować dyżurnego ruchu o wszystkich okolicznościach, które mają lub mogą mieć wpływ na dalszą jazdę pociągu.

8.10 Mimořádné zastavení vlaku na širé trati

8.10 Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na torze szlakowym

8.10.1 Je-li nutné, aby vlak zastavil mimořádně na širé trati, a nejde-li o nutnost bezprostředního zastavení, zastaví jej strojvedoucí na nejpříhodnějším místě. Strojvedoucí pokračuje v další jízdě, jakmile pomine důvod zastavení.

8.10.1 Dla przypadków, kiedy zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu na szlaku, jeżeli istnieje możliwość wyboru miejsca zatrzymania, miejsce to należy tak dobrać, aby było najbardziej dogodne (spadki, łuki itp.). Jeżeli ustała przyczyna postoju maszynista może kontynuować jazdę pociągu

8.10.2 Zastavil-li vlak na trati a není žádná možnost ohlásit tuto skutečnost ani jednomu výpravčímu, musí strojvedoucí po uplynutí 15 minut od předpokládaného času příjezdu do ŽST předpokládat nouzová opatření (např. jízdu hnacího vozidla za vlakem za účelem navázání styku se stojícím vlakem, příchod posla apod.).

8.10.2 W przypadku, kiedy po zatrzymaniu pociągu na szlaku nie można nawiązać łączności z dyżurnymi ruchu posterunków wyprawiających pociągi na ten szlak, maszynista powinien po upływie 15 minut od czasu przewidywanego przyjazdu pociągu do stacji, spodziewać się, że za pociągiem wyprawiona zostanie lokomotywa do nawiązania łączności lub łączność zostanie nawiązana przez posłańca.

8.10.3 Návrat vlaku bez souhlasu výpravčího zadní stanice je zakázán!

8.10.3 Cofanie pociągu bez zgody dyżurnego ruchu jest zabronione.

8.10.4 Zastavil-li vlak u vjezdového návěstidla, upozorní strojvedoucí ihned na tuto skutečnost výpravčího ŽST, před níž stojí.

8.10.4 Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista niezwłocznie powiadomi dyżurnego ruchu w kierunku jazdy pociągu o tym, że pociąg stoi przed semaforem wjazdowym.

8.10.5 Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu zastavení na trati, musí si pro další jízdu vždy vyžádat svolení od výpravčího stanice, do níž vlak pojede (příp. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice). Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat svolení výpravčího, smí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou v činnosti. Strojvedoucí musí při další jízdě od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst **Pozor** a nesmí (60 m před přejezdem a dokud čelo vlaku nemine přejezd) překročit rychlost 10 km/h.

8.10.5 W przypadku, kiedy maszynista 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 nie może uzyskać zezwolenia na dalszą jazdę, może uruchomić pociąg stosując jazdę na widoczność i musi przewidzieć, że na przejeździe urządzenia SSP mogą być uszkodzone. Jazda przez przejazdy kolejowo-drogowe wymaga ograniczenia prędkości jazdy i podawania sygnału **Baczność** w odległości 250 m do czasu, aż czoło pociągu nie minie przejazdu. 60 m przed przejazdem musi zmniejszyć prędkość do 10 km/h.

8.10.6 Nemůže-li vlak z důvodu závady pokračovat v další jízdě, strojvedoucí oznámí tuto skutečnost výpravčímu přední stanice (příp. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice).

Pokud se jedná o neodstranitelnou závadu na hnacím vozidle, vyžádá si prostřednictvím výpravčího pomocné hnací vozidlo a zároveň uvede i kilometrickou polohu vlaku. Po vyžádání pomocného hnacího vozidla strojvedoucí nesmí pokračovat v další jízdě bez souhlasu výpravčího přední stanice. Pomocné hnací vozidlo musí vždy jet pouze na vyloučenou kolej.

8.10.6 W przypadku, kiedy pociąg zostanie zatrzymany z powodu uszkodzenia pociągu maszynista jest zobowiązany powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy pociągu (zawiadomienie może się odbyć przy pomocy dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadaczego).
W przypadku niemożności usunięcia uszkodzenia lokomotywy pociągowej maszynista zażąda za pośrednictwem dyżurnego ruchu zastępczy pojazd trakcyjny z napędem podając informację o kilometracji zatrzymanego pociągu. Po wezwaniu pomocy maszynista nie może uruchomić pociągu bez zgody dyżurnego ruchu stacji w kierunku jazdy pociągu. Jazda zastępczego pojazdu trakcyjnego z napędem do pociągu zatrzymanego na szlaku musi być realizowana po zamkniętym torze.

8.10.7 Při roztržení vlaku nebo při jiných skutečnostech, které se projeví silným poklesem tlaku nebo únikem vzduchu z hlavního potrubí, je strojvedoucí povinen učinit bezodkladně všechna dostupná opatření pro zjištění příčiny zastavení vlaku a závadu ohlásit alespoň jednomu z výpravčích.

8.10.7 W przypadku rozerwania pociągu, lub powstania innych okoliczności (spadek ciśnienia w przewodzie głównym hamulca, jego duży ubytek itp.) maszynista niezwłocznie użyje wszelkich dostępnych środków w celu ustalenia przyczyny zatrzymania pociągu. O przeszkodzie do jazdy niezwłocznie zgłosi co najmniej jednemu dyżurnemu ruchu.

Strojvedoucí i výpravčí musí předpokládat vznik překážky pro jízdu vlaku po sousední koleji a nesjízdnost této koleje. Výpravčí stanice, který zprávu přijal, musí zajistit, že na sousední kolej nebude do zjištění sjízdnosti vypraven žádný vlak. Pokud takový vlak již vypraven byl, musí výpravčí oznámit strojvedoucímu, kterým směrem vlak jede. Strojvedoucí musí v rámci svých možností dávat tomuto vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** nebo návěst **Alarm**. V případě vybavení systémem Radio-Stop musí být k zastavení ohroženého vlaku tento systém použit.

Maszynista i dyżurny ruchu muszą przewidzieć, że mogło dojść do przeszkody do jazdy po torze sąsiednim. Dyżurny ruchu, który przyjął zgłoszenie do czasu ustalenia niezajętości toru sąsiedniego uważa go za tor zajęty i nie może na ten tor wyprawić pociągu. W przypadku, kiedy wyprawienie pociągu na tor sąsiedni nastąpiło przed zgłoszeniem zdarzenia dyżurny ruchu ma obowiązek powiadomić maszynistę zgłaszającego zatrzymanie pociągu o kierunku jazdy pociągu po torze sąsiednim. Maszynista powinien w miarę posiadanych możliwości wszelkimi sposobami zatrzymać ten pociąg dając sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** lub sygnał **Alarm**. Jeżeli istnieje urządzenie systemu Radio-Stop należy je w tym przypadku użyć do zatrzymania zagrożonego pociągu.

8.10.8 **V případě potřeby okamžitého zastavení vlaku** dá výpravčí pomocí radiostanice pokyn k zastavení strojvedoucím činných hnacích vozidel vlaku takto:

- výpravčí ŽST Zebrzydowice: *„Stój pociąg nr* (číslo vlaku)*!“*
- výpravčí ŽST Petrovice u Karviné: „Vlak (číslo vlaku) stůj, stůj!“

Po zastavení vlaku informuje výpravčí strojvedoucí o příčině zastavení.

8.10.8 **W przypadku konieczności natychmiastowego zatrzymania pociągu** dyżurny ruchu za pomocą radiotelefonu powiadamia maszynistę używając telefonogramu o treści:

- dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice - *„Stój” - pociąg nr* (nr pociągu)*”*
- dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné – *„Vlak* (nr pociągu) *„stůj, stůj!“*

Po zatrzymaniu pociągu dyżurny ruchu poinformuje maszynistę o przyczynie.

8.10.9 Strojvedoucí v případě zastavení vlaku před překážkou, kvůli které není možné pokračovat v další jízdě, neprodleně tuto skutečnost bezodkladně oznámí výpravčímu a příslušnému dispečerovi dopravce.

8.10.9 Maszynista w przypadku zatrzymania pociągu przed przeszkodą, kiedy nie można kontynuować jazdy, fakt ten powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu i właściwemu dyspozytorowi przewoźnika.

8.11 Nepředvídaný návrat vlaku z trati

8.11 Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku

8.11.1 Pro nepředvídaný návrat vlaku z trati musí být traťová kolej vyloučena.

8.11.1 Dla cofania pociągu ze szlaku należy zamknąć tor szlakowy.

8.11.2 Nepředvídaný návrat vlaku z trati je možný pouze na základě uděleného souhlasu výpravčího stanice, do které se má vlak vrátit. Podmínky návratu vlaku z trati dohodne výpravčí se strojvedoucím. Návrat se uskutečňuje jako jízda vlaku na vyloučené koleji, vjezdová návěstidla pro tuto jízdu platí.

Souhlas k návratu může být strojvedoucímu udělen i prostřednictvím výpravčího přední stanice.

8.11.2 Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku dozwolone jest tylko za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu, który wyprawił pociąg. Warunki cofania maszynista uzgodni z tym dyżurnym ruchu, który udzielił zezwolenia na jazdę. Powrót pociągu ze szlaku realizowany jest po torze zamkniętym, semafory wjazdowe są ważne.

Jeżeli zgoda na cofanie pociągu nie może być udzielona przez dyżurnego ruchu tylnej stacji to zgodę na cofanie może udzielić dyżurny ruchu przedniej stacji.

8.11.3 Neopustí-li poslední vozidlo vlaku obvod stanice, uskutečňuje se návrat jako posun.

8.11.3 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.

8.11.4 Strojvedoucí s oprávněnými zaměstnanci dohodne zajištění návěštění a způsob návratu vlaku.

8.11.4 Maszynista z uprawnionym pracownikiem uzgodni sposób osygnalizowania i powrotu pociągu.

8.11.5 Při návratu nesmí být překročena rychlost 30 km/h, strojvedoucí musí při další jízdě od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst **Pozor** a nesmí (60 m před přejezdem a dokud čelo vlaku nemine přejezd) překročit rychlost 10 km/h.

8.11.5 Prędkość cofania nie może przekraczać 30 km/h, jazda przez przejazdy kolejowo - drogowe wymaga ograniczenia prędkości jazdy i podawania sygnału **Baczność** w odległości 250 m do czasu, aż czoło pociągu nie minie przejazdu. 60 m przed przejazdem musi zmniejszyć prędkość do 10 km/h.

8.12 Jízda vlaku po částech

8.12 Ściąganie pociągu w częściach

8.12.1 K uvolnění traťové koleje je dovolena jízda vlaku po částech. Jízda jednotlivých částí vlaku se uskutečňuje jako jízda vlaku na vyloučené koleji, vjezdová návěstidla pro tuto jízdu platí.

8.12.1 W celu zwolnienia toru szlakowego zezwala się na ściągnięcie pociągu w częściach. Ściąganie częściach pociągu ze szlaku realizowane jest jako jazda pociągu po torze zamkniętym, semafory wjazdowe są ważne.

8.12.2 Jízda vlaku po částech je dovolena jen, je-li u vlaku mimo strojvedoucího přítomen další oprávněný zaměstnanec nebo je-li na konci vlaku další činné hnací vozidlo nebo vozidlo pohotové k službě.

8.12.2 Jazda części pociągu jest dozwolona wtedy, kiedy oprócz maszynisty obecny jest również uprawniony pracownik lub na końcu pociągu znajduje się inny pojazd trakcyjny.

8.12.3 Skutečnost, že je nutné vlak z trati odvážet po částech, ohlásí strojvedoucí výpravčím obou stanic styku nebo alespoň jednomu z nich, s udáním polohy vlaku. Dohodne s nimi další podrobnosti pro odvoz jednotlivých částí vlaku.

8.12.3 Konieczność ściągania części pociągu z toru szlakowego maszynista zgłosi obu dyżurnym ruchu stacji styku lub przynajmniej jednemu z nich podając lokalizację (km), w której się znajduje. Dalej uzgodni z dyżurnymi ruchu dalszy tok postępowania.

8.12.4 Ponechaná část vlaku na traťové koleji musí být vždy řádně zajištěna proti ujetí (samovolnému pohybu) tak, aby byla kryta předepsaná brzdící procenta s ohledem na sklon trati v místě, kde byla část vlaku zanechána a střežena oprávněným zaměstnancem. Zajištění na trati zanechávané části vlaku proti ujetí musí být provedeno ještě před odvěšením hnacího vozidla. Za zajištění odpovídá střežící zaměstnanec.

8.12.4 Pozostawiona na szlaku część pociągu musi być zabezpieczona przed zbiegnięciem, z odpowiednim procentem hamowania, uwzględniając spadek, powinna być dozorowana przez uprawnionego pracownika. Zabezpieczenie przed zbiegnięciem części pociągu pozostawionego na szlaku należy wykonać jeszcze przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego. Za zabezpieczenie odpowiada pracownik dozorujący.

8.12.5 Nebylo-li možné o jízdě vlaku po částech zpravit výpravčího a vjezdové návěstidlo dovoluje jízdu, vjede první část vlaku do obvodu stanice, kde však musí vždy zastavit před krajní výhybkou. Odtud strojvedoucí zpraví výpravčího a vyžádá si pokyny pro další jízdu.

8.12.5 W przypadku, kiedy maszynista nie może nawiązać łączności z którymkolwiek dyżurnym ruchu w celu zgłoszenia takiej jazdy, a semafor wjazdowy do stacji 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.

8.12.6 Pro jízdu vlaku po částech výpravčí vyloučí traťovou kolej.

8.12.6 Dla ściągnięcia pociągu w częściach dyżurny ruchu dokona zamknięcia toru szlakowego.

8.12.7 Při jízdě přes přejezdy musí strojvedoucí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou v činnosti. Strojvedoucí musí při další jízdě ve vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku nemine přejezd. V úseku alespoň 60 m před přejezdem až do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd, smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h.

8.12.7 Podczas jazdy pociągu przez przejazdy kolejowo - drogowe maszynista musi przewidzieć, że przejazdy z SSP mogą być nieczynne. Maszynista musi podawać sygnał **Baczność** w odległości 250 m przed przejazdem do czasu, aż czoło pociągu nie minie przejazdu. W odległości 60 m przed przejazdem musi zmniejszyć prędkość do 10 km/h, aż czoło pociągu nie minie przejazdu.

8.12.8 Po příjezdu poslední části vlaku do ŽST podá výpravčí této ŽST zprávu o příjezdu a o uvolnění traťové koleje sousednímu výpravčímu. Tato zpráva je považována za odhlášku za vlakem. Potom je možné ukončit výluku traťové koleje.

8.12.8 Zgłoszenie o fakcie ściągnięcia do stacji ostatniej części pociągu i zwolnieniu toru szlakowego należy uważać za potwierdzenie przybycia pociągu. Dyżurny ruchu powinien zgłosić powyższe sąsiedniemu dyżurnemu ruchu. Po zwolnieniu toru szlakowego może nastąpić jego otwarcie dla ruchu.

ČLÁNEK 9

OMEZENÍ NEJVYŠŠÍ TRAŤOVĚ RYCHLOSTI A POMALÉ JÍZDY

9.1 Pomalé jízdy na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. zavádí ISE Czechowice Dziedzice.
Pomalé jízdy na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC zavádí OŘ Ostrava
Pomalé jízdy překračující místo styku drah zavádí a označuje OŘ Ostrava nebo ISE Czechowice Dziedzice po vzájemném projednání.

9.2 Pomalou jízdu označuje ten, kdo ji zavádí, a to i v případě, že je nezbytné umístit příslušná návěstidla na části úseku přeshraničního provozu provozované druhým provozovatelem dráhy.
Kontaktní místa pro zavádění a rušení pomalých jízd jsou uvedena v příloze č. 1 (Telefonní seznam).

9.3 O zavedení (odvolání) pomalé jízdy na úseku přeshraničního provozu se výpravčí stanic Zebrzydowice i Petrovice u Karviné neprodleně vzájemně telefonicky informují. Informace musí obsahovat nejméně čas, číslo koleje, kilometrickou polohu, rychlost, důvod zavedenía příjmení volajícího. Hovor musí být dokumentován v Telefonním zápisníku.
Informace o trvalých omezeních týkajících se úseku přeshraničního provozu – Dodatek 2 do wewnętrzenego rozkładu jazdy – Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS) zasílá IZ Sosnowiec na OŘ Ostrava v elektronické podobě.

ROZDZIAŁ 9

OGRANICZENIE MAKSYMALNEJ PRĘDKOŚCI

9.1 Ograniczenia prędkości na części odcinka ruchu transgranicznego, zarządzanego przez PKP PLK S.A. wprowadza ISE Czechowice Dziedzice.
Ograniczenia prędkości na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC wprowadza OŘ Ostrava.
Ograniczenia prędkości przekraczające miejsce styku odcinka ruchu transgranicznego wprowadza i dokonuje osygnalizowania OŘ Ostrawa lub ISE Czechowice Dziedzice po wzajemnym uzgodnieniu.

9.2 Osygnalizowania ograniczenia prędkości dokonuje ten, który je wprowadził również w tym przypadku, kiedy ograniczenia zlokalizowane są na styku i przechodzą na sąsiedniego zarządcę.
W załączniku nr 1 podane są nr telefonów pracowników odpowiedzialnych za wprowadzanie i odwołanie ograniczeń prędkości.

9.3 O wprowadzeniu i odwołaniu ograniczeń prędkości na odcinku ruchu transgranicznego dyżurni ruchu stacji Zebrzydowice i Petrovice u Karviné niezwłocznie powiadomią się telefonogramem z zapisem w dzienniku telefonicznym podając czas, miejsce, nr toru, wartość ograniczenia prędkości, przyczynę ograniczenia oraz nazwisko wprowadzającego.
Informację o ostrzeżeniach stałych, dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy – Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS) dotyczących odcinka ruchu transgranicznego Zebrzydowice - Petrovice u Karviné przekazuje IZ Sosnowiec do OŘ Ostrawa drogą elektroniczną.

ČLÁNEK 10
VÝLUKY

10.1 Plánovanou údržbu infrastruktury a plánované výlukové činnosti na úseku přeshraničního provozu zařazených do seznamu investičních staveb (rekonstrukce a modernizace infrastruktury) včetně plánu údržby a oprav, které mají vliv na konstrukci jízdního řádu, vzájemně projednají příslušná pracoviště provozovatelů drah nejpozději 11 měsíců před začátkem platnosti ročního jízdního řádu. Termín může být po dohodě SŽDC a PKP PLK S.A. zkrácen.

10.2 Požadavky na plánované výluky na úsecích přeshraničního provozu investičního charakteru projednávají SŽDC s PKP PLK S.A. Kontakty jsou uvedeny v Příloze č. 1.
V roce před provedením stavebních prací, nejpozději však 6 měsíců před jejich zahájením, příslušná pracoviště odsouhlasí postup stavebních prací. Termín může být po dohodě SŽDC a PKP PLK S.A. zkrácen.

10.3 Ostatní plánované výluky na opravu a údržbu částí železniční infrastruktury musí být SŽDC a PKP PLK S.A projednány a odsouhlaseny 90 dní před předpokládaným konáním výluky. Termín může být po dohodě SŽDC a PKP PLK S.A. zkrácen.

10.4 **Výlukové rozkazy** SŽDC**/Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów** PKP PLK S.A.

10.4.1 Pro předpokládané výluky jsou SŽDC vydávány výlukové rozkazy podle předpisu SŽDC D7/2 – Organizování výlukových činností

Pro předpokládané výluky jsou PKP PLK S.A. vydávány Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót podle Instrukcji PKP PLK S.A. Ir-3.

ROZDZIAŁ 10
ZAMKNIĘCIA TOROWE

10.1 O planowanych pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury, planowanym prowadzeniu robót i zamknięciach na odcinku ruchu transgranicznego, które mają wpływ na konstrukcję rozkładu jazdy, właściwe jednostki zarządców infrastruktury będą się wzajemnie informować najpóźniej na 11 miesięcy przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów obowiązującego w okresie, w którym będą prowadzone prace. Termin ustalony wyżej może za zgodą SŽDC i PKP PLK S.A. być skrócony.

10.2 Zamknięcia planowe, które mają charakter inwestycyjny uzgadniają pomiędzy sobą: SŽDC i PKP PLK S.A. Kontakty telefoniczne zawiera załącznik 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 SŽDC i PKP PLK S.A. być skrócony.

10.3 Pozostałe planowane prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, które wymagają zamknięć torowych muszą zostać uzgodnione pomiędzy SŽDC i PKP PLK S.A. z wyprzedzeniem, co najmniej 90 dniowym licząc od czasu ich planowego rozpoczęcia. Termin ustalony wyżej może za zgodą SŽDC i PKP PLK S.A. być skrócony.

10.4 **Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów** PKP PLK S.A.**/ Výlukové rozkazy** SŽDC

10.4.1 Dla planowanych zamknięć na terenie SŽDC wydaje rozkazy zamknięć (výlukové rozkazy) według przepisów SŽDC D7/2 - Organizování výlukových činností (Organizacja zamknięć).
Dla planowanych zamknięć na terenie PKP PLK S.A. opracowuje i wydaje Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót według Instrukcji PKP PLK S.A. Ir-3.

Výlukové rozkazy a/nebo Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót musí obsahovat ustanovení pro provádění jízd vozidel na úseku přeshraničního provozu pro případy jízd drážních vozidel za hranici údržby anebo pokud bude uskutečňována jízda vozidel z obou stanic styku - sjednávání, evidenci v dopravní dokumentaci, označování, sepisování písemných rozkazů, způsob návratu z vyloučené koleje do stanice styku apod.

10.4.2 Nejpozději ve středu běžného týdne do 12.00 hodin SŽDC vydá *Krátkodobý plán výluk a zmocnění.*
Nejpozději v pátek běžného týdne do 48 hodin před začátkem prací PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec vydá *Telegram adres 13.*

10.4.3 Zahájení a ukončení výluky
a) **Přepokládané výluky**

Výlukové rozkazy i/lub Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót muszą zawierać postanowienia odnośnie jazd pojazdów na odcinku ruchu transgranicznego dla przypadków jazd pojazdów kolejowych poza granicę utrzymania lub dla przypadków, kiedy będzie realizowana jazda taboru naprzeciw siebie z obu stacji styku – uzgodnienia, zapisy w dokumentacji ruchowej, określenie numerów, sposoby wypisywania rozkazów pisemnych, zasady powrotu pojazdów z toru zamkniętego do stacji styku itp.

10.4.2 Najpóźniej do środy bieżącego tygodnia do godziny 12.00 SŻDC wyda *„Krátkodobý plán výluk a zmocnění"*
Najpóźniej w piątek bieżącego tygodnia na 48 godzin przed rozpoczęciem prac PKP PLK S.A. IZ Sosnowiec wyda zarządzenie *Telegram adres 13.*

10.4.3 Rozpoczęcie i zakończenie zamknięć.
a) **Zamknięcia planowe**

směr ČR – PR/kierunek ČR – RP

Vyloučení traťové koleje/Zamknięcie toru szlakowego

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) *zahájena výluka první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice - Zebrzydowice.* (příjmení výpravčího)*"*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Tor szlakowy od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) od godziny ..... minut ..... zamknięty. (nazwisko dyżurnego ruchu)".

Ukončení výluky traťové koleje/Otwarcie toru szlakowego

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) *ukončena výluka první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice - Zebrzydowice.* (příjmení výpravčího)*"*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Tor szlakowy od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *o godzinie ..... minut ….. otwarty.* (nazwisko dyżurnego ruchu)"

Zahájení napěťové výluky trakčního vedení/Wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) *zahájena výluka napěti trakčního vedení první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice - Zebrzydowice.* (příjmení výpravčího)*"*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Tor nr ..... od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *od godziny ..... minut ..... nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną otrzymałem.* (nazwisko dyżurnego ruchu)

Ukončení napěťové výluky trakčního vedení/Zakończenie wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) *ukončena výluka napěti trakčního vedení první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice - Zebrzydowice.* (příjmení výpravčího)*"*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Po torze nr … od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *od godziny ..... minut ..... przywracam ruch trakcją elektryczną.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*"*

Vyloučení traťového zabezpečovacího zařízení/Wyłączenie liniowych urządzeń sterowania ruchem

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***zahájena výluka zabezpečovacího zařízení první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice – Zebrzydowice dle ROV*** (číslo ROV, případně etapa ROV). (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	Potwierdzi wyłączenie słowami: *Zrozumiałem.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“* Potvrdí vyloučení slovy: *Zrozumiałem.* (příjmení výpravčího)*“*

Ukončení výluky traťového zabezpečovacího zařízení/Włączenie liniowych urządzeń sterowania ruchem

výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***ukončena výluka zabezpečovacího zařízení první (druhé) traťové koleje mezi stanicemi Petrovice – Zebrzydowice dle ROV*** (číslo ROV, případně etapa ROV). (příjmení výpravčího)*“*
dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	Potwierdzi włączenie słowami: *Zrozumiałem.* (nazwisko dyżurnego ruchu)*“* Potvrdí ukončení výluky slovy: *Zrozumiałem.* (příjmení výpravčího)*“*

směr ČR – PR/kierunek ČR – RP

Vyloučení traťové koleje/Zamknięcie toru szlakowego

dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*Tor szlakowy od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) ***zamknięty od godziny ..... minut ……*** (z podaniem przyczyny). (nazwisko dyżurnego ruchu)“
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***zahájena výluka druhé (první) traťové koleje mezi stanicemi Zebrzydowice - Petrovice. Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)*“*

Ukončení výluky traťové koleje/Otwarcie toru szlakowego

dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Tor szlakowy od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *otwarty o godzinie ..... minut ….* (nazwisko dyżurnego ruchu)“
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***ukončena výluka druhé (první) traťové koleje mezi stanicemi Zebrzydowice - Petrovice. Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)*“*

Zahájení napěťové výluky trakčního vedení/Wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej

dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Tor nr .... od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *od godziny ..... minut ..... nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną.* (nazwisko dyżurnego ruchu)
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***zahájena výluka napěti trakčního vedení druhé (první) traťové koleje mezi stanicemi Zebrzydowice - Petrovice. Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)*“*

Ukončení napěťové výluky trakčního vedení/Zakończenie wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej

dyżurny ruchu ŽST Zebrzydowice	*„Po torze nr … od* (nazwa stacji) *do* (nazwa stacji) *od godziny ..... minut ..... przywracam ruch trakcją elektryczną.* (nazwisko dyżurnego ruchu)
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	*„V* (čas) ***ukončena výluka napěti trakčního vedení druhé (první) traťové koleje mezi stanicemi Zebrzydowice - Petrovice. Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)*“*

Vyloučení traťového zabezpečovacího zařízení/Wyłączenie liniowych urządzeń sterowania ruchem

dyžurny ruchu ŽST Zebrzydowice	Powiadomi dyżurnego ruchu stacji Petrovice u Karviné o wyłączeniu liniowych urządzeń sterowania ruchem. Oznámí výpravčímu ŽST Petrovice u Karviné vyloučení traťového zabezpečovacího zařízení.
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	Potvrdí vyloučení slovy: ***Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)“ Potwierdzi wyłączenie słowami: ***Rozuměl.*** (nazwisko dyżurnego ruchu)“

Ukončení výluky traťového zabezpečovacího zařízení/Włączenie liniowych urządzeń sterowania ruchem

dyžurny ruchu ŽST Zebrzydowice	Powiadomi dyżurnego ruchu stacji Petrovice u Karviné o włączeniu liniowych urządzeń sterowania ruchem. Oznámí výpravčímu ŽST Petrovice u Karviné ukončení výluky traťového zabezpečovacího zařízení.
výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	Potvrdí ukončení výluky slovy: ***Rozuměl.*** (příjmení výpravčího)“ Potwierdzi włączenie słowami: ***Rozuměl.*** (nazwisko dyżurnego ruchu)“

10.4.4 Nepředpokládané výluky

a) Traťovou kolej vyloučí dyžurny ruchu ŽST Zebrzydowice v případech uvedených v Instrukcji Ir-1 (R-1) PKP PLK S.A.
b) Traťovou kolej vyloučí výpravčí ŽST Petrovice u Karviné v případech uvedených v předpisu SŽDC D1 a dále při:
   aa) uváznutí vlaku na trati z důvodu neschopného hnacího vozidla (před jízdou pomocného hnacího vozidla),
   ab) nutnosti návratu vlaku zpět,
   ac) jízdě vlaku z trati po částech,
   ad) jízdě hnacího vozidla ke zjištění stavu trati,
   ae) při jízdě vlaků se zásilkou s překročenou ložnou mírou vyloučí sousední traťovou kolej.

Výpravčí, který obdrží hlášení o nesjízdném místě, vyloučí okamžitě traťovou kolej.

Zahájení výluky traťové koleje je stejné jako u předpokládané výluky.

Ukončení nepředpokládané výluky traťové koleje

Nepředpokládanou výluku traťové koleje ukončí výpravčí té ŽST, která ji zahájila. Výluku ukončí stejným způsobem jako u předpokládané výluky.

V případech, kdy výpravčí ŽST Petrovice u Karviné zahájil výluku traťové koleje z důvodu:

10.4.4 Zamknięcia nieplanowe

a) Dyżurny ruchu stacji Zebrzydowice zamknie tory szlakowe w przypadkach określonych w instrukcji Ir-1 (R-1) PKP PLK S.A..
b) Dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné zamknie tory szlakowe w przypadkach określonych w przepisach SŽDC D1 oraz w przypadkach:
   aa) utknięcia pociągu na szlaku z powodu awarii lokomotywy (przed wyprawieniem lokomotywy do pomocy),
   ab) konieczności cofania pociągu do stacji,
   ac) ściągania pociągu z toru szlakowego w częściach,
   ad) dla jazd pojazdów pomocniczych (technologicznych),
   ae) dla jazd pociągu z przekroczoną skrajnią, konieczność zamknięcia toru sąsiedniego.

Dyżurny ruchu, który powziął informacje o przeszkodzie do jazdy pociągów na szlaku niezwłocznie dokona zamknięcia toru szlakowego.

Wymiana i zapis telefonogramów przy zamknięciu jest taki sam jak dla zamknięć planowych.

Otwarcie toru szlakowego w przypadku nieplanowego zamknięcia

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

W przypadkach, kiedy dyżurny ruchu stacji Petrovice u Karviné zamknie tor szlakowy z powodu:

a) uváznutí vlaku na trati z důvodu neschopného hnacího vozidla (před jízdou pomocného hnacího vozidla),
b) nutnosti návratu vlaku,
c) jízdě vlaku z trati po částech,
d) jízdy vlaku, která by dle předpisu SŽDC D1 byla PMD (měřící vlak, sněhový pluh atp)

musí před ukončením nepředpokládané výluky koleje zjistit volnost koleje, jejíž výluku má ukončit. Toto ustanovení neplatí pro případy nepředpokládaných výluk zavedených dle předpisu SŽDC D1, kdy je oznámení o sjízdnosti koleje vyžadováno.

10.4.5 PMD (SŽDC) a vlaky na vyloučené koleji (PLK S.A.) v zásadě nejezdí za státní hranici. Jízda na vyloučené koleji za státní hranici je možná pouze v případě potřeby a to po dohodě obou odpovědných zaměstnanců (např. u SŽDC OZOV). V případě, kdy práci na vyloučené koleji provádí pouze jedna strana, tak druhá strana nesmí na vyloučenou kolej vypravovat žádné výlukové jízdy, pokud tak nestanovuje Výlukový rozkaz a/nebo Regulamin Tymczasowy Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót. Při práci jedné strany na vyloučené koleji smí odpovědný zaměstnanec povolit jízdu za státní hranici pouze z technologických důvodů (např. jízda stroje pro úpravu štěrkového lože výběhem, jízda vozidla pro údržbu trakčního vedení apod.).

Výpravčí SŽDC podle předpisu SŽDC D1 provádí na vyloučenou kolej PMD, ale neprovádí jejich evidenci. Výpravčí PLK S.A. vypravuje na vyloučenou kolej vlaky a eviduje je podle svého předpisu.

Po ukončení prací na vyloučené koleji nahlásí odpovědný zaměstnanec SŽDC volnost a sjízdnost části úseku přeshraničního provozu SŽDC výpravčímu SŽDC. Odpovědný zaměstnanec PLK S.A: a výpravčí PLK S.A. provedou podle svých předpisů evidenci výlukových jízd (vlaků), hlášení volnosti a sjízdnost části úseku přeshraničního provozu PLK S.A. Následně si oba výpravčí vzájemně potvrdí sjízdnost a volnost celého úseku přeshraničního provozu. Potom výpravčí určený Výlukovým rozkazem a/nebo w Regulaminie Tymczasowym Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót ukončí výluku celého úseku přeshraničního provozu.

a) zatrzymanie pociągu na szlaku z powodu awarii lokomotywy (przed wyprawieniem lokomotywy zastępczej),
b) konieczności cofania pociągu do stacji.
c) ściągania pociągu z toru szlakowego w częściach,
d) dla jazd pociągów, które wg przepisu SŽDC D1 są PMD (poc. pomiarowy, pług odśnieżny, itp.).

powinien przed zakończeniem nieplanowanego zamknięcia sprawdzić, czy tor jest wolny. Te postanowienia nie obowiązują w przypadku nieplanowanych zamknięć realizowanych zgodnie z przepisem SŽDC D1, w przypadkach kiedy jest wymagane zgłoszenie niezajętości toru przez uprawnionego pracownika.

10.4.5 PMD (SŽDC) i pociągi na zamknięty tor szlakowy (PKP PLK S.A.) w zasadzie poza granicę państwa nie są wyprawiane. Jazda po zamkniętym torze szlakowym poza granicę państwa jest możliwa tylko w razie konieczności po uprzednim uzgodnieniu obydwu uprawnionych pracowników (np. na SŽDC OZOV). W przypadku, kiedy prace na torze zamkniętym wykonuje tylko jedna strona to wtedy druga strona nie może wyprawiać żadnych pojazdów kolejowych na tor zamknięty, jeżeli nie ujęto takiej jazdy w Regulaminie Tymczasowym Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót a/lub w Výlukovém rozkazu. Podczas gdy na torze zamkniętym wykonuje praca jedna strona, pracownik odpowiedzialny może zezwolić na jazdę poza granicę państwa tylko z przyczyn technologicznych (np. jazda maszyn roboczych drogowych lub utrzymania sieci trakcyjnej).

Dyżurny ruchu SŽDC zgodnie z przepisami SŽDC D1 wyprawia PMD na tor zamknięty bez ewidencji. Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. wyprawia pociągi robocze na tor szlakowy zamknięty i dokonuje zapisów wg uregulowań wewnętrznych PKP PLK S.A.

Po zakończeniu prac na torze zamkniętym upoważniony pracownik SŽDC zgłosi przejezdność odcinka transgranicznego SŽDC dyżurnemu ruchu SŽDC. Upoważniony pracownik PKP PLK S.A. i dyżurny ruchu PKP PLK S.A. dokonają zgodnie ze swoimi przepisami ewidencji jazd po torze zamkniętym. Następnie dyżurni ruchu wzajemnie potwierdzą przejezdność odcinka transgranicznego. Otwarcia toru dla ruchu dokona dyżurny ruchu wskazany Regulaminie Tymaczsowym Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót a/lub w Výlukovém rozkazu.

10.4.6 Při jízdě nesmí být překročena rychlost 30 km/h. Strojvedoucí musí při jízdě přes přejezdy ve vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst Pozor, dokud čelo vlaku nemine přejezd. V úseku alespoň 60 m před přejezdem až do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd, smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h).

10.4.6 Prędkość jazdy nie może przekraczać 30 km/h. Maszynista musi podawać sygnał **Baczność** w odległości 250 m przed przejazdem do czasu, aż czoło pociągu nie minie przejazdu. W odległości 60 m przed przejazdem musi zmniejszyć prędkość do 10 km/h, aż czoło pociągu nie minie przejazdu.

ČLÁNEK 11
MIMOŘÁDNOSTI, ZIMNÍ OPATŘENÍ

11.1 Mimořádné události jsou pro účely toho MPU:

a) na dráhách provozovaných SŽDC jsou mimořádné události definovány a šetřeny podle *zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách*, vyhlášky č. 376/2006 Sb., v platném znění, včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění a vztažných předpisů provozovatele dráhy.

b) na drahách provozovaných PKP PLK S.A. nehody a mimořádné události definuje a stanovuje postup jejich šetření *Rozporządzenie Ministra Transportu* ze dne 30 dubna 2007 *w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* (Dz. U. Nr 89/2007 poz. 593), v platném znění a *Instrukcja Ir-8 (R-3)* PKP PLK S.A.*o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych*, v platném znění.

11.2 Ohlašovací pracoviště mimořádných událostí pro úsek státní hranice ČR/PR - ŽST Petrovice u Karviné je pracoviště výpravčího v ŽST Petrovice u Karviné.

Ohlašovací pracoviště mimořádných událostí pro úsek státní hranice PR/ČR - ŽST Zebrzydowice je pracoviště dyžurnego ruchu v ŽST Zebrzydowice.

11.3 Výpravčí, který zjistí na úseku přeshraničního provozu mimořádnou událost nebo o ní obdrží hlášení, je povinen neprodleně vyrozumět o této skutečnosti výpravčího sousední stanice styku.

ROZDZIAŁ 11
ZDARZENIA KOLEJOWE, PRACA W WARUNKACH ZIMOWYCH

11.1 Dla potrzeb niniejszego MPG zdarzenia nadzwyczajne definiowane są:

a) Na części odcinka ruchu transgranicznego, na którym ruch prowadzi SŽDC zdarzenia nadzwyczajne oraz tryby postępowania wskazane są w przepisach *č. 266/1994 Sb., o dráhách* i *č. 376/2006 Sb.* w brzmieniu obowiązującym wraz z meldunkami i odnośnymi uregulowaniami zarządcy infrastruktury.

b) Na części odcinka ruchu transgranicznego, na którym ruch prowadzi PKP PLK S.A. wypadki, poważne wypadki i incydenty oraz tryby postępowania wskazane są w *Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia* 2007 *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)* PKP PLK S.A. *o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych* w brzmieniu obowiązującym.

11.2 Miejscem zgłaszania zdarzeń nadzwyczajnych na odcinku granica państwa ČR/RP – stacja Petrovice u Karviné jest pomieszczenie dyżurnego ruchu na stacji Petrovice u Karviné.
Miejscem zgłaszania zdarzeń nadzwyczajnych na odcinku granica państwa RP/ČR – stacja Zebrzydowice jest pomieszczenie dyżurnego ruchu na stacji Zebrzydowice.

11.3 Dyżurny ruchu, który powziął wiadomość o zdarzeniu kolejowym na odcinku ruchu transgranicznego niezwłocznie powiadomi o tym dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji styku.

11.4 Opatření k poskytnutí pomoci a odstranění následků mimořádné události provádí provozovatel dráhy, na jehož infrastruktuře k mimořádné události došlo. Tomuto provozovateli dráhy také přísluší povinnost celkového řízení prací na místě mimořádné události. Druhý provozovatel dráhy může být požádán o pomoc (např. zaměstnanci, materiál, technika), a to za úhradu vynaložených nákladů.

11.4 Postępowanie celem udzielenia pomocy i usuwania skutków zdarzenia kolejowego prowadzi ten zarządca infrastruktury na terenie, którego doszło do zdarzenia. Sąsiedni zarządca infrastruktury może być proszony o pomoc w usuwaniu skutków (pracownicy, materiały, maszyny) ze zwrotem poniesionych kosztów.

11.5 Změna důkazních prostředků na místě vzniku mimořádné události je možná teprve po souhlasu šetřících orgánů, s výjimkou záchrany osob nebo zabránění vzniku dalších škod.

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

11.6 V případě účasti zaměstnanců nebo majetku SŽDC nebo PKP PLK S.A nebo třetích osob na mimořádné události musí být tento účastník přizván k šetření mimořádné události.
PKP PLK S.A. a SŽDC se neprodleně kontaktují prostřednictvím dispečerských pracovišť za účelem pozvání dotčeného zástupce účastníka mimořádné události na místo mimořádné události.

11.6 W przypadku uczestniczenia w zdarzeniu pracowników PKP PLK S.A. lub SŽDC ewentualnie osób trzecich, do prac komisji musi być wezwany przedstawiciel strony, którego pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
PKP PLK S.A. i SŽDC w takich przypadkach kontaktują się między sobą poprzez piony dyspozytorskie dla wezwania na miejsce zdarzenia zainteresowanego przedstawiciela w terminie niezwłocznym

11.7 Použití techniky na odstranění následků mimořádné události nebo následků zimy na úseku přeshraniční provozu a souhlas k nasazení těchto postředků dají velitel zásahu SŽDC prostřednictvím vedoucího dispečera, dyspozytor IDDE Sosnowiec a dyspozytor zakładowy IZ Sosnowiec.
Kontakty jsou uvedeny v Příloze č. 1.

11.7 Użycie sprzętu służącego do usuwania skutków wypadku lub sprzętu odśnieżnego do usuwania skutków zimy na odcinku ruchu transgranicznego oraz uruchomienie sprzętu musi być uzgodnione pomiędzy vedoucí dispečer [dyspozytor zmianowy] (na polecenie velitele zasahu SŽDC [kierujący akcją ratunkową]) i dyspozytorem IDDE Sosnowiec oraz dyspozytorem zakładowym IZ Sosnowiec.
Nr telefonów zawiera załącznik 1.

ČLÁNEK 12
MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÉ VĚCI

ROZDZIAŁ 12
PRZESYŁKI NADZWYCZAJNE I TOWARY NIEBEZPIECZNE

12.1 Přeprava mimořádných zásilek

12.1.1 Mimořádné zásilky jsou uvedeny v kartě UIC 502-1.

12.1.2 Přeprava mimořádných zásilek se uskutečňuje na základě souhlasů všech provozovatelů drah dotčených přepravou.

12.1.3 Podmínky pro přepravu mimořádných zásilek stanovují u SŽDC URMIZA (instradace MZ/PLM) a u PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (zgoda PNZ) a IDDE Sosnowiec (Zarządzanie przewozu przesyłki nadzwyczajnej - adres 4).

12.1 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

12.1.1 Określenie przesyłki nadzwyczajnej znajduje się w karcie UIC 502-1.

12.1.2 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie zezwoleń zarządców infrastruktur kolejowych biorących udział w przewozie.

12.1.3 Warunki przewozu przesyłek nadzwyczajnych podaje ze strony SŽDC URMIZA (instradace – MZ/PLM), a ze strony PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym („Zgoda PNZ“) i IDDE Sosnowiec (Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej - adres 4).

12.1.4 Zarządzanie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) na tratích PKP PLK S.A. od státní hranice ČR/PR vydá pracoviště stanovisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych v IDDE Sosnowiec po obdržení informace o zásilce od dopravce vezoucího mimořádnou zásilku od státní hranice. Bez vydání Zarządzanie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) nemůže být mimořádná zásilka přijata na dráhu provozovanou PKP PLK S.A..

12.1.4 Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) na liniach PKP PLK S.A. od granicy państwa wydaje stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych w IDDE Sosnowiec po otrzymaniu od przewoźnika przewożącego przesyłkę od granicy państwa zgłoszenia o przyjęciu przesyłki do przewozu. Bez zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) przesyłka nie może być przyjęta na tory zarządzane przez PKP PLK S.A.

12.1.5 Provozní dispečer 2 a dyspozytor IDDE Sosnowiec se informují o zařazení mimořádných zásilek ve vlaku.

12.1.5 Provozní dispečer 2 SŽDC i dyspozytor IDDE Sosnowiec przekazują sobie wzajemnie informacje o włączeniu przesyłki do pociągów.

12.1.6 Pro jízdu mimořádné ve směru SŽDC - PKP PLK S.A., v případech stanovených v Instrukcji (PKP PLK S.A.) Ir-10, svolá dopravce komisi k přijetí zásilky, v souladu s ustanoveními uvedenými v Instrukcji Ir-10. Protokol dopravce zašle IDDE Sosnowiec jako podklad k vydání telegramu adres 4 pro další jízdu.

12.1.6 Przejazd z kierunku SŽDC - PKP PLK S.A. w przypadkach określonych w Instrukcji Ir-10 (R-57) PKP PLK S.A, przewoźnik musi zwołać komisję w celu sprawdzenia przesyłki zgodnie z postanowieniami określonymi w Instrukcji Ir-10. Protokół wysyła do IDDE Sosnowiec aby uzyskać zgodę o dopuszczeniu przesyłki do przewozu telegramem adresu 4 na odcinku ruchu transgranicznego i dalej na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

12.2 Přeprava nebezpečných věcí

12.2 Przewóz towarów niebezpiecznych

12.2.1 Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí stanovuje Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí vysokého rizika na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. stanovuje instrukce Ir-16.

12.2.1 Przewóz towarów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z regulaminem RID.

Przewóz TWR na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanej przez PKP PLK S.A. odbywa się zgodnie z instrukcją Ir-16.

12.2.2 O přepravě nebezpečných věcí informuje provozovatele dráhy dopravce.

12.2.2 O przewozie towarów niebezpiecznych zarządcę infrastruktury powiadamia przewoźnik.

ČLÁNEK 13

BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI A POŽÁRNÍ OCHRANA, PRACOVNÍ ÚRAZY

ROZDZIAŁ 13

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY, OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYPADKI PRZY PRACY

13.1 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP) a požární ochrana (PO) se v ČR i RP řídí územně platnou legislativou a předpisy příslušného provozovatele dráhy.

13.1 **W zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy i ochrony przeciwpożarowej** obowiązują uregulowania prawne państwa i uregulowania właściwego zarządcy infrastruktury.

13.1.1 SŽDC a PKP PLK S.A si vzájemně uznávají (ve smyslu Rozhodnutí komise 2011/314/EU, bod 2.2.1) pro své zaměstnance, překračující státní hranice v rámci plnění pracovních povinností (prohlídky, měření, opravy a údržba), kvalifikaci z předpisů a nařízení týkajících se BOZP a požární ochrany.

13.1.1 PKP PLK S.A. i SŽDC uznają wzajemnie (wg Dyrektywy Komisji Europejskiej Nr 2011/314/EU punkt 2.2.1.) dla swoich pracowników przekraczających granice państwowe w ramach pełnionych obowiązków (przeglądy, pomiary, naprawy i utrzymanie), posiadane kwalifikacje z przepisów i instrukcji BHP i ochrony przeciwpożarowej.

13.1.2 Zaměstnavatel odpovídá za to, že při překročení státní hranice jsou jeho zaměstnanci prokazatelně proškoleni z místních podmínek příslušného provozovatele dráhy.

13.1.3 Zaměstnanci uvedení v bodě 2.7 musí znát a být prokazatelně poučeni z předpisů a nařízení provozovatelů drah, týkajících se BOZP a PO vzhledem k místním podmínkám.

13.2 Pracovní úrazy

13.2.1 Zaměstnanec, který utrpěl pracovní úraz na úseku přeshraničního provozu (nebo svědek úrazu), musí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu jedné ze stanic styku.

13.2.2 Zaměstnanec, který utrpěl pracovní úraz v ŽST (nebo svědek úrazu), musí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu té stanice, kde k úrazu došlo.

13.2.3 Výpravčí, kterému byl pracovní úraz ohlášen, postupuje v souladu s předpisy a nařízeními příslušného provozovatele dráhy.

13.2.4 Objasnění příčin vzniku pracovního úrazu provádí zaměstnavatel postiženého zaměstnance a provozovatel dráhy (na jehož dráze k úrazu došlo) v souladu s platnou legislativou.

13.1.2 Każdy pracodawca odpowiedzialny jest za to, że jego pracownicy, w czasie pobytu na terytorium drugiego państwa są przeszkoleni z warunków miejscowych obowiązujących u właściwego Zarządcy infrastruktury

13.1.3 Pracownicy wymienieni w pkt nr 2.7 muszą znać i być dowodnie przeszkoleni z przepisów i uregulowań miejscowych zarządców infrastruktury dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy i ochrony przeciwpożarowej.

13.2 Wypadki przy pracy

13.2.1 Pracownik, który uległ wypadkowi na odcinku ruchu transgranicznego lub świadek jest zobowiązany zgłosić niezwłocznie ten fakt dyżurnemu ruchu jednej ze stacji styku.

13.2.2 Pracownik, który uległ wypadkowi w stacji styku (lub świadek wypadku) musi ten fakt zgłosić dyżurnemu ruchu tej stacji gdzie doszło do wypadku.

13.2.3 Dyżurny ruchu w każdym przypadku postępuje zgodnie z przepisami obowiązującymi u właściwego zarządcy infrastruktury.

13.2.4 Postępowanie wyjaśniające prowadzi pracodawca, którego pracownik uległ wypadkowi. Ustalenia przyczyn powstania wypadku będą przesłane zarządcy infrastruktury na terenie, którego doszło do wypadku.

ČLÁNEK 14
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Telefonní seznam a kontakty
Příloha 2 Schematické nákresy ŽST
Příloha 3 Vzory písemných rozkazů SŽDC (3-1) a PKP PLK S.A. (3-2)
Příloha 4 Výňatky z provozních předpisů SŽDC (část 4-1) a PKP PLK S.A. (část 4-2)
Příloha 5 Seznam souvisejících dokumentů

ROZDZIAŁ 14
WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Zał. 1 – Spis telefonów i kontaktów
Zał. 2 – Plany schematyczne stacji
Zał. 3 – Wzory rozkazów pisemnych SŽDC (3-1) i PKP PLK S.A. (3-2)
Zał. 4 – Wyciąg z przepisów SŽDC (część 4-1) i PKP PLK S.A. (część 4-2)
Zał. 5 – Dodatkowe dokumenty związane z MPG

ČLÁNEK 15
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

15.1 Za zpracování, aktualizaci a zveřejňování Místního pohraničního ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úseku přeshraničního provozu Zebrzydowice – Petrovice u Karvine odpovídají SŽDC a PKP PLK S.A.

ROZDZIAŁ 15
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1 Za opracowanie, aktualność i bieżącą weryfikację Miejscowego Porozumienia Granicznego o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej na odcinku ruchu transgranicznego Zebrzydowice (RP) – Petrovice u Karviné (ČR) odpowiadają SŽDC i PKP PLK S.A.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo: Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000
Právní forma: státní organizace
Zapsaná v: Obchodný rejstřík Městského soudu v Praze
Spisová značka: A 48384
IČ: 709 94 234

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

15.2 Toto Místní pohraniční ujednání nabývá platnosti dnem podpisu poslední stranou a účinnosti dnem 1. 8. 2015.

15.2 Niniejsze Miejscowe Porozumienie Graniczne jest ważne z dniem podpisania przez obydwie strony i wchodzi w życie w dniu 1. 8. 2015.

15.3 Místní ujednání je vyhotoveno ve dvou dvojjazyčných originálech v českém a polském jazyce.
SŽDC i PKP PLK.S.A. obdrží po jednom originálním exempláři.

15.3 Miejscowe porozumienie sporządzono w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach w czeskim i polskim języku.
SŽDC i PKP PLK.S.A. otrzymują po jednym oryginalnym egzemplarzu.

15.4 Změny a doplňky tohoto Místního pohraničního ujednání musí být předem projednány a písemně odsouhlaseny oprávněnými zástupci.

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

15.5 Místní pohraniční ujednání je zveřejněno na webových stránkách provozovatelů drah SŽDC (www.szdc.cz) a PKP PLK S.A. (www.plk-sa.pl).

15.5 Miejscowe porozumienie publikowane jest na stronach internetowych zarządców infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. (www.plk-sa.pl) i SŽDC (www.szdc.cz).

15.6 Místní pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úseku přeshraničního provozu Zebrzydowice RP – Petrovice u Karviné (ČR) účinné dnem 1.4.2009 pozbývá platnosti a účinnosti dnem 1. 8. 2015.

15.6 Miejscowe Porozumienie Graniczne regulujące zarządzanie infrastrukturą kolejową dla prowadzenia i organizowania ruchu kolejowego na odcinku granicznym i w stacjach granicznych Zebrzydowice RP – Petrovice u Karviné (ČR) z dnia 01.04.2009 r. przestaje obowiązywać z dniem 1. 8 2015.

V Praze dne 23. 6. 2015

Sosnowiec, dnia 30. 6. 2015

Ing. Josef Hendrych, v.r.
náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu

Daniel Dygudaj, v.r.
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu

Telefonní seznam a kontakty

Spis telefonów i kontaktów

název pracoviště nebo pracovní zařazení	telefon	e-mailová adresa
SŽDC		
GŘ SŽDC		
vedoucí skupiny pro mezinárodní styk drah	+420 972 235 561, +420 724 356 257	
styk drah SŽDC – PKP PLK S.A., zpracování MPU	+420 972 765 084, +420 602 289 160	
Řízení provozu		
Vedoucí odboru provozu OŘ Ostrava	+420 972 765 007	
Přednosta PO Ostrava	+420 972 762 490	
Náměstek přednosty PO Ostrava	+420 972 762 491	
Sekretariát PO Ostrava	+420 972 762 112	ZSTOVAsek@szdc.cz
Dozorčí provozu	+420 972 756 490	
CDP Přerov- Vedoucí dispečer	+420 972 730 000, +420 602 288 982	CDPPREveddisp@szdc.cz
CDP Přerov- Provozní dispečer 2	+420 972 730 002	CDPPREprovdisp2@szdc.cz
Výpravčí ŽST Petrovice u Karviné	+420 972 756 851	ZSTOVAHNpobPUK@szdc.cz
Manipulační kancelář PO Ostrava	+420 972 762 178	ZSTOVAHNmankan@szdc.cz
Zpracování ROV (zabezpečovací zařízení)	+420 972 765 413	
Zpracování ROV	+420 972 765 189	
Úsek náměstka provozu infrastruktury		
Přednosta Správy tratí Český Těšín	+420 972 766 160, +420 724 039 284	
Dispečer Správy tratí Český Těšín	+420 972 754 485	OROVAST2@szdc.cz
Vedoucí provozního střediska ST Karviná	+420 972 755 482	OROVATOJAV@szdc.cz
Přednosta Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Ostrava	+420 972 766 400, +420 602 586 915	
Dispečer Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Ostrava	+420 972 766 425	OROVASSZT@szdc.cz
Vedoucí provozního střediska SSZT Český Těšín	+420 972 754 477, +420 602 727 745	OROVASZOCTS@szdc.cz
Přednosta Správy elektrotechniky a energetiky Ostrava	+420 972 766 500, +420 602 586 714	
Vedoucí elektrodispečer Ostrava	+420 972 762 455, +420 724 890 506	
Elektrodispečer II. Ostrava	+420 972 762 683, +420 972 762 354, +420 602 586 725	OROVAeldispOVA@szdc.cz
Vedoucí provozního střediska OTV Bohumín	+420 972 756 459	OROVAotvBHM@szdc.cz
Přednosta Správy mostů a tunelů Ostrava	+420 972 766 600, +420 724 039 287	
Vedoucí provozu infrastruktury Správy mostů a tunelů Ostrava	+420 972 766 610, +420 602 737 880	
Ostatní		
Policie České republiky – obvodní oddělení Karviná 7	+420 596 342 333, +420 974 744 771	
Operační středisko JPO HZS SŽDC Ostrava	+420 972 762 462, +420 721 423 538	

PKP PLK S.A.		
Nazwa abonenta	**Nr telefonu stacjonarny**	**e-mail:**
IDDE 4 Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym Sosnowiec		
Naczelnik Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym	+48 32 710 4900	janusz.krygier@plk-sa.pl
Z-ca Naczelnika Ekspozytury Kierowania Ruchem Kolejowym	+48 32 710 4910	
Dyspozytor - koordynator	+48 32 710 4923 +48 32 710 4925	idde4.koordynator@plk-sa.pl
Dyspozytor liniowy	+48 32 710 4922	
Dyspozytor – obsługa przewoźników	+48 32 710 4947	idde4.przewoznik@plk-sa.pl
Dyspozytor planowania	+48 32 710 4928	idde4.planowanie@plk-sa.pl
IJRJ Ekspozytura Centrum Rozkładów Jazdy Sosnowiec		
Naczelnik Ekspozytury Centrum Rozkładów Jazdy	+48 32 710 4902	krystian.mazelon@plk-sa.pl
Z-ca Naczelnika Ekspozytury Centrum Rozkładów Jazdy	+48 32 710 4936	marcin.koziel@plk-sa.pl
Zespół ds. indywidualnego rozkładu jazdy	+48 32 710 4904 +48 32 710 4905	ijrj4.indywidualny@plk-sa.pl
Zespół ds. rocznego rozkładu jazdy	+48 32 710 4935	ijrj4.roczny@plk-sa.pl
Stanowisko ds. zamknięć torowych	+48 32 710 4908	hanna.czerska@plk-sa.pl
EZ Katowice		
Dyspozytor zasilania elektroenergetycznego	+48 32 710 6477 +48 32 710 6480	
Naczelnik Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego Czechowice - Dziedzice	+48 32 719 8336	
Z-ca Naczelnika Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego Czechowice - Dziedzice	+48 32 719 8335	
IZ Sosnowiec		
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych	+48 32 710 4001	iz.sosnowiec@plk-sa.pl
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	
Zamknięcia torowe – regulaminy tymczasowe	+48 32 710 4085	bogumila.kyrcz@plk-sa.pl
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 32 410 4070	
Dyspozytor zakładowy	+48 32 710 4004 +48 32 710 4005	
ISE Czechowice Dziedzice		
Naczelnik Sekcji Eksploatacji	+48 32 7198 340	
Z-ca Naczelnika ds. inżynierii ruchu	+48 32 7198 317	zygmunt.pecuch@plk-sa.pl
Z-ca Naczelnika ds. automatyki i telekomunikacji	+48 32 7198 352	
Z-ca Naczelnika ds. drogowo - budynkowych	+48 32 7198 318	
Dyżurny ruchu dysponujący w Zebrzydowicach - tel./fax	+48 32 7190 155 +48 32 7190 313	

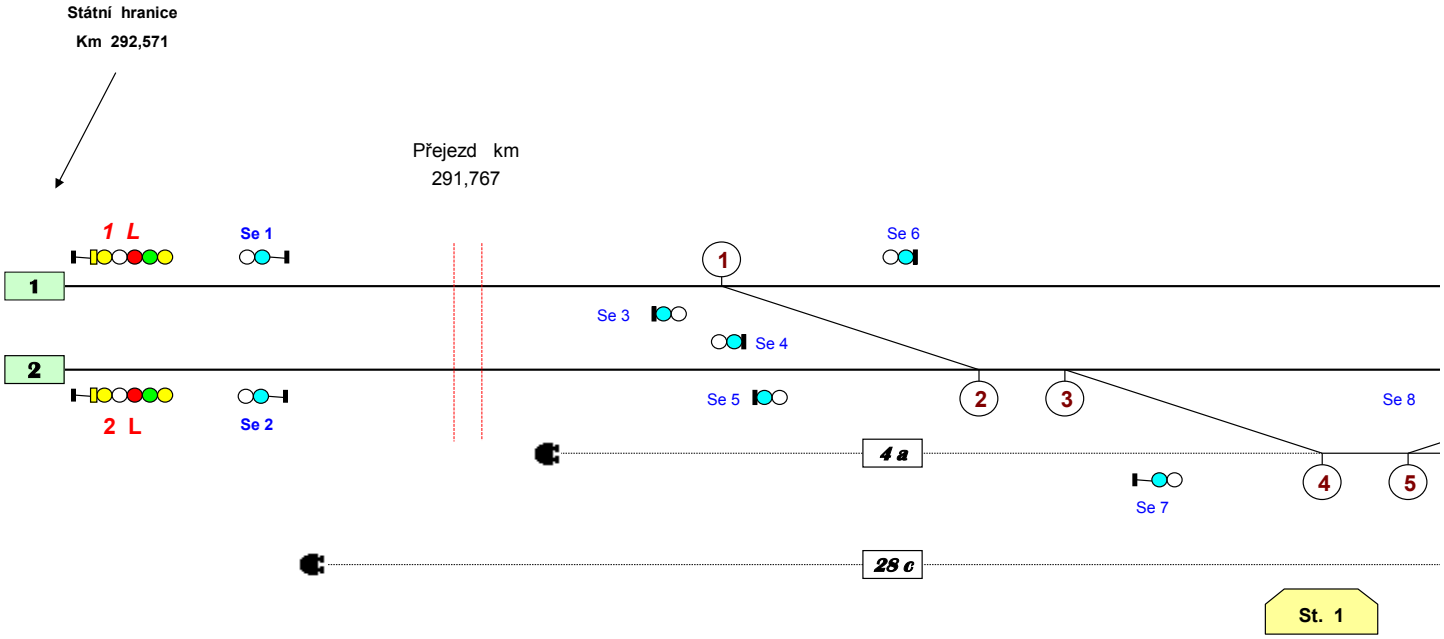
Schematické nákresy

Plany schematyczne

← *Zebrzydowice - PKP*

Návěstidla

Vjezdová	Odjezdová				Cestová
Z koleje č. 2		S 3 291,141	S 10 291,302	S 20 291,253	
AB 79,587	S 1 291,262	S 5 291,123	S 12 291,269	S 22 291,229	Sc 7 290,867
2 L 292,150		S 6 291,268	S 14 291,257	S 24 291,206	
	S 2 291,274	S 7a 291,152	S 16 291,269	S 26 291,204	Sc 9 290,882
Z koleje č. 1		S 8 291,330	S 18 291,251		
AB 79,587					
1 L 292,150					



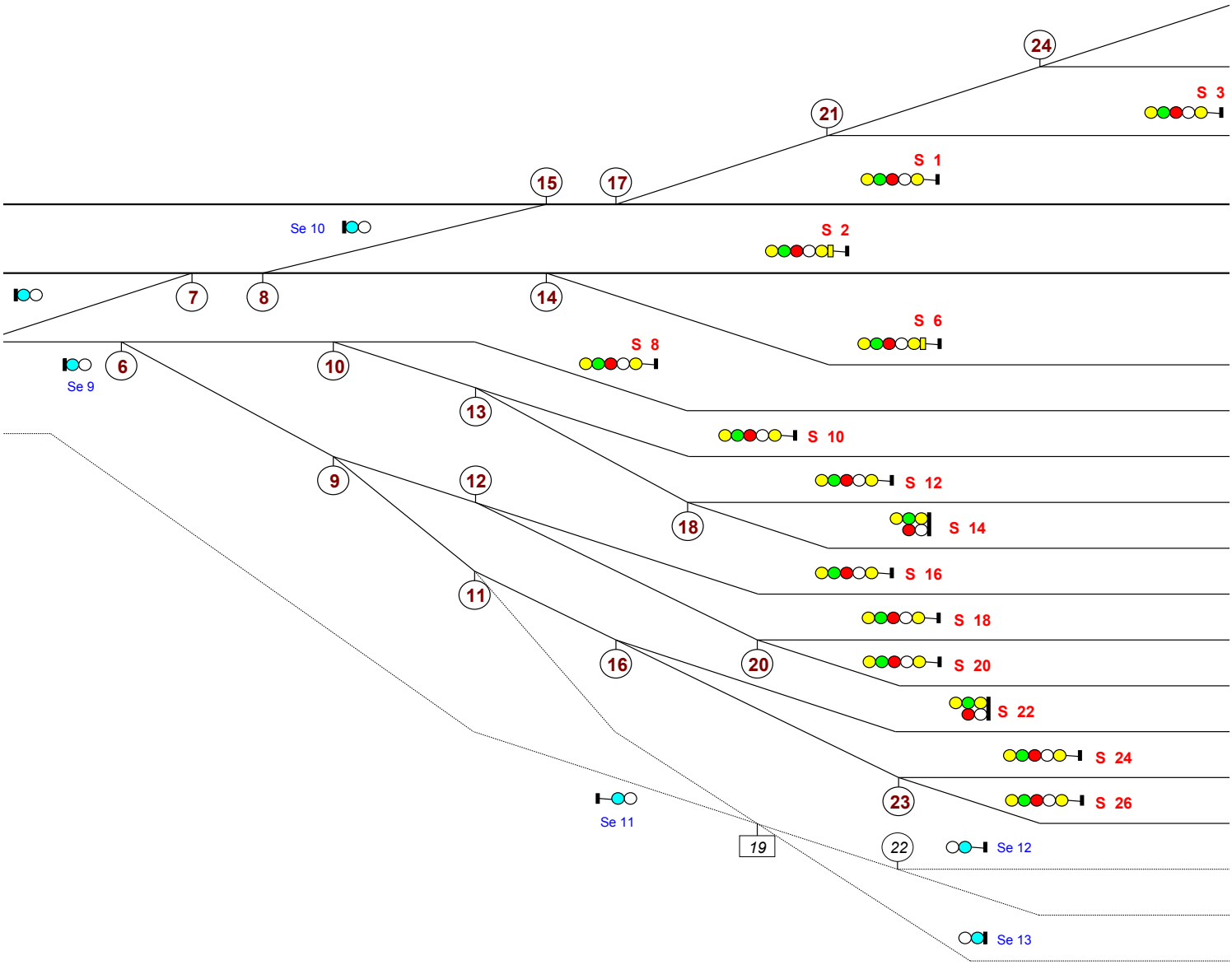
Výhybky

č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.
1	**291,747**	*-65*	291,682	elm.		12	291,377	*-51*	291,326	elm.
						13	291,370	*-51*	291,319	elm.
2	**291,649**	*65*	291,714	elm.		14	291,353	*-65*	291,288	elm.
						15	291,346	*51*	291,397	elm.
3	291,615	*-51*	291,564	elm.		16	291,341	*-51*	291,290	elm.
4	291,537	*51*	291,588	elm.		17	291,340	*-51*	291,289	elm.
5	291,491	*-42*	291,449	elm.		18	291,331	*-51*	291,280	elm.
6	291,430	*-51*	291,379	elm.		20	291,327	*-51*	291,276	elm.
7	291,422	*51*	291,473	elm.		21	291,300	*-51*	291,249	elm.
8	291,422	*-51*	291,371	elm.		23	291,269	*-42*	291,227	elm.
9	291,403	*-51*	291,352	elm.		24	291,267	*-51*	291,216	elm.
10	291,403	*-51*	291,352	elm.		25	291,234	*-42*	291,192	elm.
11	291,377	*-51*	291,326	elm.		30	290,932	*-47*	290,885	elm.

Návěstidla

Seřaďovací

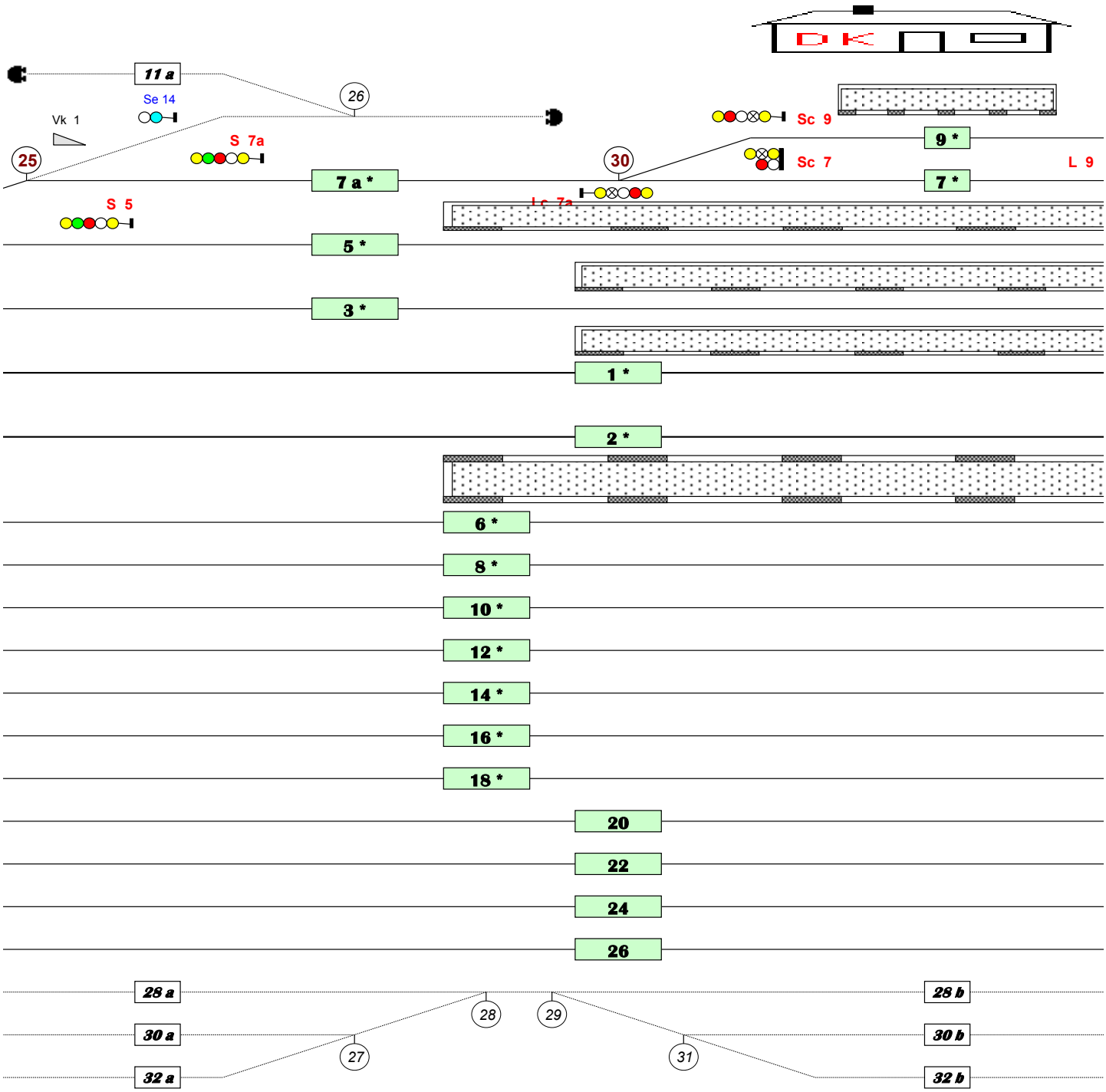
Se 1	292,100	Se 3	291,747	Se 6	291,673	Se 9	291,427	Se 12	291,277
		Se 4	291,724	Se 7	291,592	Se 10	291,405	Se 13	291,277
Se 2	292,100	Se 5	291,724	Se 8	291,475	Se 11	291,366	Se 14	291,171



Petrovice u Karviné

Sena © Jpg

I / 2000

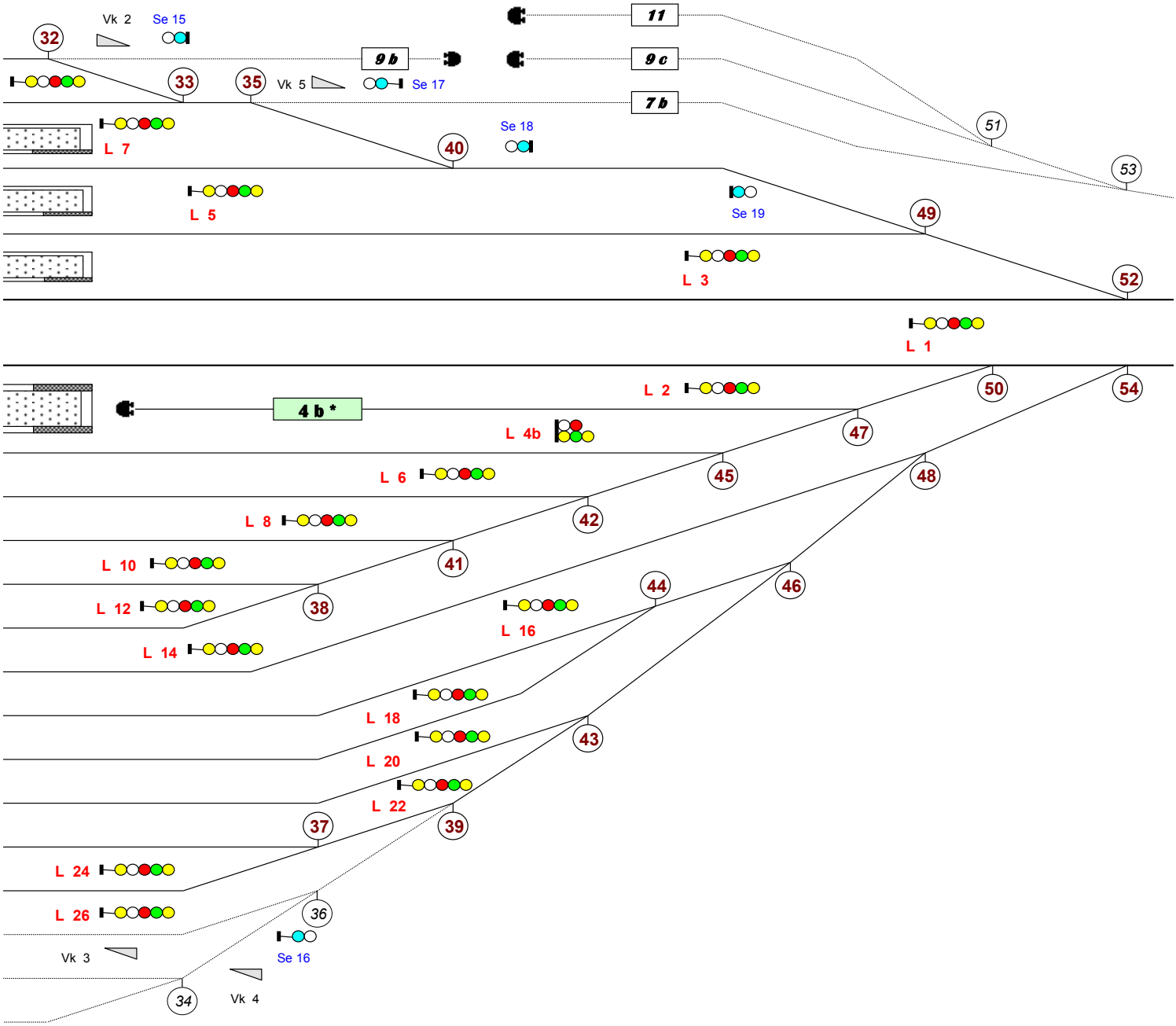


Návěstidla

Seřaďovací

Se 15	290,676	Se 18	290,533	Se 21	290,339		
Se 16	290,604	Se 19	290,435	Se 22	290,232	Se 24	290,119
Se 17	290,550	Se 20	290,359	Se 23	290,148	Se 25	290,092

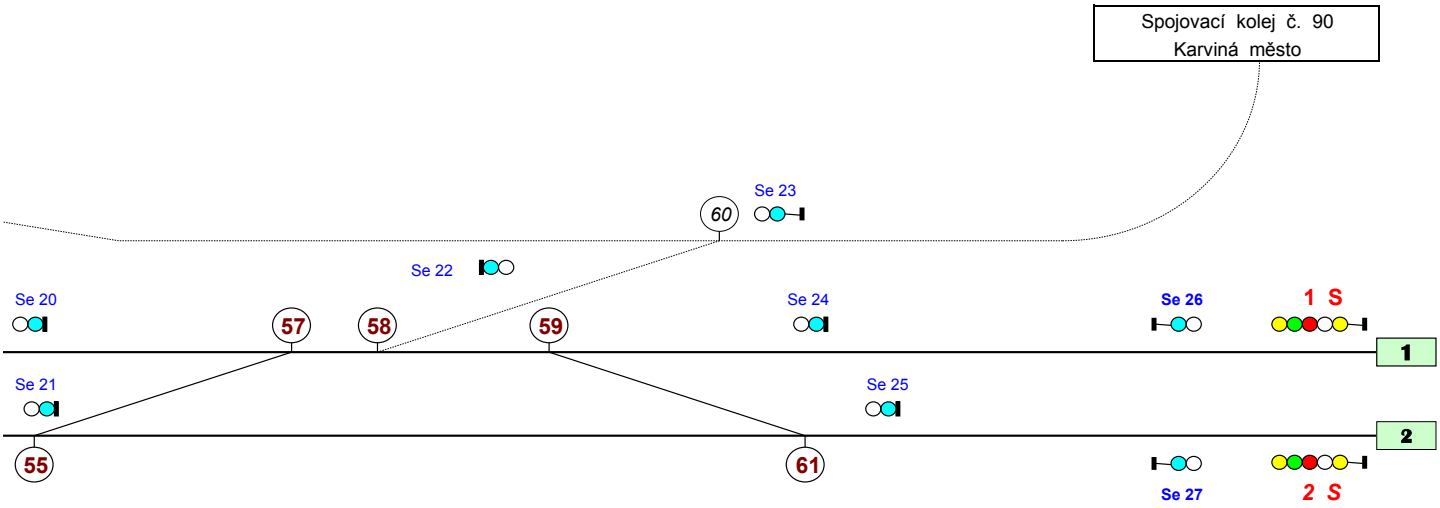
Se 26	**289,863**
Se 27	**289,863**



Dětmarovice →

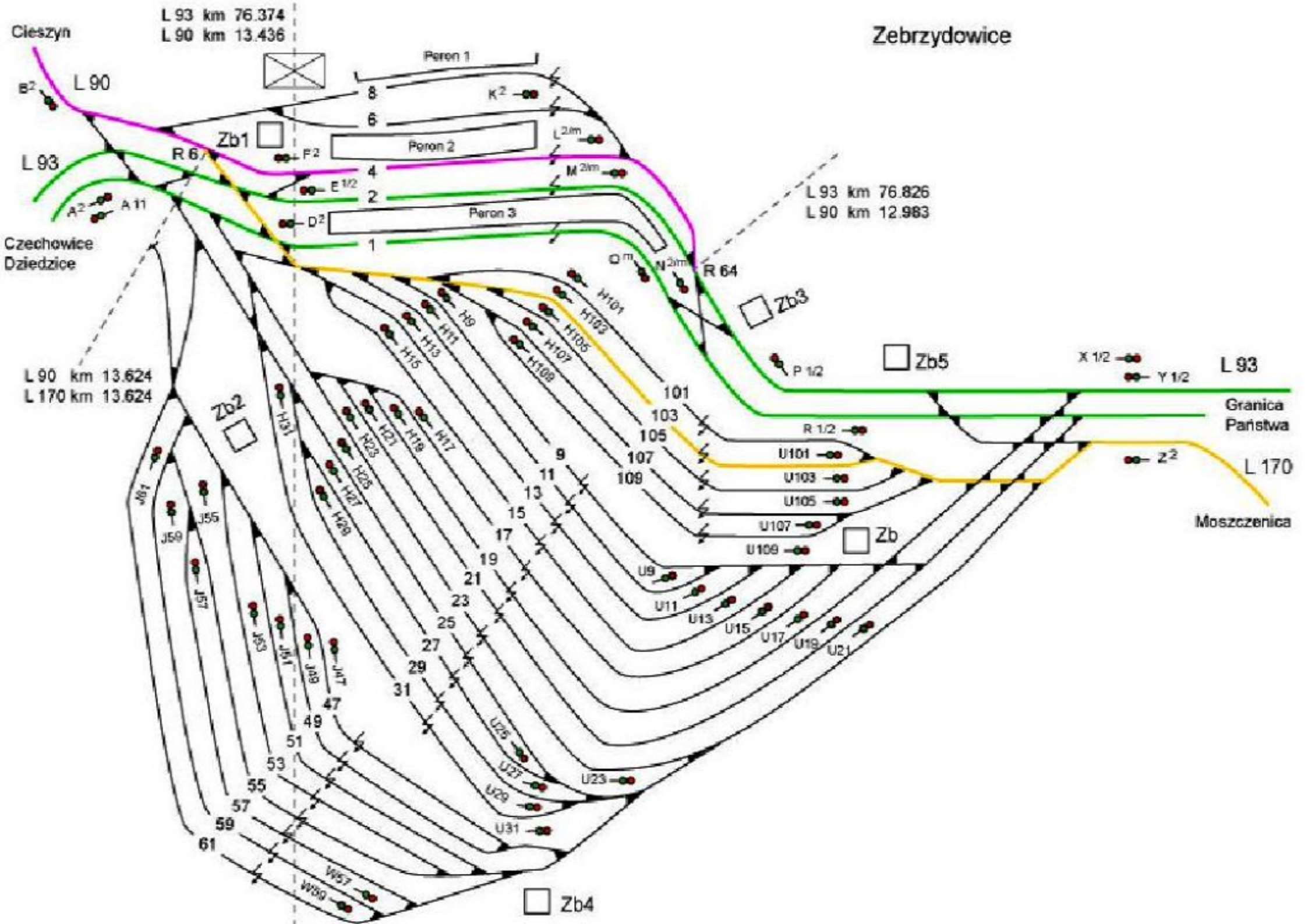
Návěstidla

Cestová	Odjezdová				Vjezdová
		L 4b 290,503	L 9 290,738	L 18 290,557	Z koleje č. 1
	L 1 290,410	L 5 290,599	L 10 290,604	L 20 290,550	*AB 288,722*
Lc 7a 290,945	L 2 290,470	L 6 290,542	L 12 290,613	L 22 290,535	**1 S 289,813**
		L 7 290,711	L 14 290,599	L 24 290,624	Z koleje č. 2
	L 3 290,474	L 8 290,568	L 16 290,513	L 26 290,639	*AB 288,722*
					2 S 289,813



Výhybky

č.	staničení	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.
19	*291,331*	elm.		32	290,729	*-47*	290,682	elm.		47	290,426	*51*	290,477	elm.
22	*291,279*	ruč.		33	290,660	*47*	290,707	elm.		48	290,415	*51*	290,466	elm.
26	*291,089*	ruč.		35	290,611	*-51*	290,560	elm.		49	290,407	*51*	290,458	elm.
27	*290,969*	ruč.		37	290,590	*42*	290,632	elm.		50	290,387	*51*	290,438	elm.
28	*290,940*	ruč.		38	290,562	*51*	290,613	elm.		52	290,364	*51*	290,415	elm.
29	*290,936*	ruč.		39	290,554	*42*	290,596	elm.		54	290,341	*51*	290,392	elm.
31	*290,909*	ruč.		40	290,535	*51*	290,586	elm.		55	290,335	*-51*	290,284	elm.
34	*290,641*	ruč.		41	290,529	*51*	290,580	elm.		57	290,260	*51*	290,311	elm.
36	*290,593*	ruč.		42	290,496	*51*	290,547	elm.		58	290,254	*-65*	290,189	elm.
				43	290,479	*42*	290,521	elm.						
51	*290,375*	ruč.		44	290,471	*42*	290,513	elm.		**59**	**290,177**	*-51*	290,126	elm.
53	*290,352*	ruč.		45	290,459	*51*	290,510	elm.						
60	*290,156*	elm.		46	290,447	*42*	290,489	elm.		**61**	**290,100**	*51*	290,151	elm.


Cieszyn
L 93 km 76.374
L 90 km 13.436
Zebrzydowice
L 90
L 93
Zb1
R 67
Peron 1
Peron 2
Peron 3
Czechowice
Dziedzice
L 93 km 76.826
L 90 km 12.983
R 64
Zb3
Zb5
L 93
Granica
Państwa
L 170
Moszczenica
L 90 km 13.624
L 170 km 13.624
Zb2
Zb
Zb4

Vzory písemných rozkazů SŽDC a PKP PLK S.A.

Wzory rozkazów pisemnych SŽDC i PKP PLK S.A.

Vzory písemných rozkazů SŽDC
Wzory rozkazów pisemnych SŽDC

Všeobecný rozkaz

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo .....

V ..... dne ..... 20 .....
(razítko)

....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)

∗ 415 758

Rozkaz k opatrné jízdě

ROZKAZ K OPATRNÉ JÍZDĚ pro vlak číslo .....

Č á s t A

Jeďte k přejezdům

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

v km ..... mezi [1] .....
a [2] .....

se zvýšenou opatrností!

Č á s t B

Jeďte z ..... do .....
pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
Označte vlak pro jízdu za nemožného dorozumění dle předpisu SŽDC D1!
Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí.

Ve stanici ..... zastavte! [*]

Povolenku odevzdejte ve stanici ..... ! [*]

Jiné příkazy:

V ..... dne ..... 20 .....
(stanice, hradlo, hláska)

....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.
Nepoužité řádky v části A škrtněte šikmou čarou.
[*] Nehodící se větu škrtněte.
[1] U PZZ v obvodu stanice škrtněte a dopište „v ŽST“ („v zastávce“).
[2] U PZZ v obvodu stanice nevyplňujte.

∗ 338 015

Rozkaz Z

ROZKAZ Z pro vlak číslo .....

Č á s t 1

Návěstidla ..... se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.
Pojedete na traťovou kolej číslo .....*).
K prvnímu oddílovému návěstidlu jeďte podle rozhledových poměrů. Od tohoto návěstidla jeďte podle návěstního znaku návěstidla.

Č á s t 2

Návěstidla ..... se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. §)
Do ..... pojedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo .....*). Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h.
U návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** jednejte jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

Č á s t 3

Návěstidla ..... se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. §)
Do ..... pojedete po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu, nepřekročte rychlost 100 km/h.
V úrovni návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** u správné koleje jednejte jako u předvěsti s návěstí **Výstraha** **).
Vjezdové návěstidlo správné koleje do ..... pro vaši jízdu platí **).

Jiné příkazy:

V ..... dne ..... 20 .....
(razítko)

....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)

Nehodící se část škrtněte šikmo.
*) Vyplňuje se jen na dvou a vícekolejných tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtne; číslo traťové koleje zapisujte slovy.
**) škrtněte celou větu, má-li nesprávná kolej vlastní vjezdové návěstidlo nebo jedou-li vlaky souběžně po obou traťových kolejích nebo stanoví-li to rozkaz o výluce. ∗ 262 450
§) Nehodí-li se, škrtněte celou větu.

Příkaz vlaku

Příkaz vlaku číslo: .....

Část 1

Vjezdové a cestové *) návěstidlo ..... se neobsluhuje, vjezd do stanice ..... dovolen.

Část 2

Návěstidla ..... ve stanici ..... se neobsluhují,
po rozkazu k odjezdu smíte odjet. Pojedete na traťovou kolej číslo ..... . 1)
K dalšímu hlavnímu návěstidlu jeďte podle rozhledových poměrů. *) 2)

Část 3

Návěstidla ..... se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. *)
Z ..... do ..... pojedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo ..... . 1)
Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h.
U návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** jednejte jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

Část 4

Návěstidla ..... se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. *)
Z ..... do ....., ... pojedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo ..... . 1)
Oddílové návěstidlo automatického hradla v km ..... pro vaši jízdu neplatí.

Část 5

Oddílové návěstidlo automatického hradla se pro vaši jízdu neobsluhuje. Vjezd do druhého traťového oddílu povolen.

Část 6

K přejezdům v km ..... mezi 3) ..... a 4) .....
v km ..... mezi 3) ..... a 4) .....
v km ..... mezi 3) ..... a 4) .....
jeďte se zvýšenou opatrností!

Část 7

Ve stanici ..... pojedete na obsazenou kolej.

Část 8

Jiné příkazy:

.....	.....	.....
Podpis strojvedoucího	ŽST - číslo rozkazu	Převzal (příjmení, prac. zařazení)

Dne ..... 20 .....

.....
Příjmení výpravčího (traťového dispečera)

Nehodící se část škrtněte šikmo, číslo traťové koleje zapisujte slovy!

*) Nehodící se škrtněte.

1) Vyplňuje se jen na dvou a vícekolejných tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtne.

2) Platí jen na tratích s automatickým blokem.

3) U PZZ v obvodu stanice škrtněte a dopište „v ŽST“.

4) U PZZ v obvodu stanice nevyplňujte.

Číslo rozkazu: ∗ 014 483

Wzory rozkazów pisemnych PKP PLK S.A.
Vzory písemných rozkazů PKP PLK S.A.

Rozkaz pisemny „O" Nr *67*

dla pociągu nr *5513* dnia *11.05.* 20 *07* 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				
Dziembówko – Chodzież	*77,4*	*77,5*	*30*		*tor po naprawie*

2. Inne:

Chodzież (stacja)	*Ch* (posterunek)	*8* (godz.)	*44* (min.)
Sadowski (dyżurny ruchu)	(z polecenia dyżurnego ruchu)		
Rozkaz otrzymałem	*Ostrowski* (kierownik pociągu)	(maszynista)	

PKP S.A. (R-307) *000001

Rozkaz pisemny „S" nr 98

dla ~~manewru~~ pociągu nr 5530 dnia 23.05.2007r.

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 A
– ~~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:

Chodzież (stacja)	Ch (posterunek)	8 (godz.)	37 (min.)
Sadowski (dyżurny ruchu)	(z polecenia dyżurnego ruchu)		
Rozkaz otrzymałem	Ostrowski (kierownik pociągu)	(maszynista)	

Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.

PKP S.A. (R-305) •000001

Rozkaz pisemny „N" nr 2

dla pociągu nr 15683 dnia 23.05. 20 07 r.

1 Od Nasielska do Świercz
tor nr 1 jest zamknięty, ruch jednotorowy
dwukierunkowy wprowadzono po torze nr 2

2 ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz Jazdy"
~~tylko tego rozkazu pisemnego~~
– przejechać obok wskazującego sygnał „Stój" semafora
wyjazdowego L
~~drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu)~~
~~wjazdowego na post. odg. bez sem. wyjazdowego~~
i wyjechać w kierunku Świercz
na tor szlakowy lewy – ~~prawy~~ nr 2
– ~~z toru nr nie posiadającego semafora~~
~~wyjazdowego wyjechać w kierunku~~
~~na tor szlakowy lewy – prawy nr~~

3 Jazda – popychanie pociągu odbędzie się w kierunku:
..... do km ..... skąd
pociąg – popychacz ma wrócić po torze lewym nr .....
najpóźniej o godz. ..... min. .....

4 WJAZD z toru szlakowego nr 2
na stację – ~~posterunek odgałęźny~~ Świercze odbędzie się po otrzymaniu:
– sygnału zastępczego „Sz" na osobnym urządzeniu
ustawionym z lewej – ~~z prawej~~ strony toru
– ~~rozkazu pisemnego „N" (dorzuconego lub przekazanego przez urządzenia łączności)~~

5 ZEZWALAM wjechać z toru szlakowego nr .....
z kierunku ..... na stację – post. odgałęźny .....
i przejechać obok sygnału „Stój" na .....

6 Inne:

Nasielsk (stacja)	Ns (posterunek)	7 (godz.)	45 (min.)
Dąbski (dyżurny ruchu)	(z polecenia dyżurnego ruchu)		
Rozkaz otrzymałem	(kierownik pociągu)	Stolarczyk (maszynista)	

Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.

PKP S.A. (R-306) ▪000001

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 1.6

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

Výňatky z provozních předpisů SŽDC a z návěstních předpisů PKP PLK S.A.

Wyciągy z przepisów prowadzenia ruchu kolejowego SŽDC i z sygnalizacji kolejowej PKP PLK S.A.

Výňatek z provozních předpisů SŽDC

(Překlad v polském jazyku má pouze informativní charakter)

ČÁST PRVNÍ
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

(…)

Kapitola II
Základní pojmy

A. VŠEOBECNĚ

(…)

64. **Obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu** je úsek koleje v obvodu stanice nebo odbočky, který:

a) začíná:
   aa) od hlavního návěstidla, umístěného přímo u koleje nebo

   ab) od návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty.**

b) V případě obvodu výhybek přilehlých k vjezdovému nebo cestovému návěstidlu končí poslední pojížděnou výhybkou:

   ba) před následujícím hlavním návěstidlem v obvodu dopravny, platným pro příslušný směr jízdy a umístěným přímo u koleje, nebo

   bb) před následujícím návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro příslušný směr jízdy.

c) v případě obvodu výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu končí poslední pojížděnou výhybkou v obvodu dopravny.

(…)

B. ZÁKLADNÍ POJMY PRO NÁVĚŠTĚNÍ

(…)

96. **Denní návěst** je návěst používaná za viditelnosti na vzdálenost

Wyciąg z przepisów prowadzenia ruchu kolejowego SŽDC

(Tłumaczenie w języku polskim ma wyłącznie charakter informacyjny.)

CZĘŚĆ PIERWSZA
POSTANOWIENIA OGÓLNE

(…)

Rozdział II
Podstawowe pojęcia

A. OGÓLNE

(…)

64. **Grupa rozjazdów osłanianych semaforem** wjazdowym, drogowskazowym lub wyjazdowym jest to odcinek infrastruktury kolejowej w obrębie stacji lub posterunku odgałęźnego, który:

a) rozpoczyna się
   aa) od sygnalizatora ustawionego bezpośrednio z prawej, lewej strony toru lub nad torem
   ab) od wskaźnika z sygnałem **Konec vlakové cesty** (Koniec drogi przebiegu).

b) W przypadku grupy rozjazdów osłanianych semaforem wjazdowym lub drogowskazowym kończy sie ostatnim przejeżdżanym rozjazdem:
   ba) Przed następnym semaforem drogowskazowym lub wyjazdowym w okręgu nastawczym dla danego kierunku jazdy ustawionego bezpośrednio z prawej, lewej strony toru lub nad torem lub
   bb) Przed następnym wskaźnikiem z sygnałem **Konec vlakové cesty** (Koniec drogi przebiegu) obowiązującym dla danego kierunku jazdy

c) W przypadku grupy rozjazdów osłanianych przez semafor wyjazdowy jest to koniec ostatniego rozjazdu w okręgu nastawczym.

(…)

B. PODSTAWOWE POJĘCIA SYGNALIZACJI

(…)

96. **Sygnał dzienny** jest to sygnał podawany w czasie kiedy widoczność

alespoň 100 m.

(…)

111. **Noční návěst** je návěst návěstidla používaná za snížené viditelnosti.

(…)

116. **Pomalu přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 54 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrazech znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno čtyřmi paprsky).

(…)

123. **Rychle přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 108 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrazech znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno osmi paprsky).

(…)

125. **Snížená viditelnost** je viditelnost, při níž nejsou nejméně na vzdálenost 100 m zřetelně viditelné předměty a osoby (v době od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, silného deště, v tunelu a v uzavřených neosvětlených prostorech).

(…)

132. **Zábleskové světlo** je světlo, které vzniká opakovanými záblesky. Na obrazech znázorňujících návěsti zábleskového světla je zobrazení provedeno třemi paprsky.

(…)

136 **Zkrácená vzdálenost** je pojem, který je používán, není-li dodržena vzdálenost mezi návěstidly, stanovená předpisem, ale přitom je zajištěno, že strojvedoucí při rychlosti, kterou má dovoleno v daném úseku jet, splní pokyn, daný návěstí.

137. **Zkrácená zábrzdná vzdálenost** je pojem, který je používán, není-li dodržena vzdálenost mezi hlavními závislými návěstidly nebo mezi samostatnou předvěstí a hlavním návěstidlem, stanovená předpisem, ale přitom je zajištěno, že při uposlechnutí pokynu daného návěstí strojvedoucí dostatečně brzděný vlak bezpečně zastaví z rychlosti, kterou má dovoleno v daném úseku jet.

(…)

C. NÁVĚSTIDLA

(…)

172. **Indikátorová tabulka** slouží ke značení hlavních návěstidel, od kterých je v případech stanovených tímto předpisem stanovena jiná než

wynosi przynajmniej 100 m.

(…)

111. **Sygnał nocny** jest to sygnał podawany w czasie ograniczonej widoczności

(…)

116. **Światło wolno migające** jest to światło gdzie miganie następuje w przybliżeniu 54 razy na minutę w równych odstępach czasowych (zobrazowane czterema promieniami)

(…)

123. **Światło szybko migające** jest to światło gdzie miganie następuje w przybliżeniu 108 razy na minutę w równych odstępach czasowych (zobrazowane ośmioma promieniami)

(…)

125. **Ograniczona widoczność** występuje wtedy kiedy przedmioty i osoby nie są widoczne z odległości 100 m (w okresie od zmroku do świtu, w czasie występowania mgły, śnieżycy, silnego deszczu, w tunelach i w zamkniętych nieoświetlonych przestrzeniach).

(…)

132. **Światło błyskowe** to światło, które pojawia się jako powtarzający się błysk (zobrazowane trzema promieniami)

(…)

136 Brak odległości występuje wtedy, gdy pomiędzy sygnalizatorami nie jest zachowana przepisowa odległość ale pewne jest, że maszynista na tym odcinku przy dozwolonej prędkości dostosuje się do sygnału wyświetlonego na następnym sygnalizatorze.

137. **Brak drogi hamowania** występuje wtedy gdy odległość między semaforami wjazdowymi, drogowskazowymi lub wyjazdowymi, lub między tarczą ostrzegawczą i semaforem, jest mniejsza od obowiązującej na danym odcinku linii kolejowej i pewne jest, że przy zachowaniu wymaganego ciężaru hamującego, maszynista na tym odcinku przy dozwolonej prędkości bezpiecznie zatrzyma pociąg.

(…)

C. SYGNAŁYZATORY

(…)

172. **Indikátorová tabulka** (tablica stanowiąca uzupełnienie obrazu semafora), uzupełnia informację o dozwolonej prędkości wyświetlanej na

návěstěná rychlost, nebo ke stanovení platnosti návěstidla pro sousední koleje.

(…)

178. **Koncovník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení konce vlakové cesty a (nebo) začátku obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.

(…)

221. **Světelná rampa** je přenosné varovné návěstidlo s více jak jedním zábleskovým světlem. Toto návěstidlo se umísťuje před pracovním místem, které je na širé trati.

(…)

223. **Světelný výstražný terč** je přenosné varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem. Toto návěstidlo se umísťuje před pracovním místem, které je na širé trati.

(…)

230. **Varovné návěstidlo** je návěstidlo, které svými návěstmi přikazuje dávat návěsti **Pozor** k varování osob a/nebo upozorňuje zaměstnance na pracovním místě na jízdu vozidel.

231. **Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem** je přenosné varovné návěstidlo, které se umísťuje u pracovního místa, které je jak na širé trati, tak i v dopravnách.

(…)

240. **Výstražný terč** je přenosné varovné návěstidlo. Toto návěstidlo se umísťuje před pracovním místem, které je na širé trati.

(…)

Kapitola III
Obecná ustanovení

D OPUŠTĚNÍ PRACOVIŠTĚ

(…)

351. Strojvedoucí se smí ve stanici vzdálit od hnacího vozidla jen na pokyn nebo se svolením výpravčího, kterému ohlásí i svůj návrat.

(…)

ČÁST DRUHÁ
STANIČNÍ A TRAŤOVÁ ZAŘÍZENÍ

Kapitola II
Koleje

semaforze lub przekazuje informację, że sygnał na tym semaforze odnosi się do sąsiedniego toru.

(…)

178. **Koncovník** sygnalizator dla określenia końca drogi przebiegu lub (i) początku grupy rozjazdów osłanianych semaforem grupowym

(…)

221. **Světelná rampa** jest to przenośny sygnalizator ostrzegawczy z więcej jak jednym światłem błyskowym. Sygnalizator ten umieszcza się przed miejscem robót na szlaku.

(…)

223. **Světelný výstražný terč** jest to przenośny sygnalizator ostrzegawczy z jednym światłem błyskowym. Sygnalizator ten umieszcza się przed miejscem robót na szlaku.

(…)

230. **Varovné návěstidlo** jest to sygnalizator przekazujący sygnał ostrzegający. Nakazuje podawać sygnał „baczność“ dla ostrzegania osób i / lub zwrócenia uwagi pracownikom o jeździe taboru.

231. **Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem** jest to przenośny sygnalizator błyskowy, umieszczony w miejscu pracy na szlaku i w stacji.

(…)

240. **Výstražný terč** przenośny sygnalizator ostrzegawczy. Ustawia się go przed miejscem pracy na szlaku.

(…)

Rozdział III
Ogólne postanowienia

D OPUSZCZENIE MIEJSCA PRACY

(…)

351. Maszynista na stacji bez zgody dyżurnego ruchu nie może opuścić lokomotywy i ma obwiązek powiadomić go o powrocie na lokomotywę

(…)

CZĘŚĆ DRUGA
STACYJNE I SZLAKOWE URZĄDZENIA

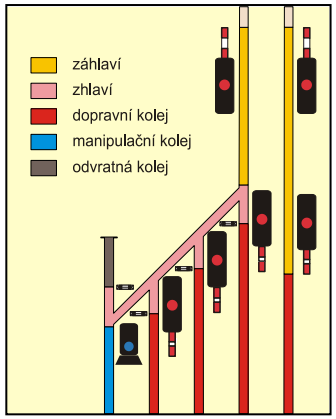
Rozdział II
Tory

A. STANIČNÍ KOLEJE

(…)

394. **Záhlaví** je kolej mezi vjezdovým návěstidlem (jeho úrovní) nebo lichoběžníkovou tabulkou a krajní výhybkou.

Zhlaví je část kolejiště s výhybkami navazující bezprostředně na záhlaví stanice (vjezdové, odjezdové zhlaví) nebo rozdělující staniční kolejiště na části (střední zhlaví).



Kapitola IV
Výkolejky

C. VSTŘÍCNÁ NÁVĚSTIDLAVÝKOLEJEK, KOLEJOVÝCH ZÁBRAN, TOČEN A PŘESUVEN

(…)

546. Návěst **Posun zakázán** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem [denní i noční návěst]; modré světlo [noční návěst])* zakazuje posunovat přes takto označené místo.

A. TORY STACYJNE

(…)

394. **Záhlaví** jest to tor znajdujący się pomiędzy semaforem wjazdowym lub lichoběžníkovou tabulkou (tablica w kształcie trapezu) i pierwszym rozjazdem.

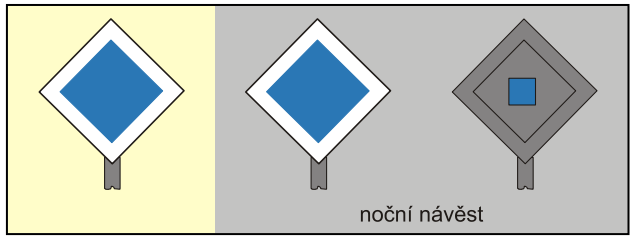
Zhlaví - tory z rozjazdami, które nawiązują bezpośrednio do záhlaví lub rozdzielające tory stacyjne na części (środek zhlaví).

Rozdział IV
Wykolejnice

C. OZNACZENIA WYKOLEJNIC,ZAPÓR NA TORZE,OBROTNIC I PRZESUWNIC

(…)

546. Sygnał **Posun zakázán** [jazda manewrowa zabroniona] (*Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką ustawiona przekątną pionowo, może być uzupełniona w porze nocnej światłem koloru niebieskiego*). Zabrania wykonywania manewrów poza sygnalizatorem.



(…)

(…)

ČÁST TŘETÍ
VÝZNAM A POUŽITÍ NÁVĚSTÍ

Kapitola I
Všeobecná ustanovení

A. ZNAČENÍ NÁVĚSTIDEL

(…)

612. **Značení návěstidel** vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:

a) označovacím štítkem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou);

b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou);

c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;

d) jen označovacím pásem.
Označovací pás může být nahrazen nátěrem stožáru.

(…)

B. UMISŤOVÁNÍ NÁVĚSTIDEL

628. Je-li nepřenosné návěstidlo umístěné přímo u koleje a platné jen pro jednu kolej mimořádně umístěno tak, že umožňuje záměnu v platnosti návěstidla mezi dvěma kolejemi, musí být označeno indikátorovou tabulkou se šipkou.

(…)

CZĘŚĆ TRZECIA
ZNACZENIE UŻYWANYCH SYGNAŁÓW

Rozdział I
Postanowienia ogólne

A. ZNACZENIE SYGNALIZATORÓW

(…)

612. **Znaczenie sygnałów** wyraża przy sygnalizatorach ustanowionych w tym przepisie ich znaczenie i nazwę. Wprowadza się:

a) tabliczką na sygnalizatorze (w razie potrzeby uzpełnioną indikátorovou tabulkou)

b) tabliczką na sygnalizatorze i pasem (w razie potrzeby uzpełnioną indikátorovou tabulkou)

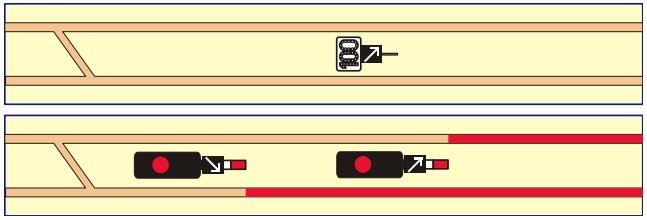
c) tabliczką na sygnalizatorze i pomalowanie sygnalizatora,

d) tylko pasem
Pas może być zastąpiony namalowanym pasem na słupie semafora.

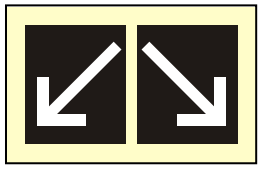
(…)

B. LOKALIZACJA SEMAFORÓW

628. W przypadku kiedy nieprzenośny sygnalizator ustawiony jest bezpośrednio pomiędzy torami, bez wskazania, którego toru dotyczy, a jego wskazania dotyczą tylko jednego toru, taka sytuacja wymaga dodatkowego uzupełnienia obrazu na sygnalizatorze o indikátorovou tabulku ze strzałką.



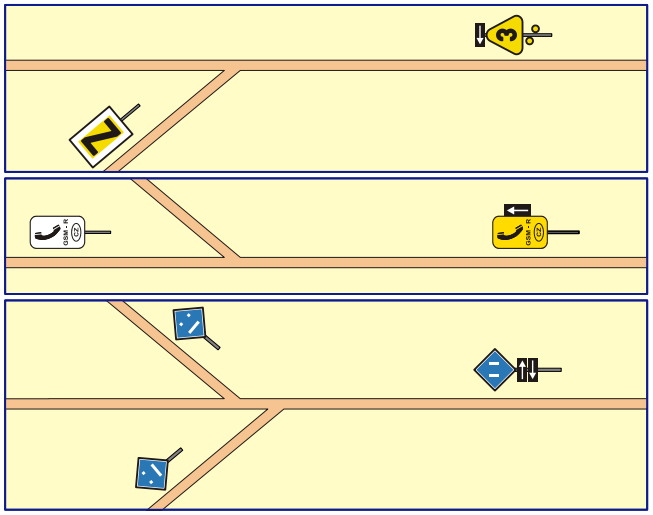
Indikátorová tabulka s šipkou je černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílou šipkou, směřující z levého (pravého) horního rohu do pravého (levého) dolního rohu. Šipka na tabulce směřuje ke koleji, pro kterou návěstidlo platí.
Šipka může být pro lepší viditelnost prosvětlovaná. Pokud prosvětlení nesvítí, jízdu vozidel to nijak neovlivňuje.



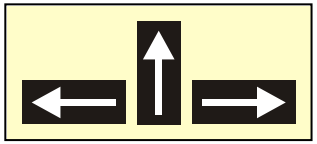
Indikátorová tabulka s šipkou prostokątna tablica z białą strzałką skierowaną w prawo lub w lewo w dół. Kierunek strzałki informuje, którego toru dotyczą wskazania sygnalizatora.
Strzałka dla lepszej widoczności może być podświetlona. Brak podświetlenia nie oznacza, że sygnał jest nieważny.

629. Je-li nutno vyjádřit, pro kterou z navazujících tratí (kolejí) platí návěstidlo, umístěné před rozvětvením tratí (kolejí), musí být toto návěstidlo doplněno směrovou šipkou. Směrová šipka může být umístěna bezprostředně pod nebo nad návěstidlem, popř. i vedle návěstidla vpravo.
Pokud je v jednom místě umístěno více návěstidel, která platí jen pro jeden směr jízdy, musí být směrovou šipkou doplněno každé návěstidlo.
Pokud je možná jízda do tří směrů a návěstidlo platí pro dva z nich, doplní se návěstidlo dvěma směrovými šipkami.

629. W przypadku kiedy trzeba wyjaśnić, dla którego ze zbliżających się torów waży jest sygnał umieszczony przed rozgałęzieniem się torów, dany semafor musi być uzupełniony strzałką kieunkową umieszczoną bezpośrednio pod lub nad sygnalizatorem lub obok sygnalizatora z prawej strony.
W przypadku kiedy w jednym miejscu umieszczonych jest więcej sygnalizatorów, które są ważne dla jednego kierunku jazdy każdy sygnalizator musi być uzupełniony o strzałkę ze wskazaniem kierunku.
W przypadku kiedy możliwa jest jazda w trzech kierunkach a sygnalizator ważny jest dla dwóch z nich, należy uzupełnić sygnalizator dwoma strzałkami kierunkowymi ze wskazaniem kierunku.



Směrová šipka je černá obdélníková deska s bílou šipkou. Šipka udává, pro který směr jízdy návěstidlo platí.



Směrová šipka (Strzałka kierunkowa) – to czarny prostokąt z białą strzałką. Strzałka wskazujedla którego kierunku jazdy sygnalizator jest ważny.

(…)

C. VIDITELNOST NÁVĚSTÍ

Kapitola II
Hlavní návěstidla a samostatné předvěsti

B. ROZDĚLENÍ STANIC PODLE NÁVĚSTÍ HLAVNÍCH NÁVĚSTIDEL

Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou

(…)

681. Od úrovně vjezdového návěstidla musí strojvedoucí jet rychlostí podle návěstního znaku vjezdového návěstidla.

(…)

C. WIDZIALNOŚĆ SYGNAŁÓW

Rozdział II
Semafory i tarcze ostrzegawcze

B. PODZIAŁ STACJI WG SYGNAŁÓW NA SEMAFORACH

Stacje z semaforami uzależnionymi z systemem sygnalizacji prędkości

(…)

681. Od wysokości ustawienia semafora wjazdowego maszynista winien regulować prędkość według wskazań sygnałów na tym semaforze.

682. Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:

a) rychlost stanovenou dolním světlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) světelného vjezdového (cestového) návěstidla, byla-li horním světlem předvěstěna stejná rychlost, další snižování rychlosti nebo návěst **Stůj**. Byla-li předvěstěna návěst **Stůj** a následující hlavní návěstidlo již dovoluje jízdu rychlostí vyšší než byla rychlost stanovená dolním světlem, může strojvedoucí zvyšovat rychlost podle návěsti následujícího návěstidla;

b) rychlost předvěstěnou horním světlem světelného vjezdového (cestového) návěstidla, je-li vyšší než rychlost stanovená dolním světlem;

c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle jednosvětlová návěst;

d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle:

   da) návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** nebo **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** doplněna indikátorovou tabulkou s číslicí „3“;

   db) **PN**; pokud však následující hlavní návěstidlo dovoluje jízdu, může strojvedoucí zvyšovat rychlost podle návěsti následujícího návěstidla.

Pokud byl vjezd vlaku dovolován návěstmi **Jízda podle rozhledových poměrů**, **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, postupuje strojvedoucí podle ustanovení, uvedených u popisu těchto návěstí.

682. W przypadku kiedy pociąg całą swą długością minął okręg zwrotnicowy osłaniany semaforem wjazdowym (drogowskazowym) maszynista winien kontynuować jazdę do końca drogi przebiegu, tak aby nie przekroczyć:

a) Prędkość nakazana światłem dolnym (ewentualnie uzupełniona indikátorovou tabulkou z cyfrą „5“) świetlnego wjazdowego (drogowskazowego) semafora jeżeli górnym światłem była zapowiedziana ta sama prędkość dalsze obniżenie prędkości lub sygnał Stój i następny semafor zezwala na prędkość większą niż była przekazana dolnym światłem. Maszynista może w takim przypadku podwyższyć prędkość według wskazań następnego semafora.

b) Prędkość nakazana górnym światłem świetlnego semafora wjazdowego (drogowskazowego) jeżeli jest wyższa niż przekazana swiatłem dolnym

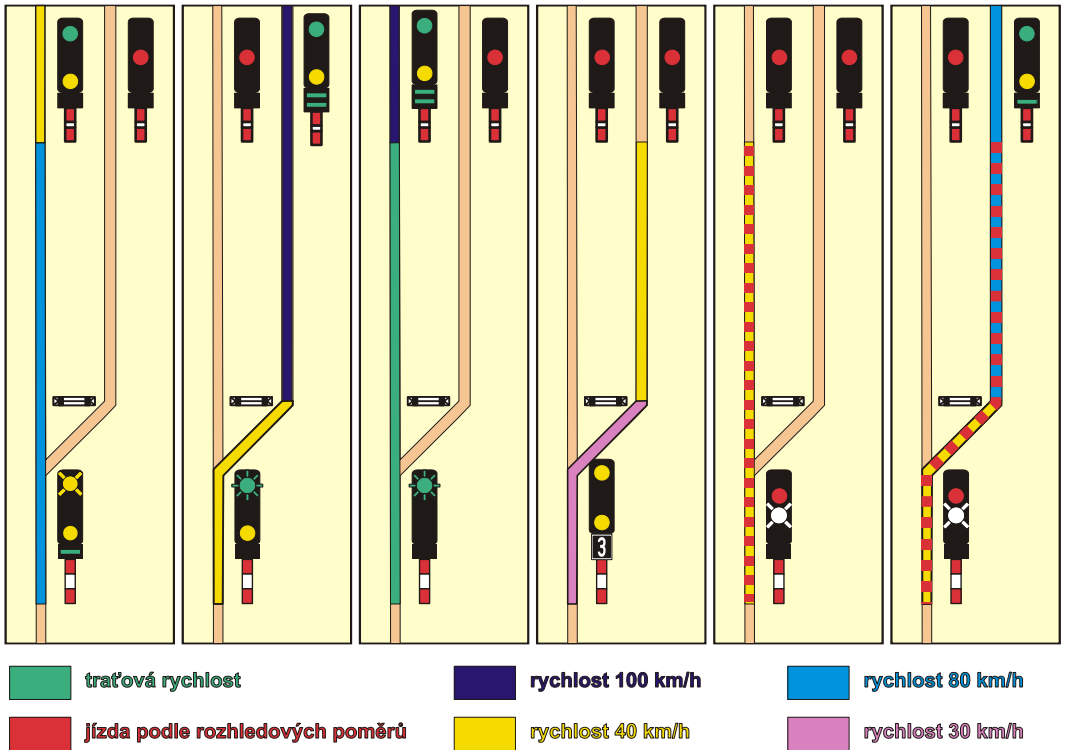
c) Prędkość drogową jeżeli była na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) była przekazana jednym światłem.

d) Prędkość 40 km/h jeżeli była na semaforze wjazdowym (drogowskazowym):

   da) sygnał **Rychlost 40 km/h a výstraha** lub **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** uzupełniona indikátorovou tabulkou z cyfrą „3“;

   db) **PN** (sygnał zastępczy „Sz“) jeżeli następny semafor zezwala na jazdę maszynista może podwyższać prędkość według wskazań tego semafora.

Jeżeli wjazd pociągu odbył się na sygnał **Jízda podle rozhledových poměrů**, **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** lub **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, maszynista postępuje według uregulowań dotyczących opisu tych sygnałów.



683. U odjíždějícího vlaku musí strojvedoucí po rozjezdu jet do úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak k začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, tak, aby vlak nepřekročil:

a) rychlost stanovenou dolním světlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) odjezdového (cestového) návěstidla;

b) traťovou rychlost, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle jednosvětlová návěst;

683. Maszynista podczas wyjazdu pociągu po rozjazdach musi do wysokości semafora wyjazdowego (drogowskazowego) semafora w przypadku kiedy nie ma takiego semafora bezpośrednio obok toru, do początku okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, tak aby nie przekroczył:

a) prędkość wskazaną dolnym światłem (ewentualnie uzupełnioną indikátorovou tabulkou z cyfrą „5“) wyjazdowego (drogowskazowego) semafora;

b) prędkość drogowa jeżeli na wyjazdowym (drogowskazowym) semaforze jest sygnał podany jednym światłem
c)prędkość 40 km/h jeżeli na wyjazdowym (drogowskazowym) semaforze ;

c) <u>rychlost 40 km/h</u>, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

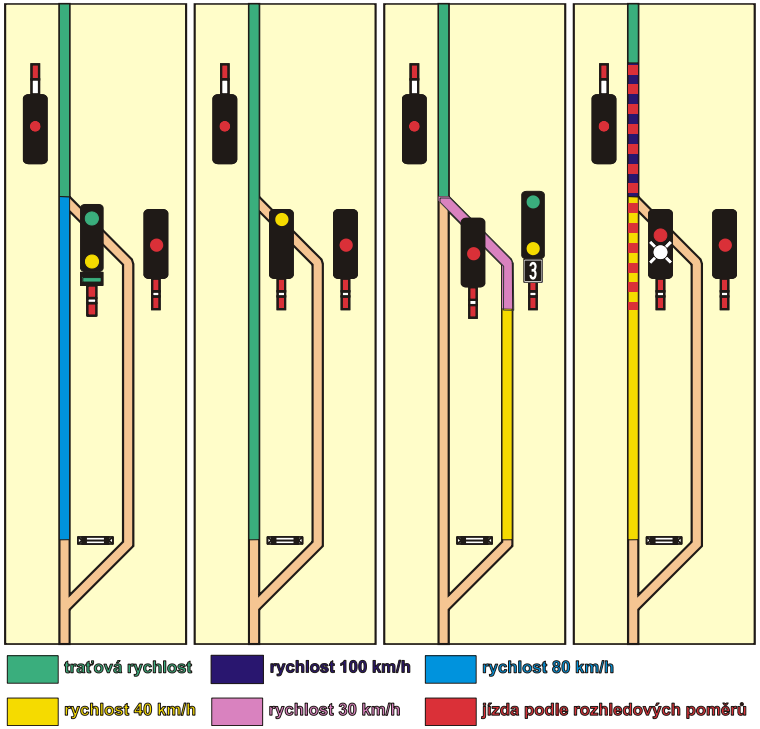
ca) návěstěna rychlost 40 km/h a návěstidlo je doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“;

cb) **PN**.

c) <u>prędkość 40 km/h</u> jeżeli na wyjazdowym (drogowskazowym) semaforze :

ca) prędkość 40 km/h na semaforze uzupełniona indikátorovou tabulkou z cyfrą „3“;

cb) **PN** (sygnał zastępczy „Sz“).



Pokud byl vjezd vlaku dovolován návěstmi **Jízda podle rozhledových poměrů**, **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, postupuje strojvedoucí při odjezdu podle ustanovení, uvedených u popisu těchto návěstí.

Jeżeli wjazd pociągu odbył się na sygnał **Jízda podle rozhledových poměrů**, **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** lub **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, maszynista postępuje według uregulowań dotyczących opisu tych sygnałów.

684. Od úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak od začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, musí strojvedoucí jet podle návěstního znaku odjezdového (cestového) návěstidla.

685. Podle předchozích článků musí strojvedoucí postupovat, i pokud vlak odjíždí z koleje před cestovým návěstidlem jen k následujícímu cestovému (odjezdovému) návěstidlu.

(…)

684. Od wyskości semafora wyjazdowego (drogowskazowego) lub w przypadku kiedy semafor nie stoi obok toru, to od początku okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, maszynista powinien jechać według sygnału podanego na wyjazdowym (drogowskazowym) semaforze.

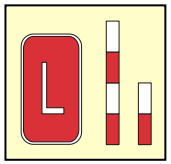
685. Zgodnie z powyższym maszynista powinien postępować w tym przypadku kiedy pociąg odjeżdża z toru przed semaforem drogowskazowym tylko do następnego semafora drogowskazowego (wyjazdowego)

(…)

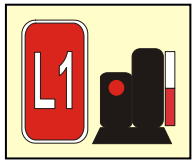
C. ZNAČENÍ HLAVNÍCH NÁVĚSTIDEL A PŘEDVĚSTÍ

(…)

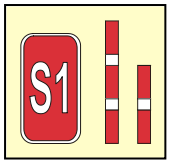
724. **Světelná hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** (s výjimkou oddílových návěstidel AB nebo trpasličích návěstidel) mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



725. **Trpasličí hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



726. **Světelná hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun** (s výjimkou trpasličích návěstidel) mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší délky než červené.



C. OZNAKOWANIE SEMAFORÓW I TARCZ OSTRZEGAWCZYCH

(…)

724. Świetlne semafory ważne tylko dla jazd pociągowych (z wyjątkiem semaforów odstępowych AB lub semaforów karzełkowych) są oznakowane czerwoną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem) z napisami w kolorze białym i pomalowaniem słupów bądź oznaczone pasami koloru białego i czerwonego tej samej długości

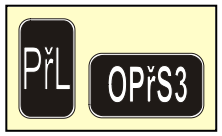
725. Semafory karzełkowe ważne tylko dla jazd pociągowych są oznakowane czerwoną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem) z napisami w kolorze białym i oznaczone pasami koloru białego i czerwonego tej samej długości

726. Świetlne semafory ważne dla jazd pociągowych i manewrowych (z wyjątkiem semaforów karzełkowych) są oznakowane czerwoną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem) z napisami w kolorze białym i pomalowaniem słupów bądź oznaczone pasami koloru białego i czerwonego. Pasy białe są krótsze niż pasy czerowne.

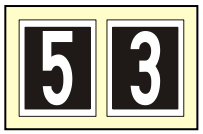
727. **Trpasličí hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun** mají značení jen červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.

(…)

729. **Samostatné světelné předvěsti a samostatné opakovací světelné předvěsti** mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



730. **Indikátorová tabulka s číslicí 5 nebo indikátorová tabulka s číslicí 3** je černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, s bílou číslicí ”**5**” nebo ”**3**”.



731. Hlavní návěstidlo, označené indikátorovou tabulkou s číslicí 5, dovoluje při návěstění rychlosti 40 km/h jet strojvedoucímu vlaku v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 50 km/h. Pokud je jízda vlaku dovolena **PN** (písemným rozkazem, **RPN**), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí 5 rychlost 40 km/h.

732. Hlavní návěstidlo, označené indikátorovou tabulkou s číslicí 3, dovoluje při návěstění rychlosti 40 km/h jet strojvedoucímu vlaku v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h. Pokud je jízda vlaku dovolena **PN** (písemným rozkazem, **RPN**), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí 3 rychlost 30 km/h.

(…)

D. NÁVĚSTI SVĚTELNÝCH HLAVNÍCH NÁVĚSTIDEL

727. Semafory karzełkowe ważne dla jazd pociągowych i manewrowych są oznakowane czerwoną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem) z napisami w kolorze białym.

(…)

729. Tarcze ostrzegawcze świet są oznakowane Ine i tarcze ostrzegawcze świetlne powtarzające mają znaczenie z czarną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem) z napisami w kolorze białym.

730. **Indikátorová tabulka z cyfrą 5 lub indikátorová tabulka z cyfrą 3 jest** prostokątna pionowa tablica koloru czarnego z białą obwódką i cyfrą koloru białego 5 lub 3

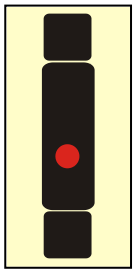
731. Semafor uzupełniony **Indikátorová tabulka z cyfrą 5** zezwala przy sygnale prędkość 40 km/h jechać maszyniście w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem z prędkością najwyżej 50 km/h. W przypadku kiedy zezwolono na jazdę na sygnał zastępczy PN [„Sz“] (rozkazem pisemnym, ręcznym sygnałem zastępczym RPN) maszynista w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem nie może przekroczyć prędkości 40 km/h.

732. Semafor uzupełniony **Indikátorová tabulka z cyfrą 3** zezwala przy sygnale prędkość 40 km/h jechać maszyniście w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem z prędkością najwyżej 30 km/h. W przypadku kiedy zezwolono na jazdę na sygnał zastępczy PN [„Sz“] (rozkazem pisemnym, ręcznym sygnałem zastępczym RPN) maszynista w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem nie może przekroczyć prędkości 30 km/h

(…)

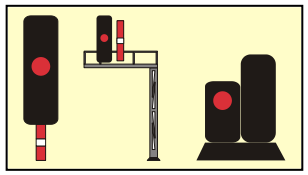
D. SYGNAŁY SEMAFORÓW ŚWIETLNYCH

747. Návěst **Stůj** *(červené světlo)* zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.



747. Sygnał **Stůj** [Stój] (światło czerwone) zabrania maszyniście jazdy pociągu. Czoło pociągu musi się zatrzymać minimalnie 10 m przed semaforem. Tam gdzie nie ma tego semafora bezpośrednio przy torze, czoło pociągu musi zatrzymać się przed sygnalizatorem z sygnałem **Konec vlakové cesty.**

748. Návěst **Stůj** hlavního návěstidla, platného pro jízdu vlaku i posun zakazuje také posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.



748. Sygnał **Stůj** [Stój] semafora ważnego dla jazd pociągowych i manewrowych zabrania również manewrów; czoło składu manewrowego musi się zatrzymać przed semaforem. Tam gdzie nie ma tego semafora bezpośrednio przy torze, czoło składu manewrowego musi zatrzymać się przed sygnalizatorem z sygnałem **Konec vlakové cesty.**

(…)

(…)

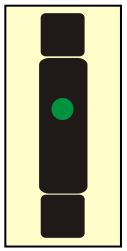
Jednosvětlové návěsti

754. Jednosvětlové návěsti dovolují strojvedoucímu jízdu vlaku a předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla.
Tyto návěsti strojvedoucímu vlaku rychlost k následujícímu hlavnímu návěstidlu neomezují a přikazují mu jet nejvýše traťovou rychlostí.

Sygnały podawane jednym światłem

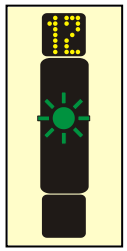
754. Sygnały podawane jednym światłem zezwalają maszyniście na jazdę pociągu i przekazują informacje o obrazie następnego semafora.
Sygnały te zezwalają maszyniście jechać z największą dozwoloną prędkością do następnego semafora.

755. Návěst **Volno** *(zelené světlo)* na závislém hlavním návěstidle předvěstí jednosvětlovou návěst na následujícím hlavním návěstidle. (…)



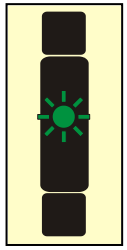
755. Sygnał **Volno** [Wolna droga] (światło zielone) przekazuje informacje o sygnale podawanym jednym światłem na następnym semaforze. (…)

756. Návěst **Očekávejte rychlost 120 km/h** *(rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12“)* předvěstí rychlost 120 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost. (…)



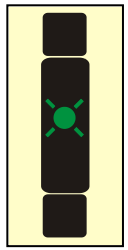
756. Sygnał **Očekávejte rychlost 120 km/h** [Następny semafor wskazuje prędkość 120 km/h] (szybko migające światło zielone a nad nim świecące żółta liczba „12“) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania zezwala na jazdę z prędkością 120 km/h. (…)

757. Návěst **Očekávejte rychlost 100 km/h** *(rychle přerušované zelené světlo)* předvěstí rychlost 100 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



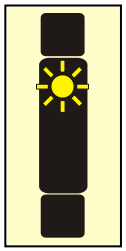
757. Sygnał **Očekávejte rychlost 100 km/h** [Następny semafor wskazuje prędkość 100 km/h] (szybko migające światło zielone) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania zezwala na jazdę z prędkością 100 km/h.

758. Návěst **Očekávejte rychlost 80 km/h** *(pomalu přerušované zelené světlo)* předvěstí rychlost 80 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



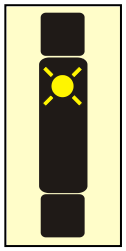
758. Sygnał **Očekávejte rychlost 80 km/h** [Następny semafor wskazuje prędkość 80 km/h] (wolno migające światło zielone) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania zezwala na jazdę z prędkością 80 km/h.

759. Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** *(rychle přerušované žluté světlo)* předvěstí rychlost 60 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



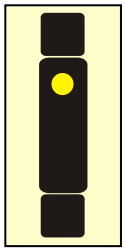
759. Sygnał **Očekávejte rychlost 60 km/h** [Następny semafor wskazuje prędkość 60 km/h] (szybko migające światło żółte) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania zezwala na jazdę z prędkością 60 km/h.

760. Návěst **Očekávejte rychlost 40 km/h** *(pomalu přerušované žluté světlo)* předvěstí rychlost 40 km/h nebo 30 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



760. Sygnał **Očekávejte rychlost 40 km/h** [Następny semafor wskazuje prędkość 40 km/h] (wolno migające światło żółte) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania zezwala na jazdę z prędkością 40 km/h lub 30 km/h.

761. Návěst **Výstraha** *(žluté světlo)* předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném nejméně na zábrzdnou vzdálenost.
Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky tohoto předpisu pro projetí vlaku.



761. Sygnał **Výstraha** [Ostrzeżenie] (Światło żółte) informuje, że następny semafor znajdujący się w odległości drogi hamowania wskazuje sygnał **Stój**.
Jeżeli na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) podany jest ten sygnał, to maszynista powinien upewnić się w przypadku pociągu nie mającego rozkładowego postoju w stacji, czy wszystkie warunki dotyczące jazdy pociągu zostały spełnione.W przypadku, że nie jest pewien, że wszystkie warunki zostały spełnione, powinien zatrzymać pociąg w stacji.

(…)

Dvousvětlové návěsti

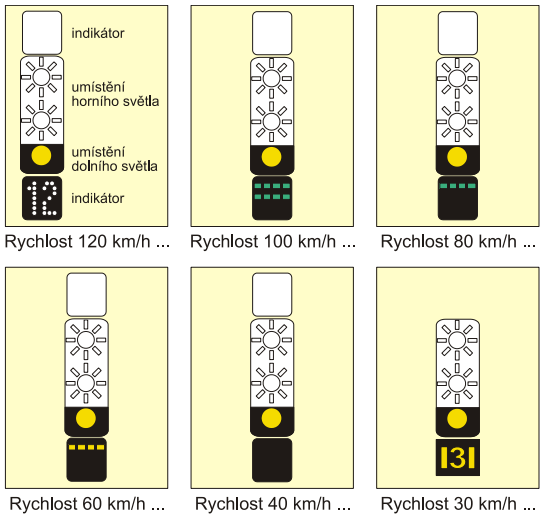
774. Dvousvětlové návěsti dovolují jízdu vlaku a:

(…)

Sygnały podawane przy pomocy dwóch świateł

774. Sygnały podawane przy pomocy dwóch świateł zezwalają na jazdę pociągu i:

a) dolním světlem (případně doplněným jedním nebo dvěma světelnými pruhy nebo indikátorem) přikazují strojvedoucímu jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše návěstěnou rychlostí. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazují mu jet nejvýše návěstěnou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu. (…)



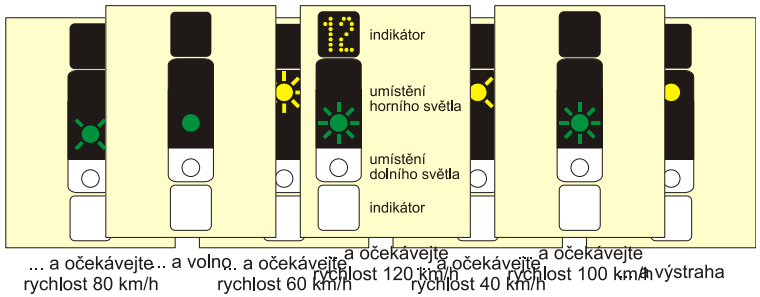
a) Światło dolne (ewentualnie uzupełnione jednym lub dwoma poziomymi pasami świetlnymi lub wyświetlaczem) nakazują maszyniście w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem jazdę z najwyższą podawaną prędkością. W przypadku kiedy nie ma tego okręgu zwrotnicowego poleca maszyniście jazdę z najwyższą podawaną prędkością do następnego semafora. (…)

b) horním světlem (případně doplněným indikátorem) předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla. (…) Pokyn, dávaný horním světlem, je shodný jako pokyn, dávaný jednosvětlovými návěstmi.

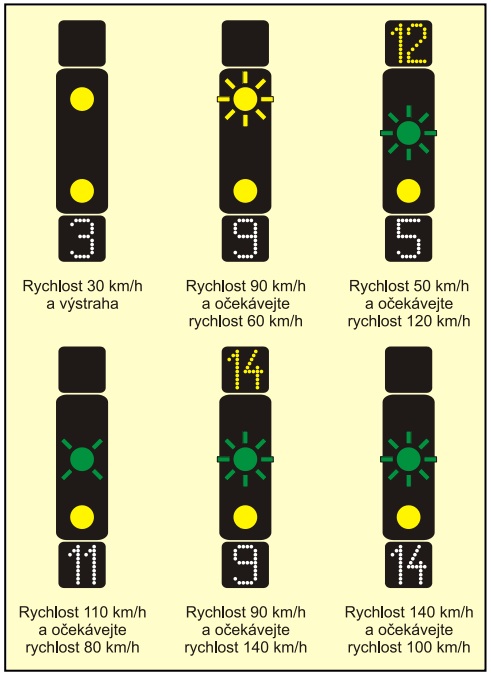
Je-li rychlost předvěstěná horním světlem menší než rychlost návěstěná dolním světlem, je návěstidlo, jehož návěst se předvěstí, umístěno nejméně na zábrzdnou vzdálenost.
Je-li rychlost předvěstěná horním světlem stejná nebo větší než rychlost návěstěná dolním světlem, může být návěstidlo, jehož návěst se předvěstí, umístěno i méně než na zábrzdnou vzdálenost.

b) Światło górne (ewentualnie uzupełnione wyświetlaczem) informuje maszynistę o sygnale podawanym na następnym semaforze. (…) Polecenie podawane światłem górnym jest zgodny z poleceniem przekazywanym sygnałami podawanymi z jednym światłem.
Jeżeli prędkość podawana górnym światłem jest mniejsza niż prędkość podawana dolnym światłem następny semafor znajduje się co najmniej w odległości drogi hamowania.

Jeżeli prędkość podawana górnym światłem jest wyższa lub równa prędkości podawanej dolnym światłem następny semafor znajduje się w odległości mniejszej niż droga hamowania.



775. Je-li pod žlutým dolním světlem hlavního návěstidla svítící bílé číslo, je tím vyjádřena hodnota desetiny rychlosti v obvodu výhybek přilehlých k tomuto hlavnímu návěstidlu, popř. až k následujícímu hlavnímu návěstidlu.
Je-li nad rychle přerušovaným zeleným světlem hlavního návěstidla svítící žluté číslo, je tím vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla. (…)

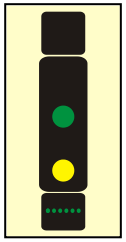


(…)

775. Jeżeli pod żółtym dolnym światłem sygnalizatora wyświetlona jest biała liczba, oznacza ona dopuszczalną prędkość wyrażoną w dziesiątkach kilometrów w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem lub do następnego semafora
Jeżeli nad szybkomigającym zielonym światłem sygnalizatora wyświetlona jest żółta liczba wyraża ona dopuszczalną prędkość w dziesiątkach kilometrów od następnego semafora. (…)

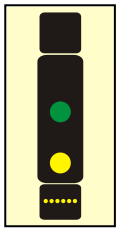
(…)

778. Návěst **Rychlost 80 km/h a volno** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním zelené světlo)*.



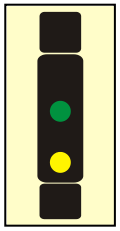
778. Sygnał **Rychlost 80 km/h a volno** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze droga wolna] (żółte światło uzupełnione pod nim jednym poziomym zielonym pasem i nad nim zielone światło).

779. Návěst **Rychlost 60 km/h a volno** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním zelené světlo)*.



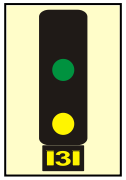
779. Sygnał **Rychlost 60 km/h a volno** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze droga wolna] (żółte światło uzupełnione pod nim jednym poziomym żółtym pasem i nad nim zielone światło).

780. Návěst **Rychlost 40 km/h a volno** *(žluté světlo, nad ním zelené světlo)*.



780. Sygnał **Rychlost 40 km/h a volno** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze droga wolna] (żółte światło i nad nim zielone światło).

781. Návěst **Rychlost 30 km/h a volno** *(žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním zelené světlo)*.

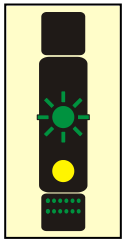


781. Sygnał **Rychlost 30 km/h a volno** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze droga wolna] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim zielone światło).

(…)

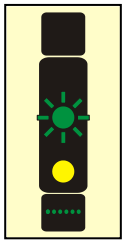
(…)

788. Návěst **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním rychle přerušované zelené světlo)*.



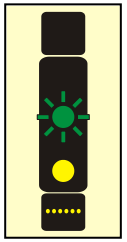
788. Sygnał **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** [prędkość 100 km/h i przy następnym semaforze 100 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonymi dwoma poziomymi zielonymi pasami i nad nim szybkomigające zielone światło).

789. Návěst **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním rychle přerušované zelené světlo)*.



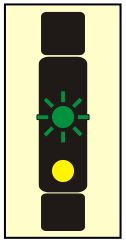
789. Sygnał **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze 100 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym zielonym pasem i nad nim szybkomigające zielone światło).

790. Návěst **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním rychle přerušované zelené světlo)*.



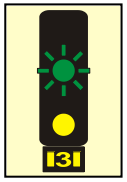
790. Sygnał **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze 100 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym żółtym pasem i nad nim szybkomigające zielone światło).

791. Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** *(žluté světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo)*.



791. Sygnał **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze 100 km/h] (żółte światło i nad nim szybkomigające zielone światło

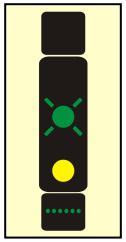
792. Návěst **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním rychle přerušované zelené světlo)*.



792. Sygnał **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze 100 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim szybkomigające zielone światło).

(…)

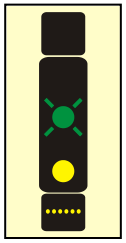
795. Návěst **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)*.



(…)

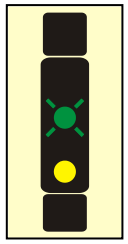
795. Sygnał **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze 80 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym zielonym pasem i nad nim wolnomigające zielone światło).

796. Návěst **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)*.



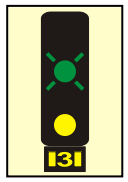
796. Sygnał **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze 80 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym żółtym pasem i nad nim wolnomigające zielone światło).

797. Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** *(žluté světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)*.



797. Sygnał **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze 80 km/h] (żółte światło i nad nim wolnomigające zielone światło

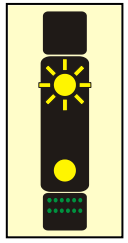
798. Návěst **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)*.



798. Sygnał **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze 80 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim wolnomigające zielone światło).

(…)

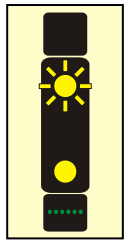
800. Návěst **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním rychle přerušované žluté světlo)*.



(…)

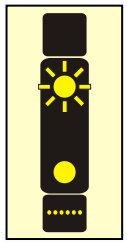
800. Sygnał **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** [prędkość 100 km/h i przy następnym semaforze 60 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonymi dwoma poziomymi zielonymi pasami i nad nim szybkomigające żółte światło).

801. Návěst **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním rychle přerušované žluté světlo)*.



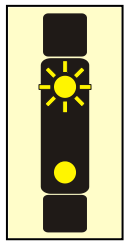
801. Sygnał **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze 60 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym zielonym pasem i nad nim szybkomigające żółte światło).

802. Návěst **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním rychle přerušované žluté světlo)*.



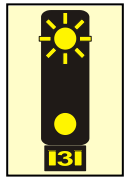
802. Sygnał **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze 60 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym żółtym pasem i nad nim szybkomigające żółte światło).

803. Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo)*.



803. Sygnał **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze 60 km/h] (żółte światło i nad nim szybkomigające żółte światło

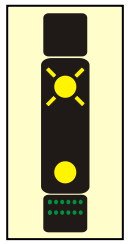
804. Návěst **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním rychle přerušované žluté světlo)*.



804. Sygnał **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze 60 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim szybkomigające żółte światło).

(…)

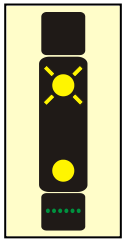
806. Návěst **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)*.



(…)

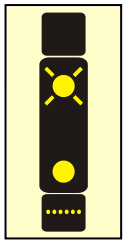
806. Sygnał **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** [prędkość 100 km/h i przy następnym semaforze 40 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonymi dwoma poziomymi zielonymi pasami i nad nim wolnomigające żółte światło).

807. Návěst **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)*.



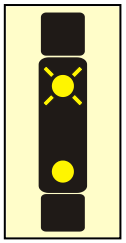
807. Sygnał **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze 40 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym zielonym pasem i nad nim wolnomigające żółte światło).

808. Návěst **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)*.



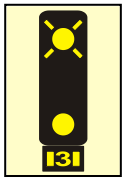
808. Sygnał **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze 40 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym żółtym pasem i nad nim wolnomigające żółte światło).

809. Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)*.



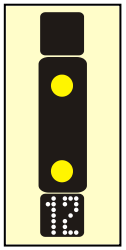
809. Sygnał **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze 40 km/h] (żółte światło i nad nim wolnomigające żółte światło

810. Návěst **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)*.



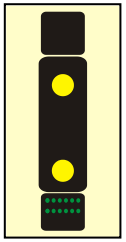
810. Sygnał **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze 40 km/h] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim wolnomigające żółte światło).

811. Návěst **Rychlost 120 km/h a výstraha** *(žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12“ a nad ním žluté světlo)*.



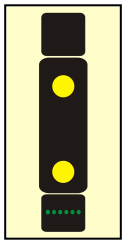
811. Sygnał **Rychlost 120 km/h a výstraha** [prędkość 120 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną białą liczbą „12“ i nad nim żółte światło).

812. Návěst **Rychlost 100 km/h a výstraha** *(žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním žluté světlo)*.



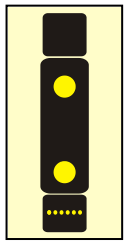
812. Sygnał **Rychlost 100 km/h a výstraha** [prędkość 100 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonymi dwoma poziomymi zielonymi pasami i nad nim żółte światło).

813. Návěst **Rychlost 80 km/h a výstraha** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním žluté světlo)*.



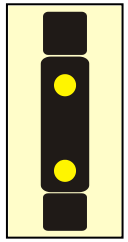
813. Sygnał **Rychlost 80 km/h a výstraha** [prędkość 80 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym zielonym pasem i nad nim żółte światło).

814. Návěst **Rychlost 60 km/h a výstraha** *(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním žluté světlo)*.



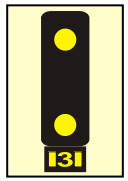
814. Sygnał **Rychlost 60 km/h a výstraha** [prędkość 60 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetlonym jednym poziomym żółtym pasem i nad nim żółte światło).

815. Návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** *(žluté světlo a nad ním žluté světlo)*.



815. Sygnał **Rychlost 40 km/h a výstraha** [prędkość 40 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło i nad nim żółte światło

816. *Návěst **Rychlost 30 km/h a výstraha** (žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy a nad ním žluté světlo).*



816. Sygnał **Rychlost 30 km/h a výstraha** [prędkość 30 km/h i przy następnym semaforze sygnał stój] (żółte światło uzupełnione pod nim wyświetloną żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami i nad nim żółte światło).

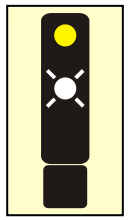
(…)

Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů

(…)

Sygnalizatory dla jazdy na widoczność

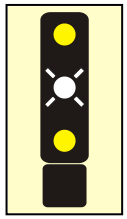
830. Návěst **Jízda podle rozhledových poměrů** *(pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo)* dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku, předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost), přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně hlavního návěstidla k první pojížděné výhybce rychlostí nejvýše 100 km/h, od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů rychlostí nejvýše 40 km/h a informuje o vjezdu na obsazenou



830. Sygnał **Jízda podle rozhledových poměrů** (wolnomigające białe światło i nad nim żółte światło), zezwala maszyniście na jazdę i następny semafor(może być zlokalizowany bez zachowania drogi hamowania) wskazuje sygnału „stój". Nakazuje maszyniście jechać z prędkością najwyżej 100 km/h od wysokości semafora do pierwszego rozjazdu w drodze przebiegu i dalej od pierwszego rozjazdu jazda na widoczność z prędkością nie większą niż 40 km/h. Sygnał ten informuje maszynistę o jeździe na tor zajęty.

kolej.

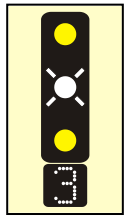
831. Návěst **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** *(žluté světlo, nad ním pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo)* dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku, předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost), přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně hlavního návěstidla rychlostí nejvýše 40 km/h, od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů a informuje o vjezdu na obsazenou kolej.
Pokud je však návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 5, přikazuje návěst strojvedoucímu vlaku jet od úrovně hlavního návěstidla k první pojížděné výhybce rychlostí nejvýše 50 km/h, od úrovně začátku první pojížděné výhybky rychlostí nejvýše 40 km/h.
Je-li návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 3, přikazuje návěst strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek rychlostí nejvýše 30 km/h, když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu, rychlostí nejvýše 40 km/h.



831. Sygnał **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** (wolnomigające białe światło i nad nim i pod nim żółte światła), zezwala maszyniście na jazdę i następny semafor(może być zlokalizowany bez zachowania drogi hamowania) wskazuje sygnału „stój". Nakazuje maszyniście jechać z prędkością najwyżej 40 km/h od wysokości semafora i od pierwszego rozjazdu jazda na widoczność. Sygnał ten informuje maszynistę o jeździe na tor zajęty.

Jeżeli semafor jest uzupełniony indikátorovou tabulkou z cyfrą „5" zezwala maszyniście jechać z prędkością najwyżej 50 km/h od wysokości semafora do pierwszego rozjazdu w drodze przebiegu i dalej od pierwszego rozjazdu z prędkością nie większą niż 40 km/h.
Jeżeli semafor jest uzupełniony indikátorovou tabulkou z cyfrą „3" zezwala maszyniście jechać z prędkością najwyżej 30 km/h w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem i dalej z prędkością nie większą niż 40 km/h.

832. Návěst **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** *(žluté světlo, pod ním svítící bílá číslice „3", nad žlutým světlem pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo)* dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku, předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost), přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně hlavního návěstidla rychlostí nejvýše 30 km/h, od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů a informuje o vjezdu na obsazenou kolej.
Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu, přikazuje tato návěst strojvedoucímu vlaku jet rychlostí nejvýše 40 km/h.



832. Sygnał **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** (wolnomigające białe światło i pod nim żółte światło uzupełnione z dołu wyświetloną białą cyfrą „3" i nad nim żółte światło), zezwala maszyniście na jazdę i następny semafor(może być zlokalizowany bez zachowania drogi hamowania) wskazuje sygnału „stój". Nakazuje maszyniście jechać z prędkością najwyżej 30 km/h od wysokości semafora i od pierwszego rozjazdu jazda na widoczność. Sygnał ten informuje maszynistę o jeździe na tor zajęty.

Jeżeli cały pociąg minął okręg zwrotnicowy osłaniany tym semaforem zezwala maszyniście na jazdę z prędkością najwyżej 40 km/h.

833. Pokud následující hlavní návěstidlo dovoluje jízdu, může strojvedoucí ukončit jízdu podle rozhledových poměrů, jestliže je na návěstní opakovač VZ přenášena návěst, dovolující jízdu vlaku kolem následujícího hlavního

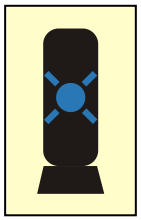
833. Jeżeli na następnym semaforze jest sygnał zezwalający na jazdę i jeżeli powtarzacz na lokomotywie wskazuje sygnał zezwalający na jazdę maszynista może zakończyć jazdę na widoczność. Jeżeli na powtarzaczu na lokomotywie brak jest

návěstidla. Pokud na návěstní opakovač VZ není taková návěst přenášena, může strojvedoucí ukončit jízdu podle rozhledových poměrů, až když čelo vlaku mine následující návěstidlo.

(…)

Další návěsti návěstidel, platných pro jízdu vlaku i posun

841. Návěst **Jízda vlaku dovolena** *(pomalu přerušované modré světlo)* dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku



842. Návěst **Jízda vlaku dovolena** může být pouze na cestovém návěstidle.

843. Pro stanovení rychlosti pro jízdu kolem cestového návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** se strojvedoucí řídí návěstí předcházejícího návěstidla takto:

a) pokud předchozí návěstidlo předvěstilo návěst **Stůj**, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** stejnou rychlostí, jako kolem předcházejícího návěstidla a na následujícím hlavním návěstidle, které může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**.

b) pokud předchozí návěstidlo předvěstilo stejnou rychlost, jaká je dovolená dolním světlem, nebo snižování rychlosti, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** stejnou rychlostí, jako kolem předcházejícího návěstidla.

c) pokud předchozí návěstidlo předvěstilo zvyšování rychlosti, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** předvěstěnou rychlostí. Rychlost však smí zvyšovat, až když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k předchozímu hlavnímu návěstidlu.

sygnału zezwalającego maszynista może zakonczyć jazdę na widoczność gdy czoło pociągu minie następny semafor.

(…)

Inne sygnały na semaforach obowiązujące przy jazdach pociągowych i manewrowych

841. Sygnał **Jízda vlaku dovolena** (wolnomigające niebieskie światło) zezwala maszyniście na jazdę pociągu.

842. Sygnał **Jízda vlaku dovolena** może być podany tylko na semaforze drogowskazowym

843. Prędkość jazdy obok semafora drogowskazowego wskazującego sygnał **Jízda vlaku dovolena** regulowana jest przez poprzedni semafor:

a) Jeżeli poprzedni semafor informował o tym, że następny semafor wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**), nakazuje maszyniście jechać obok semafora z sygnałem **Jízda vlaku dovolena** z prędkością taką, jaka była wskazana na poprzednim semaforze. Następny semafor może być zlokalizowany bez zachowania drogi hamowania i należy się spodziewać, że semafor ten może wskazywać synał „stój“.

b) Jeżeli poprzedni semafor wskazywał górnym światłem tą samą prędkość lub niższą niż dolnym światłem, nakazuje maszyniście jechać obok semafora z sygnałem **Jízda vlaku dovolena** z prędkością taką jaka była wskazana przez dolne światło poprzedniego semafora.

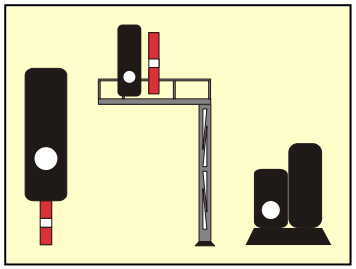
c) Jeżeli poprzedni semafor wskazywał górnym światłem wyższą prędkość niż dolnym światłem, nakazuje maszyniście jechać obok semafora z sygnałem **Jízda vlaku dovolena** z prędkością taką jaka była wskazana przez górne światło poprzedniego semafora. Jeżeli cały pociąg minął okręg zwrotnicowy osłaniany poprzednim semaforem dopiero wtedy maszynista może zwiększyć prędkość

d) pokud strojvedoucí návěst předcházejícího hlavního návěstidla neviděl (např. u výchozího vlaku) nebo byla jízda kolem něho dovolena **PN**, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** rychlostí nejvýše 40 km/h a na následujícím hlavním návěstidle, které může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**. Jakmile strojvedoucí rozpozná návěst následujícího hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku, jedná jako při odjezdu z koleje před tímto návěstidlem.

jazdy.

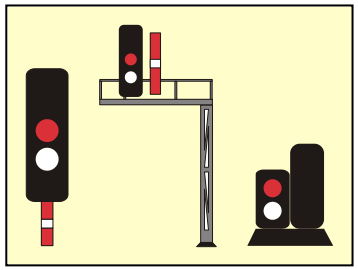
d) Jeżeli maszynista nie wie jaki sygnał wskazywał poprzedni semafor lub jeżeli poprzedni semafor wskazywał sygnał PN (sygnał zastępczy Sz), nakazuje maszyniście jechać obok semafora z sygnałem **Jízda vlaku dovolena** z prędkością nie większą niż 40 km/h.
Następny semafor może być zlokalizowany bez zachowania drogi hamowania i należy się spodziewać, że semafor ten może wskazywać synał „stój". W momencie zauważenia przez maszynistę następnego sygnału na semaforze reguluje prędkość pociągu według wskazań tego semafora.

844. Návěst **Posun dovolen** *(bílé světlo)* dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k posunu, není-li v tomto předpise stanoveno jinak. Tato návěst zakazuje jízdu vlaku.



844. Sygnał **Posun dovolen** [manewry dozwolone], (białe światło), zezwala na manewry. Jeżeli jest podawany sygnał na semaforze ważny dla jednego toru informuje o zabezpieczonej drodze przebiegu dla manewrów i zezwala na wykonywanie manewrów jeżeli przepisy nie stanowią inaczej. Sygnał ten zabrania jazdy pociągowej.

845. Návěst **Posun dovolen** *(bílé světlo a nad ním, popř. pod ním červené světlo)* dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k posunu, není-li v tomto předpise stanoveno jinak. Tato návěst zakazuje jízdu vlaku.



845. Sygnał **Posun dovolen** [manewry dozwolone], (białe światło i nad nim lub pod nim czerwone światło), zezwala na manewry. Jeżeli jest podawany sygnał na semaforze ważny dla jednego toru informuje o zabezpieczonej drodze przebiegu dla manewrów i zezwala na wykonywanie manewrów jeżeli przepisy nie stanowią inaczej. Sygnał ten zabrania jazdy pociągowej.

(…)

(…)

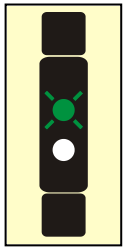
E. NÁVĚSTI SVĚTELNÝCH HLAVNÍCH NÁVĚSTIDEL, UMÍSTĚNÝCH NA NEDOSTATEČNOU ZÁBRZDNOU VZDÁLENOST

E. SYGNAŁY ŚWIETLNE SEMAFORÓW USYTUOWANYCH W ODLEGŁOĆI MNIEJSZEJ OD DROGI HAMOWANIA

(…)

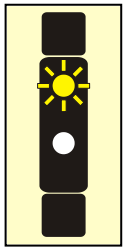
(…)

858. Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h** *(bílé světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a předvěstí rychlost 80 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



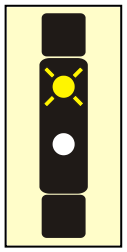
858. Sygnał **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h** (białe światło, nad nim wolnomigające zielone światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością rozkładową do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje prędkość 80 km/h.

859. Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h** *(bílé světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a předvěstí rychlost 60 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



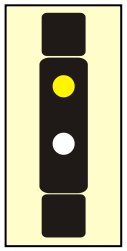
859. Sygnał **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h** (białe światło, nad nim szybkomigające żółte światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością rozkładową do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje prędkość 60 km/h

860. Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h** *(bílé světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a předvěstí rychlost 40 km/h nebo 30 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



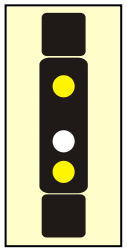
860. Sygnał **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h** (białe światło, nad nim wolnomigające żółte światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością rozkładową do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje prędkość 40 km/h

861. Návěst **Opakování návěsti Výstraha** *(bílé světlo a nad ním žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a předvěstí návěst **Stůj** na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



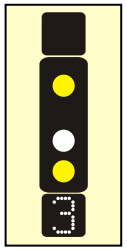
861. Sygnał **Opakování návěsti Výstraha** (białe światło, nad nim żółte światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością rozkładową do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje sygnał „stój“.

862. Návěst **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha** *(žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a předvěstí na tomto návěstidle návěst **Stůj**.



862. Sygnał **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha** (białe światło, nad nim i pod nim żółte światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 40 km/h do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje sygnał „stój“.

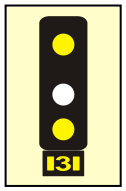
863. Návěst **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha** *(žluté světlo, pod ním bílá číslice „3“, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h; když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h. Dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, návěst **Stůj**.



863. Sygnał **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha** (białe światło, nad nim żółte światło i pod nim żółte światło uzupełnione wyświetloną białą cyfrą „3“), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 30 km/h w okręgu zwrotnicowym osłanianym przez ten semafor, po minięciu tego okręgu dozwolona prędkość jazdy wynosi 40 km/h aż do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**).

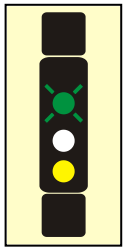
864. Návěst **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha** *(žluté světlo, pod ním žlutá číslice „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h; když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h. Dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, návěst **Stůj**.

Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla.



(…)

867. Návěst **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h** *(žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem pomalu přerušované zelené světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h; když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 80 km/h. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost. Dále tato návěst předvěstí rychlost 80 km/h od tohoto návěstidla.



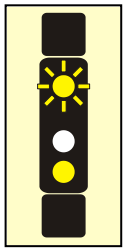
864. Sygnał **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha** (białe światło, nad nim żółte światło i pod nim żółte światło uzupełnione żółtą cyfrą 3 pomiędzy dwoma wyświetlonymi żółtymi pionowymi pasami), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 30 km/h w okręgu zwrotnicowym osłanianym przez ten semafor, po minięciu tego okręgu dozwolona prędkość jazdy wynosi 40 km/h aż do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania i wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**).

Wyświetlona żółta liczba wskazuje prędkość w dziesiątkach km/h od następnego semafora.

(…)

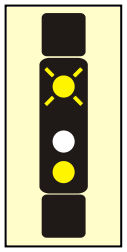
867. Sygnał **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 80** (białe światło, pod nim żółte światło i nad nim zielone wolnomigające światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 40 km/h w okręgu zwrotnicowym osłanianym przez ten semafor, po minięciu tego okręgu dozwolona prędkość jazdy wynosi 80 km/h aż do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania. W przypadku kiedy nie ma tego okręgu zwrotnicowego poleca maszyniście jazdę z prędkością 40 km/h do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania. Następny semafor wskazuje prędkość 80 km/h od tego semafora.

868. Návěst **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h** *(žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem rychle přerušované žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h; když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 60 km/h. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost. Dále tato návěst předvěstí rychlost 60 km/h od tohoto návěstidla.



868. Sygnał **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 60** (białe światło, pod nim żółte światło i nad nim żółte szybkomigające światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 40 km/h w okręgu zwrotnicowym osłanianym przez ten semafor, po minięciu tego okręgu dozwolona prędkość jazdy wynosi 60 km/h aż do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania. W przypadku kiedy nie ma tego okręgu zwrotnicowego poleca maszyniście jazdę z prędkością 40 km/h do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania. Następny semafor wskazuje prędkość 60 km/h od tego semafora.

869. Návěst **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h** *(žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem pomalu přerušované žluté světlo)* dovoluje jízdu vlaku, přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a předvěstí rychlost 40 km/h nebo 30 km/h od tohoto návěstidla.



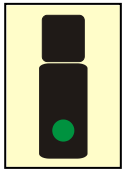
869. Sygnał **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 40** (białe światło, pod nim żółte światło i nad nim żółte wolnomigające światło), zezwala na jazdę pociągu z prędkością 40 km/h aż do następnego semafora, który znajduje się w odległości mniejszej od drogi hamowania. Następny semafor wskazuje prędkość 40 km/h lub 30 km/h od tego semafora.

(…)

F. NÁVĚSTI SAMOSTATNÝCH SVĚTELNÝCH PŘEDVĚSTÍ

884. Zhaslá samostatná světelná předvěst jízdu vlaku nezakazuje; strojvedoucí pokračuje v jízdě k následujícímu hlavnímu návěstidlu, na kterém očekává návěst **Stůj**.

885. Návěst **Volno** *(zelené světlo)* předvěstí jednosvětlovou návěst na následujícím hlavním návěstidle.



(…)

(…)

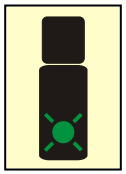
F. SYGNAŁY NA ŚWIETLNYCH TARCZACH OSTRZEGAWCZYCH

884. Ciemna świetlna tarcza ostrzegawcza nie zabrania jazdy pociągiem ale maszynista musi oczekiwać sygnału **Stůj** (**Stój**) na następnym semaforze.

885. Sygnał **Volno** (zielone światło) informuje, że na następnym semaforze wyświetlony będzie sygnał jednym światłem.

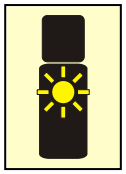
(…)

888. Návěst **Očekávejte rychlost 80 km/h** *(pomalu přerušované zelené světlo)* předvěstí rychlost 80 km/h od následujícího hlavního návěstidla.



888. Sygnał **Očekávejte rychlost 80 km/h** (wolnomigające zielone światło) informuje, że następny semafor wskazuje prędkość 80 km/h

889. Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** *(rychle přerušované žluté světlo)* předvěstí rychlost 60 km/h od následujícího hlavního návěstidla.

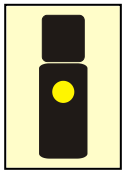


889. Sygnał **Očekávejte rychlost 60 km/h** (szybkomigające żółte światło) informuje, że następny semafor wskazuje prędkość 60 km/h

890. Návěst **Očekávejte rychlost 40 km/h** *(pomalu přerušované žluté světlo)* předvěstí rychlost 40 km/h nebo 30 km/h od následujícího hlavního návěstidla.

890. Sygnał **Očekávejte rychlost 40 km/h** (wolnomigające żółte światło) informuje, że następny semafor wskazuje prędkość 40 km/h lub 30 km/h.

891. Návěst **Výstraha** *(žluté světlo)* předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.



891. Sygnał **Výstraha** (żółte światło) informuje, że następny semafor wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**).

(…)

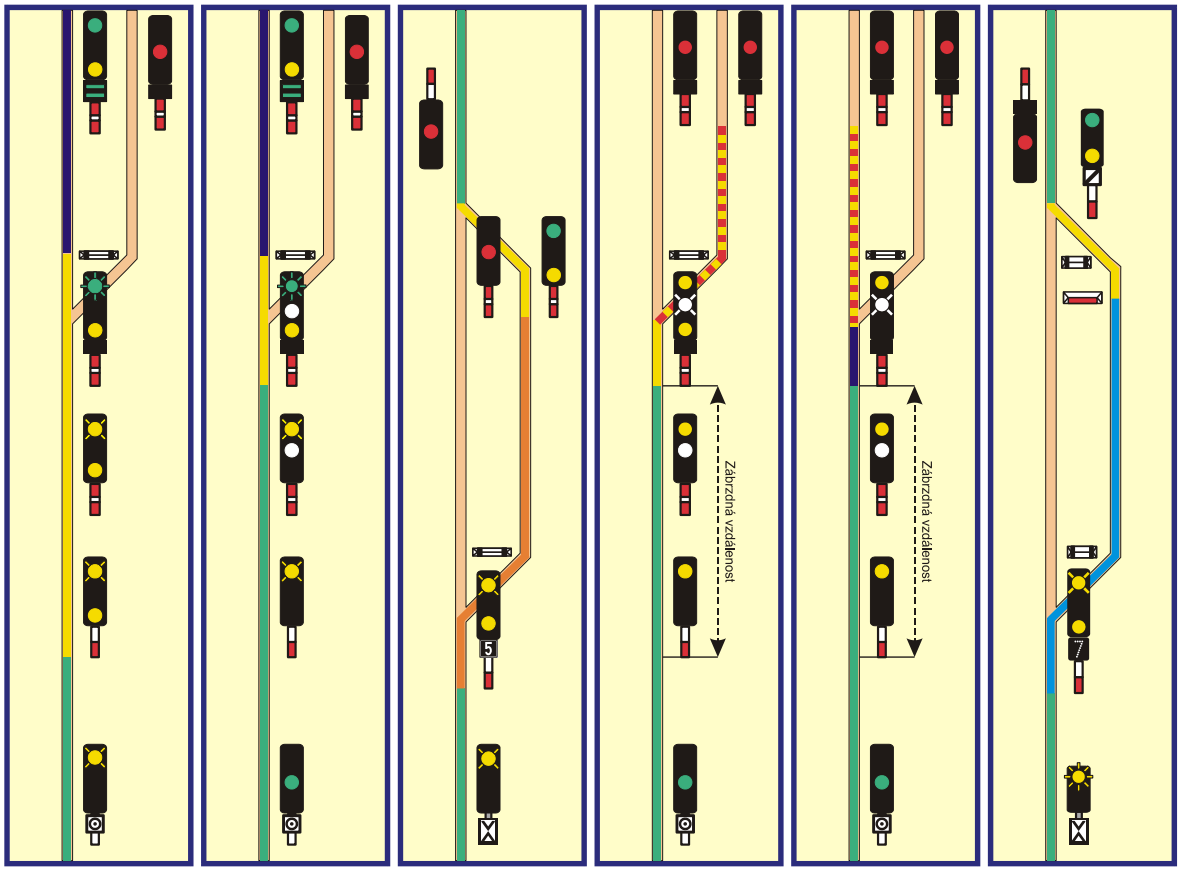
(…)

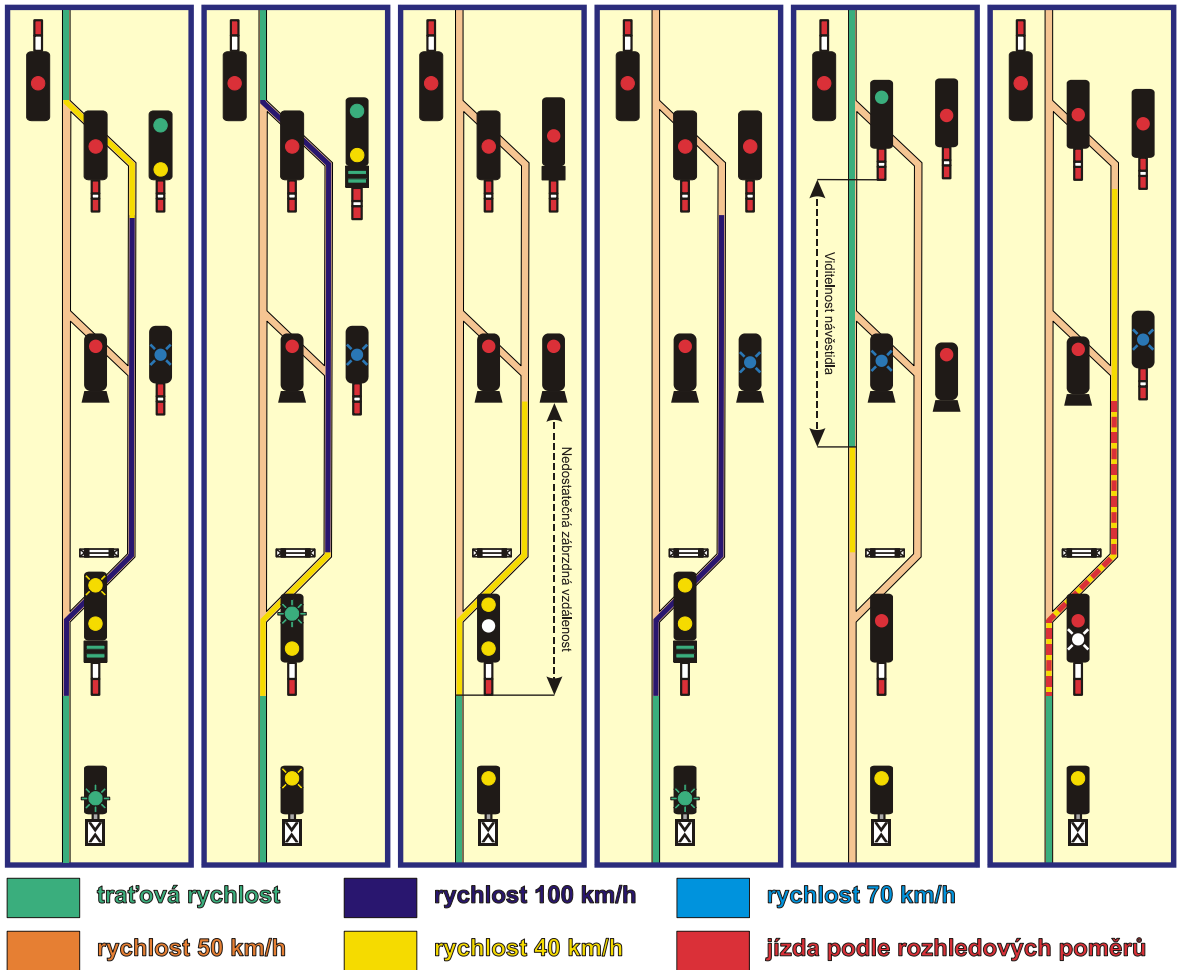
H. POKYNY VYJÁDŘENÉ NÁVĚSTMI SVĚTELNÝCH NÁVĚSTIDEL

H. WSKAZANIA PODAWANE PRZEZ SEMAFORY ŚWIETLNE

920. Další pokyny, vyjádřené návěstmi světelných návěstidel:

920. Inne wskazania podawane przez semafory świetlne:


Zábrzdná vzdálenost
Zábrzdná vzdálenost
5
7



(…)

Kapitola III

Poruchy návěstidel

A. POSTUP PŘI PORUCHÁCH

(…)

Kapitola III

Usterki sygnalizatorów

A. POSTĘPOWANIE PRZY USTERKACH

928. Zjistí-li zaměstnanec poškození hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, lichoběžníkové tabulky, tabulky s křížem, přejezdníku nebo nepřenosného návěstidla platného pro posun a nebyl-li o této závadě zpraven, je povinen závadu co nejdříve ohlásit výpravčímu nebo zaměstnanci obsluhujícímu toto návěstidlo.

928. Jeżeli pracownik stwierdzi uszkodzenie głównego sygnalizatora, a nie był o tym fakcie poprzednio poinformowany, musi to zgłosić dyżurnemu ruchu lub pracownikowi obsługującemu to urządzenie.

929. Je-li návěstidlo poškozené a není označeno jako neplatné, musí se zaměstnanec řídit tou návěstí, která je nejzávažnější. (…)

Návěst hlavního návěstidla (kromě **PN**) neplatí, je-li toto návěstidlo kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**. Návěst samostatné předvěsti neplatí, je-li tato předvěst kryta přenosným návěstidlem s návěstí **Výstraha**. (…)

929. Jeżeli sygnalizator jest uszkodzony i nie jest oznaczony jako unieważniony należy postępować tak jakby sygnalizator wskazywał najważniejszy sygnał. (…)
Jeżeli przy semaforze umieszczona jest przenośna tarcza zatrzymania z sygnałem **Stůj** (**Stój**), sygnał podawany porzez ten semafor jest nieważny za wyjątkiem sygnału **PN** (sygnał zastępczy Sz). Jeżeli przy uszkodzonej tarczy ostrzegawczej umieszczona jest przenośna tarcza ostrzegawcza z sygnałem **Výstraha** (ostrzeżenie), sygnał podawny przez tą tarczę jest nieważny. (…)

(…)

(…)

947. Za úroveň zničeného, zhaslého nebo pochybnou návěst dávajícího hlavního návěstidla, které je platné pro příslušnou jízdu, může jet strojvedoucí:

a) vlaku, pokud bude jízda povolena **PN**, **RPN** nebo písemným rozkazem, jízda vlaku kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, však nesmí být dovolována **PN**;

(…)

d) posunového dílu, pokud zaměstnanci řídícímu posun dá souhlas k posunu výhybkář.

(…)

947. Poza miejsce ustawienia semafora (ważnego dla danego kierunku jazdy) uszkodzonego, ciemnego lub wskazującego sygnał wątpliwy maszynista może kontynuować jazdę:

a) pociągu na sygnał PN (sygnał zastępczy Sz), RPN (ręczny sygnał zastępczy) lub rozkaz pisemny. Jeżeli semafor świetlny wskazuje sygnał wątpliwy kontynuacja jazdy na sygnał PN (sygnał zastępczy Sz) jest zabroniona.

(…)

d) manewrów tylko po uzyskaniu zgody od pracownika obsługującego dany okręg nastawczy.

(…)

949. Je-li přejezdník poškozen a není označen jako neplatný, musí strojvedoucí zachovat postup jako u návěsti **Otevřený přejezd**.

949. W przypadku uszkodzonej tarczy przejazdowej, która nie jest oznaczona jako nieważna, maszynista powinien zachować procedurę jak przy sygnale **Otevřený přejezd** (przejazd otwarty).

(…)

(…)

PŘIVOLÁVACÍ NÁVĚST

SYGNAŁ ZASTĘPCZY

965. **Přivolávací návěst** (dále i „**PN**“) je návěst, dovolující jízdu vlaku kolem:

a) hlavního návěstidla s návěstí **Stůj**, na kterém nelze dát jinou návěst dovolující jízdu vlaku;

b) hlavního návěstidla, které je zhaslé;

965. **Přivolávací návěst** (dalej „**PN**“) [Sygnał zastępczy dalej „Sz“] to sygnał który zezwala na jazdę pociągu obok:

a) semafora wskazującego sygnał **Stůj** (**Stój**), na którym nie można wyświetlić innego sygnału zezwalającego;

b) semafora ciemnego;

c) přenosné návěsti **Stůj**, kryje-li nebo nahrazuje-li hlavní návěstidlo;

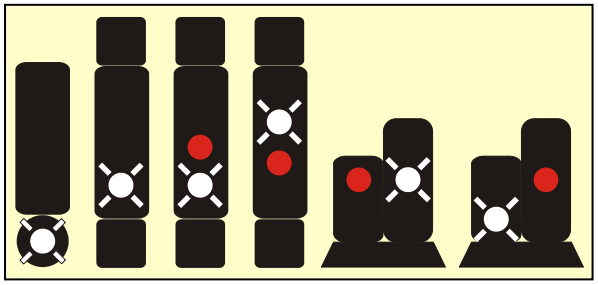
(…)

966. **PN** předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti, které může následovat i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.

967. **PN** na vjezdových, cestových nebo odjezdových návěstidlech strojvedoucímu vlaku dále přikazuje jízdu podle rozhledových poměrů a přikazuje mu jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše rychlostí 40 km/h (30 km/h, pokud je návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 3). Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu.
PN na vjezdovém nebo cestovém návěstidle přikazuje jízdu podle rozhledových poměrů od tohoto návěstidla až k následujícímu hlavnímu návěstidlu nebo k návěsti **Konec vlakové cesty**.
PN na odjezdovém návěstidle přikazuje jízdu podle rozhledových poměrů od tohoto návěstidla až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy. (…)

969. Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle **PN**, jedná strojvedoucí vlaku za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího, zpraveného o vjezdu na obsazenou kolej a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku. (…)

970. Návěst **Přivolávací návěst** *(přerušované bílé světlo)*.
PN je návěstí hlavního návěstidla.
PN může být na návěstidle společně s návěstí **Stůj**. Přerušované bílé světlo může být pod nebo nad červeným světlem. Je-li hlavní návěstidlo trpasličí nebo umístěné na stavbě dráhy, mohou být tato světla i vedle sebe.



c) przenośnej tarczy zatrzymania z sygnałem **Stůj** (**Stój**) umieszczonej obok semafora albo w miejscu semafora.

(…)

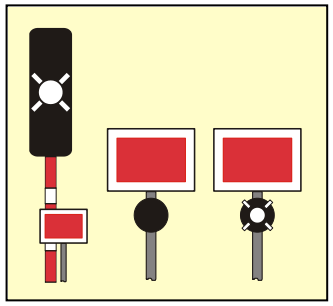
966. Sygnał **PN** [„Sz“] informuje, że następny semafor bez tarczy ostrzegawczej który może znajdować się w odległości mniejszej od drogi hamowania, wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**).

967. Sygnał **PN** [„Sz“] na wjazdowych, drogowskazowych lub wyjazdowych semaforach zezwala maszyniście pociągu na jazdę na widoczność i nakazuje mu w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem jechać z prędkością nie przekraczającą 40 km/h (30 km/h jeżeli na semaforze indikátorová tabulka z cyfrą „3“). W przypadku kiedy nie ma tego okręgu zwrotnicowego nakazuje maszyniście jazdę z prędkością 40 km/h do następnego semafora.
Sygnał **PN** [„Sz“] na wjazdowych lub drogowskazowych semaforach nakazuje maszyniście pociągu na jazdę na widoczność do następnego semafora lub do sygnału **Konec vlakové cesty.**
Sygnał **PN** [„Sz“] na wyjazdowych semaforach nakazuje maszyniście pociągu na jazdę na widoczność aż do wjazdowego semafora z przeciwnego kierunku jazdy. (…)

969. Jeżeli na wjazdowym (drogowskazowym) semaforze jest sygnał **PN** [„Sz“] maszynista wjeżdża do stacji i postępuje tak jak przy pociągu z planowym postojem na tej stacji, którego maszynysta jest powiadomiany rozkazem pisemnym informującym o wjeździe na tor zajęty. Jeżeli nie są spełnione warunki dla przejazdu tego pociągu musi się na tej stacji zatrzymać. (…)

970. Sygnał **Přivolávací návěst** (**PN**) [„Sz“] (białe migające światło)
PN [Sz] jest sygnałem semafora.
PN [Sz] może być na semaforze wspólnie z sygnałem **Stůj** (**Stój**). Białe migające światło może być umieszczone pod lub nad światłem czerwonym. Semafor karzełkowy lub semafor umieszczony w innym miejscu mogą mieć światło białe i czerwone umieszczone obok siebie.

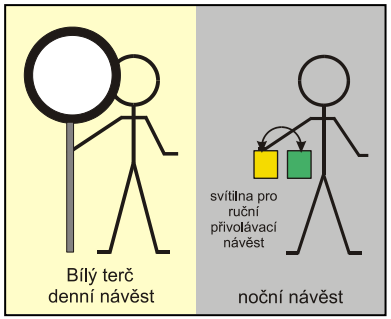
971. **PN** se může použít i ve spojení s přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, použitým ke krytí hlavního návěstidla nebo jako dočasná náhrada za zničené (popř. dočasně odstraněné) hlavní návěstidlo.



(…)

C. RUČNÍ PŘIVOLÁVACÍ NÁVĚST

980. Návěst **Ruční přivolávací návěst** (dále i „**RPN**“) *(bílý terč s černým okrajem [denní návěst]; střídavě žluté a zelené světlo ruční svítilny [noční návěst])* dovoluje jízdu strojvedoucímu vlaku kolem hlavního návěstidla s návěstí **Stůj**, kolem hlavního návěstidla, které je zhaslé či návěstí pochybnou návěst nebo kolem přenosného návěstidla s návěstí **Stůj**; předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti, které může následovat i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



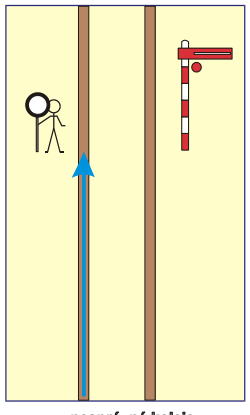
981. Je-li jízda kolem neobsluhovaného návěstidla dovolována **RPN,** musí jet strojvedoucí stejným způsobem jako na **PN**.

982. Pro strojvedoucího není **RPN** nikdy rozkazem k odjezdu.

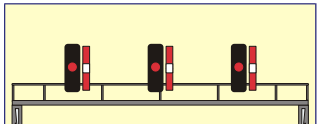
(…)

985. Odchylné umístění **RPN** je stanoveno při jízdě:

a) na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou nebo více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven u návěstidel platných:



u traťové koleje nebo na záhlaví



(…)

971. **PN** [Sz] może być użyty wspólnie z przenośną tarczą z sygnałem **Stůj** (**Stój**), która zastępuje światło czerwone na semaforze. albo jako tymczasowa tarcza zastępująca uszkodzony semafor.

(…)

C. RĘCZNY SYGNAŁ ZASTĘPCZY

980. Sygnał **Ruční přivolávací návěst** (dalej „**RPN**“) [biała tarcza z czarną obwódką (sygnał dzienny) naprzemian światło żółte i zielone podawne latarką ręczną (sygnał nocny)] zezwala maszyniście pociągu na jazdę obok semafora z sygnałem **Stůj** (**Stój**), obok semafora, który jest ciemny lub z sygnałem wątpliwym lub obok przenośnej tarczy z sygnałem **Stůj** (**Stój**). Sygnał RPN informuje, że następny semafor bez tarczy ostrzegawczej który może znajdować się w odległości mniejszej od drogi hamowania, wskazuje sygnał **Stůj** (**Stój**).

981. Jeżeli jazda obok nieobsługiwanego semafora dozwolona jest na sygnał **RPN** (sygnał ręczny) maszynista musi jechać tak jak na sygnał **PN** („Sz“).

982. Dla maszynisty sygnał **RPN** (sygnał ręczny) nigdy nie jest poleceniem do odjazdu.

(…)

985. Określone odstępstwa podawania **RPN** (sygnału ręcznego) dla jazd:

a) dla szlaków wielotorowych przy zbliżaniu się dwóch lub więcej torów różnych linii lub na torze znajdującym się pomiędzy semaforem wjazdowym lub

aa) pro krajní koleje, kde se **RPN** dává na vnější straně krajních kolejí;

ab) pro vnitřní koleje, kde se **RPN** dává přímo vpravo vedle vnitřních kolejí;

b) kolem cestového nebo odjezdového návěstidla, kde se může dát **RPN** tak, aby byla viditelná z vedoucího hnacího vozidla přímo vpravo vedle dopravní koleje v prostoru od čela vlaku:

ba) k hlavnímu návěstidlu, které je umístěné přímo u koleje;

bb) k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**, nemá-li odjezdová kolej hlavní návěstidlo nebo není hlavní návěstidlo umístěno přímo u odjezdové koleje. (…)

(…)

D JÍZDA VLAKU NA PN NEBO KOLEM NEOBSLUHOVANÝCH HLAVNÍCH NÁVĚSTIDEL

1001. Při dovolení jízdy kolem neobsluhovaného návěstidla písemným rozkazem musí jet strojvedoucí stejným způsobem jako na **PN**, není-li v konkrétním ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak.

(…)

Kapitola IV

Přidružená návěstidla

B. NÁVĚSTI PŘEDVĚSTNÍCH UPOZORŇOVADEL

lichoběžníkovou tabulkou i pierwszym rozjazdem przy semaforach ważnych:

aa) dla torów skrajnych **RPN** podawany jest po zewnętrznej stronie toru

ab) dla torów wewnętrznych **RPN** podawany jest z prawej strony obok wewnętrznych torów

b) obok semafora drogowskazowego lub wyjazdowego RPN może być podany tak aby był widoczny z lokomotywy prowadzącej pociąg z prawej strony obok toru w przestrzeni od czoła pociągu:

ba) do semafora, kiedy jest ustawiony bezpośrednio przy torze

bb) do sygnalizatora z sygnałem **Konec vlakové cesty** w przypadku kiedy brak semafora wyjazdowego lub semafor nie jest ustawiony bezpośrednio przy torze odjazdowym. (…)

(…)

D. JAZDA POCIĄGU NA PN (SYGNAŁ ZASTĘPCZY) LUB OBOK SEMAFORÓW NIEOBSŁUGIWANYCH

1001. W czasie przejazdu na rozkaz pisemny obok semafora nieobsługiwanego, maszynista powinien stosować procedury jak przy jeździe na sygnał **PN**, jeżeli postanowienia tego przepisu nie stanowią inaczej.

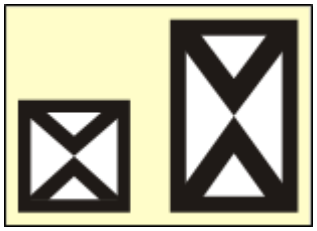
(…)

Rozdział IV

Sygnały powiązane

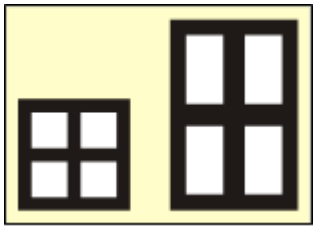
B. WSKAŹNIKI ZMIANY LOKALIZACJI

1023. Návěst **Stanoviště samostatné předvěsti** *(bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska, s černým orámováním, na ní dva černé šípy nad sebou s hroty obrácenými proti sobě)* upozorňuje na umístění samostatné předvěsti vjezdového, cestového nebo odjezdového návěstidla.



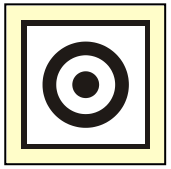
1023. Sygnał **Stanoviště samostatné předvěsti** (biała kwadratowa lub prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku, z czarnym obramowaniem. a na niej dwa czarne kąty, nad sobą obrócone wierzchołkami naprzeciw siebie) oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej wjazdowego, drogowskazowego lub wyjazdowego semafora.

1024. Návěst **Stanoviště samostatné předvěsti** *(bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska, s černým orámováním, na ní černý kříž)* upozorňuje na umístění samostatné předvěsti oddílového návěstidla.



1024. Sygnał Stanoviště samostatné předvěsti (biała kwadratowa lub prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku, z czarnym obramowaniem a na niej czarny krzyż) oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej do semafora odstępowego.

1025. Návěst **Stanoviště oddílového návěstidla** *(bílá čtvercová deska s černým orámováním, na ní černý kruh s bílým mezikružím)* upozorňuje na návěstidlo AB, které předvěstí návěsti vjezdového návěstidla. Byl-li strojvedoucí zpraven o jízdě v mezistaničním oddíle, předvěstí návěst **Stůj** na vjezdovém návěstidle.

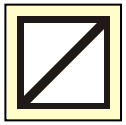


1025. Sygnał **Stanoviště oddílového návěstidla** *(biała kwadratowa tablica z czarnym obramowanie, a na niej czarne okrągz białym pierścieniem) oznacza miejsce ustawienia semafora* AB, przed semaforem wjazdowym. Jeśli maszynista był powiadomiony o jeździe w odstępie stacji (posterunków zapowiadawczych) wskaźnik ten informuje, że semafor wjazdowy wkazuje sygnał **Stůj**.

(…)

B NÁVĚSTI NÁVĚSTNÍCH UPOZORŇOVADEL

1037. Návěst **Skupinové návěstidlo** *(bílá čtvercová deska s černým orámováním, na desce je černý šikmý pruh směřující z levého dolního rohu do pravého horního rohu)* upozorňuje na skupinové návěstidlo. Pokyny návěstidla, na kterém je umístěno návěstní upozorňovadlo s návěstí **Skupinové návěstidlo**, nesmí být považovány za pokyny návěstidla platného jen pro jednu kolej.

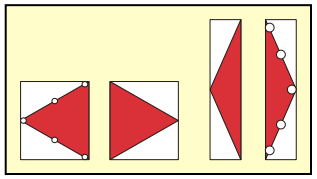


(…)

B. SYGNAŁY NA SYGNALIZATORACH OSTRZEGAWCZYCH

1037. Sygnał **Skupinové návěstidlo** (biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem z ukośną kreską z lewego dolnego rogu do prawego górnego), wskazuje na semafor grupowy. Wskazania semafora, na którym umieszczono sygnał **Skupinové návěstidlo** nie mogą być uważane za ważne tylko dla jednego toru.

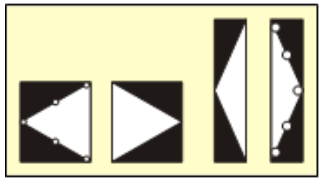
1038. Návěst **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** *(bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s červeným trojúhelníkem směřujícím k hlavnímu návěstidlu; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami)* upozorňuje na mimořádné umístění hlavního návěstidla.



1038. Sygnał **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** *(biała kwadratowa lub prostokątna tablica z trójkątem koloru czerwonego skierowanym wierzchołkiem w stronę semafora głównego: w przypadku, kiedy tablica nie jest wykonana z materiałów odblaskowych, ramienia trójkąta posiadają światła odblaskowe)*. Wskazuje że semafor ustawiony jest z innej strony.

(…) (…)

1040. Návěst **Přejezdník je na opačné straně** *(černá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým trojúhelníkem směřujícím k přejezdníku; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami)* upozorňuje na mimořádné umístění přejezdníku.



1040. Sygnał **Přejezdník je na opačné straně** (tarcza ostrzegawcza przejazdowa znajduje się z przeciwnej strony toru) (czarna kwadratowa lub prostokątna tablica z białym trójkątem zwróconym wierzchołkiem w kierunku gdzie powinien znajdować się sygnalizator, może być wykonana z materiałów odblaskowych) zwraca uwagę na inne ustawienie sygnalizatora.

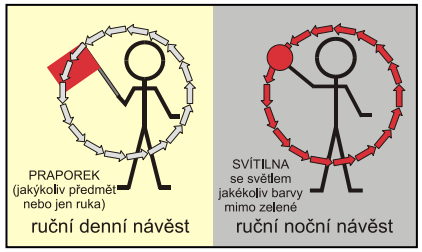
(…) (…)

Kapitola IV

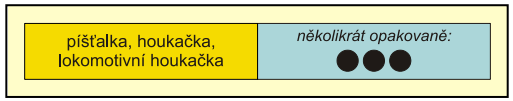
Návěsti speciálního určení

A. NÁVĚSTI ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU

1070. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** *(kroužení praporkem, jakýmkoli předmětem nebo jen rukou [denní návěst]; kroužení svítilnou se světlem jakékoli barvy kromě zelené [noční návěst])* je viditelnou návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.



1071. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** *(tři krátké zvuky několikrát opakované, dávané píšťalkou, houkačkou nebo lokomotivní houkačkou)* je slyšitelnou návěstí a přikazuje



Rozdział IV

Sygnały specjalnego znaczenia

A. SYGNAŁY ZABRANIAJĄCE JAZDY

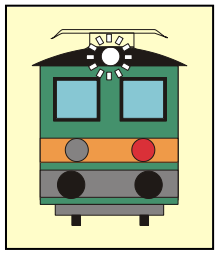
1070. Sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** [stój zatrzymać wszelkimi dostępnymi sposobami], (sygnał dzienny - zataczanie okręgu chorągiewką, jakimkolwiek przedmiotem lub ręką). (nocny sygnał – zataczanie okręgu światłem jakiegokolwiek koloru oprócz zielonego), jest sygnałem wzrokowym i nakazuje zatrzymać ruch pojazdów wszelkimi dostępnymi sposobami.

1071. Sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** [stój zatrzymać wszelkimi dostępnymi sposobami], (trzy krótkie dźwięki powtarzane kilkakrotnie podawane gwizdawką ustną lub trąbką lub

zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.

syreną lokomotywy) jest sygnałem dźwiękowym i nakazuje zatrzymać ruch pojazdów wszelkimi dostępnymi sposobami.

1072. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** *(jedno červené světlo svítilny na hnacím vozidle, podle možnosti doplňované o přerušované rozsvěcování reflektorové svítilny nebo horního návěstního světla hnacího vozidla)* je viditelnou návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.



1072. Sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** (jedno światło koloru czerwonego na czole pojazdu, uzupełnione w miarę możliwości o migające białe światło środkowe reflektora pojazdu), jest sygnałem wzrokowym i nakazuje zatrzymać ruch pojazdów wszelkimi dostępnymi sposobami.

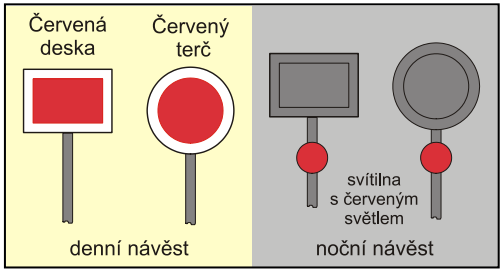
1073. Zaměstnanec, dávající návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, běží (jede) podle možností co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěsti. Strojvedoucí vlaku nebo posunového dílu musí na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

1073. Pracownik podający sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky,** biegnie (jedzie) w miarę możliwości jak najdalej od miejsca zagrożenia w kierunku naprzeciw pociągu lub lokomotywy manewrowej, którą należy zatrzymać. Po zatrzymaniu przekaże maszyniście przyczynę podania tego sygnału. Maszynista pociągu lub lokomotywy manewrowej ma obowiązek wyświetlić na lokomotywie sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky.**

1074. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se podle možnosti a potřeby dává současně jako viditelná a slyšitelná, avšak i každá z nich sama o sobě je platná.

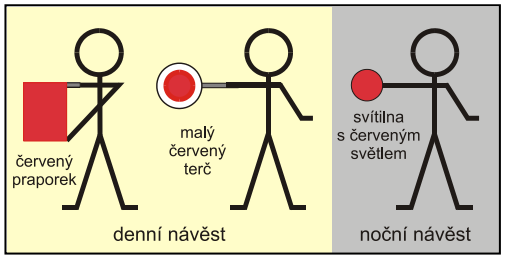
1074. Sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** w miarę możliwości i potrzeby należy podawć równocześnie jako dzwiękowy i wzrokowy, każdy z nich podawany oddzielnie jest tak samo ważny.

1075. Návěst **Stůj** *(červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem [denní návěst]; červené světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst])* je dávána přenosným návěstidlem a přikazuje zastavit pohyb vozidel před označeným místem.
Přenosné návěstidlo může být vyrobeno i z odrazového materiálu a za snížené viditelnosti se smí používat pouze ke krytí vyloučené koleje (výhybky, kolejové křižovatky) nebo nesjízdného místa, tj. bez svítilny s červeným světlem.



1075. Sygnał **Stůj** *(czerwona tablica z białą obwódką w kształcie prostokąta lub czerwona tarcza w kształcie koła z białą obwódką [sygnał dzienny]; czerwone światło umieszczone na sygnale dziennym [sygnał nocny])* podawany tarczą przenośną, nakazuje zatrzymać ruch taboru przed miejscem oznaczonym tarczą.
Przenośna tarcza może być wykonana z materiału odblaskowego i przy ograniczonej widoczności może być używana tylko do osłony zamkniętego toru (zwrotnice, skrzyżowania torów), tj. bez latarni z czerwonym światłem.

1076. Návěst **Stůj** *(červený praporek, držený oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze, přímo u koleje a kolmo k této koleji, popř. malý červený terč s bílým okrajem držený přímo u koleje a kolmo k této koleji [denní návěst] nebo červené světlo držené přímo u koleje ve výši ramen [noční návěst])* je ruční návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel co nejblíže před touto návěstí.



(…)

1078. Předvěstění ruční návěsti **Stůj**, přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** nebo přenosného návěstidla s návěstí **Místo zastavení** pro strojvedoucího vlaku k bezpečnému zastavení na označeném místě splňuje:

a) dávání ruční návěsti **Výstraha** nejméně na zábrzdnou vzdálenost;

b) zastavení vlaku u vjezdového (cestového) návěstidla a dovolení vjezdu návěstí, po níž musí strojvedoucí očekávat zastavení;

d) zpravení strojvedoucího o místě zastavení;
e) mimořádné zastavení vlaku na žádost strojvedoucího;
f) nařízení jízdy podle rozhledových poměrů;
g) zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících, je-li místo zastavení označeno v prostoru nástupiště.

Strojvedoucí je povinen před označeným místem zastavit při splnění alespoň jedné z předchozích podmínek.

(…)

1080. Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, kryjící odstavená vozidla, zakazuje najetí na tato vozidla, uvést je do pohybu či na ně odrážet a spouštět jiná vozidla. Toto návěstidlo musí být umístěno před vozidla, uprostřed nebo přímo vpravo koleje, na které stojí, či na vozidla mimo jejich obrys.

(…)

1081. Za úroveň přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** (s výjimkou návěstidla, které kryje či nahrazuje hlavní návěstidlo) smí ve stanici strojvedoucí jet, jen pokud bude toto návěstidlo odstraněno.

1076. Sygnał **Stůj** *(chorągiewka koloru czerwonego, trzymana oburącz, tak aby była rozwinięta w tym położeniu bezpośrednio przy torze, mała tarczka koloru czerwonego z białą obwódką trzymana bezpośrednio przy torze [sygnał dzienny] lub czerwone światło pokazywane bezpośrednio przy torze na wyskości ramion [sygnał nocny])* sygnał ręczny nakazuje zatrzymać ruch taboru jak najbliżej miejsca z którego sygnał jest podawany.

(…)

1078. Podawanie ręcznego sygnał **Stůj**, lub przenośnego sygnalizatora z sygnałem **Stůj**, bądź przenośnego sygnalizatora z sygnałem **Místo zastavení (**stosowany jest celem bezpiecznego zatrzymania przez maszynistę pociągu w oznaczonym miejscu) powinno być poprzedzone:

a) podawaniem sygnału ręcznego **Výstraha** w odległości conajmniej drogi hamowania
b) zatrzymaniem pociągu przed wjazdowym (drogowskazowym) semaforem i po otrzymaniu takiego sygnału, po którym musi spodziewać się zatrzymania
d) powiadomieniem maszynisty o miejscu zatrzymania
e) nadzwyczajnym zatrzymaniem pociągu na żądanie maszynisty
f) poleceniem jazdy na widoczność
g) zatrzymaniem pociągu dla wsiadania i wysiadania podróżnych jeżeli miejsce zatrzymania oznaczono na długości peronu

Maszynista winien zatrzymać się przed oznaczonym miejscem jeżeli spełniony jest przynajmniej jeden z wyżej wymienionych warunków

(…)

1080. Przenośny sygnalizator z sygnałem **Stůj** osłaniający odstawiony tabor, zabrania najechania na ten tabor, uruchomienia taboru, lub też odrzucania i staczania innego taboru na ten tabor. Sygnał ten powinien być ustawiony bezpośrednio przed taborem, z prawej strony lub w osi toru, na którym stoi tabor lub bezpośrednio na taborze poza obrysem skrajni tak aby był widoczny.

(…)

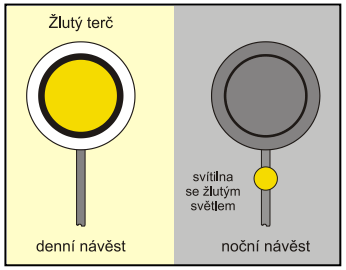
1081. Poza miejsce ustawienia przenośnego sygnalizatora z sygnałem **Stůj (**za wyjątkiem sygnalizatora, który osłania, zastępuje semafor) w stacji maszynista może kontynuować jazdę tylko w przypadku, kiedy sygnalizator ten zostanie usunięty.

Na širé trati postupuje strojvedoucí podle ustanovení tohoto předpisu.

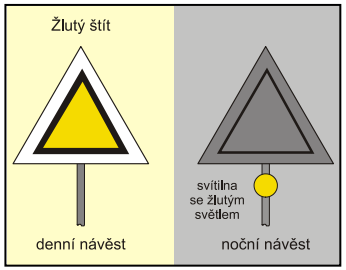
(…)

B. NÁVĚSTI VÝSTRAŽNÉ

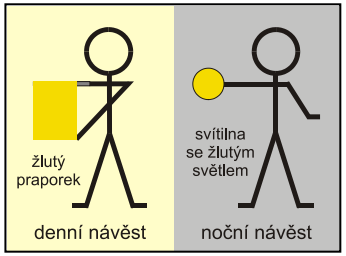
1095. Návěst **Výstraha** *(žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem [denní návěst]; žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst])* se dává přenosným návěstidlem a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem.



1096. Návěst **Výstraha** *(žlutý, na základně postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a bílým okrajem [denní návěst]; žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst])* se dává přenosným návěstidlem tam, kde průjezdný průřez nedovoluje použít žlutého terče, a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem.



1097. Návěst **Výstraha** *(žlutý praporek, držený kolmo ke koleji oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze [denní návěst] nebo žluté světlo držené zaměstnancem [noční návěst])* je ruční návěstí a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným či ručním návěstidlem nebo návěst **Místo zastavení**, dávanou přenosným návěstidlem



(…)

Na szlaku maszynista postępuje wg postanowień zawartych w niniejszych przepisach

(…)

B. SYGNAŁY OSTRZEGAWCZE

1095. Sygnał **Výstraha** *(żółta tarcza w kształcie koła z czarną obwódką i białym brzegiem [sygnał dzienny]; żółte światło umieszczone na sygnalizatorze wskazującym sygnał dzienny [sygnał nocny])* podawany jest przenośnym sygnalizatorem i ostrzega przed sygnałem **Stůj**, podawanym przenośnym lub stałym sygnalizatorem

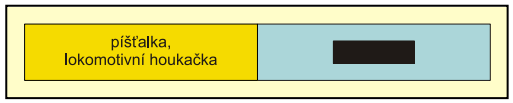
1096. Sygnał **Výstraha** *(trójkątna tarcza koloru żółtego z czarną obwódką i białym obramowaniem [sygnał dzienny]; żółte światło umieszczone na sygnale dziennym [sygnał nocny])* podaje sie przenośnym sygnalizatorem gdy nie można zastosować żółtej tarczy, ostrzega przed sygnałem **Stůj**, podawanym przenośnym lub nieprzenośnym sygnałem

1097. Sygnał **Výstraha** *(chorągiewka koloru żółtego trzymana oburącz tak aby była rozwinięta w tym położeniu bezpośrednio przy torze[sygnał dzienny] lub żółte światło podawane przez pracowanika [sygnał nocny]),* jest to sygnał ręczny, ostrzega przed sygnałem **Stůj**, podawanym przenośnym lub nieprzenośnym sygnałem lub sygnałem **Místo zastavení** podwanym przenośnym sygnalizatorem

(…)

C. SLYŠITELNÉ NÁVĚSTI

1109. Návěst **Pozor** *(jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou v délce nejméně dvě sekundy nebo píšťalkou)* upozorňuje osoby na pohyb vozidel. Tato návěst může být dávána opakovaně.



1110. K varování osob musí dát návěst **Pozor**:

a) strojvedoucí před rozjezdem vlaku s přepravou cestujících po jeho mimořádném zastavení, kromě případu, kdy během pobytu strojvedoucí neotevřel (neodjistil) centrálně zavírané dveře, o jejichž uzavření má kontrolu;

b) strojvedoucí, zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojede, se nacházejí osoby;

c) strojvedoucí za odjezdu vlaku kolem nástupiště, na kterém se nacházejí osoby (tato povinnost se týká nástupišť s úrovňovým přístupem přes kolej, ze které vlak odjíždí);

d) strojvedoucí před přejezdy a to:

da) před přejezdy (popř. přechody na ostrovní nástupiště) s výstražnými kolíky nebo před přejezdy s výstražnými kolíky s dočasnou platností pro přejezdy (při zpravení o platnosti těchto výstražných kolíků) – opakovaně nejméně třikrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst Pozor nemusí opakovat, jestliže zjistil, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace;

db) před přejezdem, který je vybaven PZZ – okamžitě opakovaně až k přejezdu, zpozoruje-li poruchu PZZ, o které nebyl zpraven;

dc) při zpravení písemným rozkazem o jízdě k přejezdu se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd;

dd) před přejezdem s přejezdníkem s návěstí Otevřený přejezd, popř. je-li přejezdník poškozen – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo

C. SYGNAŁY DŹWIĘKOWE

1109. Sygnał **Pozor** *(jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy trwający co najmniej dwie sekundy)* ostrzega pracowników (osoby) przed ruchem taboru.
Sygnał ten może być podawany jako powtórzony

1110. Dla ostrzegania osób należy podawać sygnał **Pozor**:

a) Maszynista przed odjazdem pociągu z podróżnymi, po nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu, za wyjątkiem przypadków kiedy kiedy nie były otwierane centralnie zamykane drzwi, i istnieje kontrola otwarcia dzwi u maszynisty

b) Maszynista stwierdzi, że w torze lub obok toru po którym jedzie lub pojedzie znajdują się osoby

c) Maszynista przy jeździe obok peronu, na którym znajdują się osoby (ten obowiązek dotyczy peronów, do których dojście znajduje się w poziomie szyn);

d) Maszynista przed przejazdami i tak:

da) przed przejazdami(przejściami na perony wyspowe) z tarczami ostrzegawczymi przejazdowymi , lub przez przejazdy z tarczami ostrzegawczymi przejazdowymi o tymczasowej ważności (podczas powiadomienia o ważności wskazań tych tarcz) powtarzane co najmniej trzykrotnie od tarczy do przejazdu. Sygnał Pozor nie musi być powtarzany w przypadku upewnienia się, że do przejazdu nie zbliża się użytkownik drogi.

db) przed przejazdem wyposażonym w urządzenia PZZ niezwłocznie, powtarzając aż do momentu wjazdu na przejazd jeżeli stwierdzi uszkodzenie urządzeń, a nie był o tym powiadomiony

dc) w przypadku, kiedy maszynista był powiadomiony rozkazem pisemnym o jeździe w kierunku przejazdu ze zwiększoną ostrożnością - najmniej trzy razy w odległości 250 m przed przejazdem do czasu kiedy czoło pociągu nie minie przejazdu

dd) przed przejazdem z sygnalizatorem wskazującym sygnał Otevřený přejezd – jeżeli synalizator jest uszkodzony, najmniej trzy razy w odległości 250 m przed przejazdem do

prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd;

de) nařizuje-li štít Op jízdu se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd;

e) strojvedoucí před pracovními místy – a to s krátkými přestávkami:

ea) od místa, odkud zpozoruje návěst **Pracovní místo, pískejte** světelného výstražného terče buď do úrovně světelného výstražného terče pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší ŽST, pokud světelný výstražný terč pro opačný směr jízdy nezpozoroval;

eb) od místa, odkud zpozoruje návěst **Pracovní místo, pískejte** světelné rampy buď do úrovně světelné rampy pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší ŽST, pokud světelnou rampu pro opačný směr jízdy nezpozoroval;

ec) od místa, odkud zpozoruje návěst **Pracovní místo, pískejte** varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem do úrovně tohoto přenosného varovného návěstidla;

ed) od úrovně výstražného terče do úrovně výstražného terče pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší ŽST, pokud výstražný terč pro opačný směr jízdy nezpozoroval;

ee) od úrovně výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo (při zpravení o pracovním místě) do úrovně nepřenosného varovného návěstidla s návěstí **Konec pracovního místa**;

ef) v úseku tratě, který stanoví písemný rozkaz, není-li pracovní místo kryto přenosnými varovnými návěstidly;

(…)

czasu kiedy czoło pociągu nie minie przejazdu

de) jeżeli wierzchołek wskaźnika Op nakazuje jazdę ze zwiększoną ostrożnością, najmniej trzy razy w odległości 250 m przed przejazdem do czasu kiedy czoło pociągu nie minie przejazdu

e) Maszynista przed miejscem robót – z krótkimi przerwami

ea) od miejsca, od którego zauważy sygnał **Pracovní místo, pískejte** świetlnej tarczy ostrzegawczej bądź do miejsca ustawienia świetlnej tarczy ostrzegawczej dla przeciwnego kierunku jazdy lub do miejsca ustawienia semafora wjazdowego najbliższej stacji, do czasu kiedy nie zobaczy tarczy ostrzegawczej dla przeciwnego kierunku ruchu

eb) od miejsca od którego zauważy sygnał **Pracovní místo, pískejte** wskaźnika świetlnego lub do miejsca ustawienia wskaźnika świetlnego dla kierunku przeciwnego lub do miejsca ustawienia semafora wjazdowego najbliższej stacji, jeżeli nie zauważył wskaźnika świetlnego dla jazdy w kierunku przeciwnym;

ec) od miejsca od którego zauważy sygnał **Pracovní místo, pískejte** sygnalizatora ostrzegawczego z jednym odblaskowym światłem do miejsca ustawienia tego przenośnego sygnalizatora ostrzegawczego

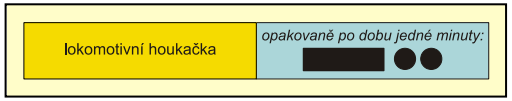
ed) od miejsca ustawienia tarczy ostrzegawczej do miejsca ustawienia tarczy ostrzegawczej dla przeciwnego kierunku jazdy, lub do miejsca ustawienia semafora wjazdowego najbliższej stacji, jeżeli nie zauważył tarczy ostrzegawczej dla przeciwnego kierunku jazdy

Od miejsca ustawienia wskaźnika výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo (wskaźnik ostrzegania z podanym terminem obowiązywania) do miejsca ustawienia stałego sygnalizatora z sygnałem **Konec pracovního místa** (koniec miejsca pracy);

ef) na odcinku szlaku które wskazane jest w rozkazie pisemnym w przypadku braku osygnalizowania przenośnymi tarczami ostrzegawczymi

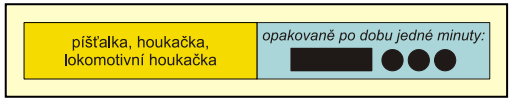
(…)

1115. Návěst **Požární poplach** *(skupina dlouhého a dvou krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty lokomotivní houkačkou)* upozorňuje zaměstnance na požár.



1115. Sygnał **Požární poplach (***sygnał dźwiękowy składający się z jednego długiego i dwóch krótkich sygnałów powtarzanych przez okres jednej minuty syreną lokomotywy)* wskazuje pracownikom , że jest pożar

1116. Návěst **Svolávání všech zaměstnanců** *(skupina dlouhého a tří krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty píšťalkou, houkačkou, lokomotivní houkačkou)* přikazuje zaměstnancům dostavit se k zaměstnanci, který tuto návěst dává.



1116. Sygnał **Svolávání všech zaměstnanců** *(sygnał dźwiękowy składający się z jednego długiego i trzech krótkich sygnałów powtarzanych przez okres jednej minuty gwizdawką,syreną lokomotywy)* nakazuje stawić się do pracownika, który podje ten sygnał.

(…) (…)

E. NÁVĚSTI OZNAČUJÍCÍ MÍSTO NA TRATI

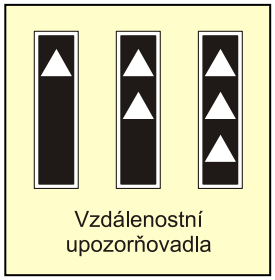
E. SYGNAŁY, KTÓRE OZNACZJĄ MIEJSCE NA SZLAKU

1141. Návěst **Vlak se blíží k samostatné předvěsti** *(bílá čtvercová nebo obdélníková, na kratší straně postavená deska, s černými pruhy šikmo vpravo vzhůru)* upozorňuje na vzdálenost k samostatné předvěsti vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla nebo na vzdálenost k tabulce s křížem, která tuto předvěst nahrazuje.

1141. Sygnał **Vlak se blíží k samostatné předvěsti** (*biała prostokątna lub kwadratowa tablica z czarnymi kresami skierowanymi w prawo do góry)* wskazuje, odległośc do tarczy ostrzegawczej, wjazdowego, drogowskazowego, wyjazdowego semafora lub na odległośc do tarczy z krzyżem, która ten sygnał zastępuje

(…) (…)

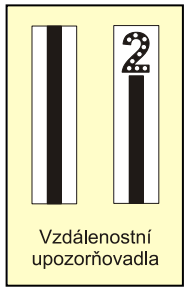
1144. Návěst **Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu** *(černá obdélníková, na kratší straně postavená deska s bílým okrajem a na ní bílé rovnostranné trojúhelníky z odrazek, postavené na základně)* upozorňuje na vzdálenost k hlavnímu návěstidlu v úsecích tratí s nedostatečnými rozhledovými poměry.



114 4. Sygnał **Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu** *(czarna prostokątna, ustawiona na krótszym boku tarcza z białym obramowaniem, a na niej białe trójkąty równoboczne odblaskowe, ustawione na podstawie)*. Ostrzega o odległości do semafora na odcinkach szlaku o niedostatecznej widoczności.

(…) (…)

1146. Návěst **Vlak se blíží ke kmenovému přejezdníku** *(bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s černým okrajem a jedním svislým černým pruhem uprostřed; kryje-li kmenový přejezdník více než jeden přejezd, je v horní části vzdálenostního upozorňovadla kmenového přejezdníku vyznačen černou číslicí s bílými odrazkami počet krytých přejezdů)* upozorňuje na vzdálenost k nepřenosnému kmenovému přejezdníku, nebo i na počet přejezdů vybavených PZZ, jejichž stav kmenový přejezdník návěstí, je-li počet přejezdů více než jeden.



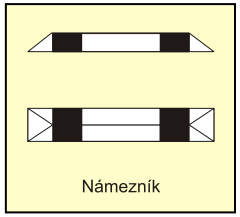
1146. Sygnał **Vlak se blíží ke kmenovému přejezdníku** (biała kwadratowa lub prostokątna, ustawiona na krótszym boku tarcza z czarnym obramowaniem, z jednym czarnym prostopadłym pasem w środku, jeżeli osłania więcej niż jeden przejazd to w górnej części cyfrą z materiałów odblaskowych oznaczona jest ilość przejazdów) ostrzega o odległości do stałego sygnalizatora tarczy przejazdowej lub (i) informuje o ilości przejazdów wyposażonych w urządzenia PZZ o ich stanie dla więcej niż jednego przejazdu

.

1147. Před opakovací přejezdník a přenosný přejezdník se vzdálenostní upozorňovadlo neumísťuje.

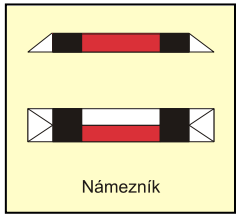
1147 Sygnału nie stosuje się przed powtarzaczem tarczy przejazdowej lub przenośnym sygalizatorem.

1148. (…) Návěst **Hranice koleje** *(bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením)* upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.



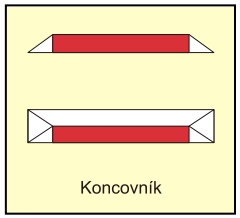
1148. (…) Sygnał **Hranice koleje** *(biała pozioma belka z czarnymi pasami z białym ukośnym końcem)* ostrzega o granicy zbiegających lub krzyżujących się torów, za którą jest zakaz pozostawiania taboru, tak aby nie była zagrożona jazda taboru po torach sąsiednich.

1149. Návěst **Konec vlakové cesty** *(bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením, v jehož střední části je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená)* upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji. Dále stanovuje konec vlakové cesty a (nebo) začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.



1149. Sygnał **Konec vlakové cesty** *(biała pozioma belka z czarnymi pasami i czerwono białym prostokątem w środku zakończona białymi ukośnymi końcami, zwrócona kolorem czerwonym w kierunku zatrzymującego się pociągu)* ostrzega o granicy zbiegających lub krzyżujących się torów, za którą jest zakaz pozostawiania taboru, tak aby nie była zagrożona jazda taboru po torach sąsiednich. Dalej oznacza koniec drogi przebiegu lub (i) początek głowicy rozjazdów osłanianych semaforem grupowym

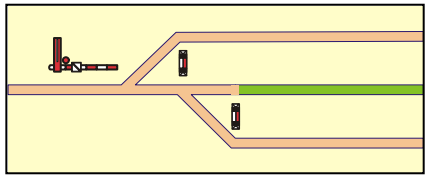
1150. Návěst **Konec vlakové cesty** *(bílý vodorovný trámec, na němž je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená)* stanovuje konec vlakové cesty.



1150. Sygnał **Konec vlakové cesty** *(biała pozioma belka z czerwono białym prostokątem w środku zakończona białymi ukośnymi końcami, zwrócona kolorem czerwonym w kierunku zatrzymującego się pociągu)* oznacza koniec drogi przebiegu pociągu

(…)

1152. Jsou-li pro příslušný směr jízdy umístěna přímo u koleje dvě návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, ovlivňuje jízdu vozidel první návěstidlo ve směru jízdy.

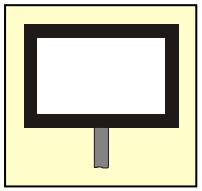


(…)

1152. Jeżeli dla danego kierunku jazdy ustawiono bezpośrednio przy torze dwa sygnały **Konec vlakové cesty,** ważny jest dla danej jazdy pierwszy sygnał w drodze przebiegu

(…)

1161. Návěst **Konec nástupiště** *(bílá obdélníková deska s černým okrajem, postavená na delší straně)* upozorňuje na místo, před kterým musí zastavit první vozidlo pro přepravu cestujících vlaku, který má v určeném místě pobyt pro výstup a nástup cestujících.

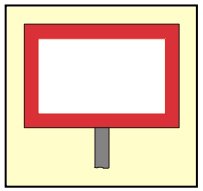


(…)

1161. Sygnał **Konec nástupiště** *(biała tablica w kształcie prostokąta z czarnym obramowaniem ustawiona na dłuższym boku)* wskazuje miejsce, gdzie musi zatrzymać sie pierwszy wagon pociągu pasażerskiego, który ma rozkładowy postój dla wsiadania i wysiadania podróżnych

1162 Návěst **Místo zastavení** *(bílá obdélníková deska s červeným okrajem)* strojvedoucímu přikazuje zastavit co nejblíže před touto návěstí čelo zastavujícího vlaku, vjíždějícího do stanice.

Na širé trati přikazuje návěst **Místo zastavení** strojvedoucímu vlaku zastavení co nejblíže před touto návěstí.



1162. Sygnał **Místo zastavení** (biała tablica w kształcie prostokąta z czerwonym obramowaniem ustawiona na dłuższym boku) nakazuje maszyniście zatrzymać czoło pociągu jak najbliżej tego sygnału przy pociągu wjeżdżającym do stacji

Na szlaku sygnał ten nakazuje maszyniście zatrzymanie pociągu jak najbiżej tego sygnału

1163. Návěst **Místo zastavení** *(bílá obdélníková deska s červeným okrajem, uprostřed desky jsou černá písmena „Os“)* přikazuje strojvedoucímu vlaku, vjíždějícího do stanice zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, zastavit čelo vlaku co nejblíže před touto návěstí.

1163. Sygnał **Místo zastavení** *(biała tablica w kształcie prostokąta z czerwonym obramowaniem w środku napis „Os“)* nakazuje maszyniście, przy pociągu wjeżdżającym do stacji, mającym na staacji postój dla wsiadania i wysiadnaia podróżnych, zatrzymać czoło pociągu jak najbliżej tego sygnału

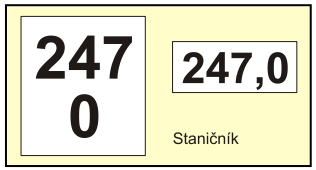
(…)

1165. Návěst **Místo zastavení** má platnost pro obě koleje, mezi kterými je dávána.

(…)

1165. Sygnał **Místo zastavení** jest ważny dla dwóch torów jeżeli ustaiony jest na międzytorzu

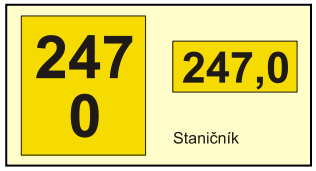
1166. Návěst **Kilometrická poloha** *(bílá pravoúhlá, přibližně čtvercová deska s černým horním číslem uvádějícím kilometrickou polohu a pod ním černým číslem uvádějícím hektometrickou polohu nebo bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu)* informuje o poloze místa na trati.



1166. Sygnał **Kilometrická poloha** *(biała prostokątna tablica na której w kwadracie umieszczono czarne cyfry, w liczniku: kilometr, w mianowaniku: hektometr miejsca na szlaku, lub biała prostokątna tablica ustawiona na dłuższym boku z czarnymi cyframi oznaczającymi kilometry i hektometry)* informuje o położeniu na szlaku

(…)

1168. Návěst **Kilometrická poloha** *(žlutá pravoúhlá, přibližně čtvercová deska s černým horním číslem uvádějícím kilometrickou polohu a pod ním černým číslem uvádějícím hektometrickou polohu nebo žlutá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu)* informuje o poloze místa na trati a o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost je přejezd s PZZ.

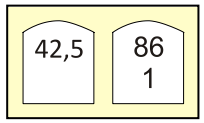


(…)

1168. Sygnał **Kilometrická poloha** *(żółta prostokątna tablica na której w kwadracie umieszczono czarne cyfry, w liczniku: kilometr, w mianowaniku: hektometr miejsca na szlaku, lub biała prostokątna tablica ustawiona na dłuższym boku z czarnymi cyframi oznaczającymi kilometry i hektometry)* informuje o położeniu na szlaku oraz o tym, że w odległości drogi hamowania znajduje się przejazd wyposażony w PZZ

(…)

1173. Poloha místa na trati může být též stanovena traťovou značkou *(nízký bílý sloupek s černým číslem, uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu)*. Tuto značku nelze použít pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ a/nebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy.



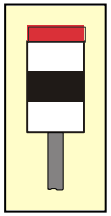
(…)

1173. Położenie miejsca na szlaku może zostać oznaczone słupkiem kilometrowym *(niski biały słupek z czanymi cyframi oznaczającymi kilometry i hektometry)* taki słupek kilometrowy nie może służyć do przekazania informacji o przejździe wyposażonym w urządzenia PZZ i lub o konieczności użycia hamulca

1174. Návěst **Hranice izolovaného úseku** *(nízký bílý sloupek s červenou hlavicí a s černým vodorovným pruhem)* stanovuje začátek a konec místa, za které musí vlak nebo posunový díl zajet při úvraťové jízdě, kde je zakázáno odstavit vozidla nebo kde je dovoleno zastavit jen výjimečně, a to jen na dobu nezbytně nutnou.

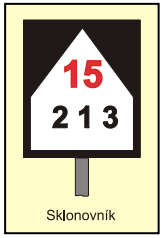
1174. Sygnał **Hranice izolovaného úseku** *(niski biały słupek z czerwoną główką i czarnym równoległym pasem)* oznacza początek i koniec miejsca za który należy zajechać pociągiem lub trakcją manewrową dla jazdy powronej, w miejscu tym nie wolno odstawiać taboru lub dozwolone jest zatrzymanie w sytuacjach wyjątkowych i na niezbędny czas

1175. Návěst **Hranice izolovaného úseku** *(bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska s červeným vodorovným pruhem na horní straně, uprostřed bílé plochy je černý vodorovný pruh)* stanovuje místo, za kterým musí vlak, zastavující na zastávce pro výstup a nástup cestujících, zastavit všemi vozidly, pokud to délka vlaku a vzdálenost mezi touto návěstí a návěstí **Konec nástupiště**, popř. **Místo zastavení** umožňuje.



1175. Sygnał **Hranice izolovaného úseku** *(biała prostokątna tablica ustawina na krótszym boku z czerwonym pasem u góry i w środku na białym tle czarny równoległy pas).* Oznacza miesce za którym należy zatrzymać pociąg, zatrzymujący się na przystanku osobowym dla wsiadania i wysiadania podróżnych wszystkimi wagonami, jeżeli długość pociągu i odległość pomiędzy sygnałami: **Konec nástupiště, Místo zastavení** umożliwia

1176. Návěst **Stoupání tratě** *(černá, na kratší straně postavená obdélníková deska, uvnitř které je bílý pětiúhelník postavený na základně, v něm je černé číslo, uvádějící délku úseku v metrech a nad ním červené číslo, uvádějící sklon v promilích)* informuje o stoupání v následujícím úseku tratě.



1176. Sygnał **Stoupání tratě** *(biała prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku wewnątrz której umieszczony jest biały pięciokąt ustawiony na podstawie, wewnątrz pięciokąta umieszczono: czarnymi cyframi w mianowaniku długość odcinka w metrach, w liczniku czerwonymi cyframi wartość pochylenia w promilach)* informuje o wzniesieniu na odcinku szlaku.

1177. Návěst **Klesání tratě** *(černá, na kratší straně postavená obdélníková deska, uvnitř které je bílý pětiúhelník, postavený na vrcholu, v něm je černé číslo, uvádějící délku úseku v metrech a pod ním červené číslo, uvádějící sklon v promilích)* informuje o klesání v následujícím úseku tratě.

1177. Sygnał **Klesání tratě** *(biała prostokątna tablica ustawina na krótszym boku wewnątrz której umieszczony jest biały pięciokąt ustawiny podstawą do góry, wewnątrz pięciokąta umieszczono: czarnymi cyframi w liczniku długość odcinka w metrach, w mianowniku czerwonymi cyframi wartość wzniesienia w promilach)* informuje o spadku na odcinku szlaku.

1178. Sklonovník se umísťuje podle sklonu trati:

Sklon trati	Údaj na návěstidle

1178. Wskaźnik pochylenia/wzniesienia umieszcza się wg profilu na szlaku:

Pochylenie na szlaku	Dane na sygnalizatorze (czerwona cyfra)

			(červené číslo)
více než	5 ‰ až do	10 ‰ včetně	10
více než	10 ‰ až do	15 ‰ včetně	15
více než	15 ‰ až do	20 ‰ včetně	20
více než	20 ‰ až do	25 ‰ včetně	25
dále vždy po 5 ‰			dále vždy po 5 ‰

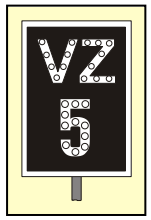
(…)

Więcej niż 5 ‰ do 10 ‰ włącznie	10	
Więciej niż 10 ‰ aż do 15 ‰ włącznie	15	
Więciej niż 15 ‰ aż do 20‰ włącznie	20	
Więciej niż 20 ‰ aż do 25 ‰ włącznie	25	
Następnie zawsze po 5 ‰	Następnie zawsze po 5 ‰	

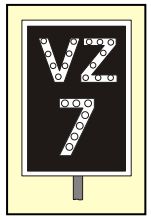
(…)

F. NÁVĚSTI PRO VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ A RADIOBLOK

1198. Návěst **Přepněte VZ na kmitočet 50 Hz** *(černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem,; na desce bílá písmena „VZ“ a číslice „5“, udávající kmitočet 50 Hz; není-li návěstidlo vyrobeno z odrazového materiálu, jsou písmena a číslice doplněny bílými odrazkami)* přikazuje přepnout přepínač kmitočtu VZ do polohy 50 Hz.



1199. Návěst **Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz** *(černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, na desce bílá písmena „VZ“ a číslice „7“, udávající kmitočet 75 Hz; není-li návěstidlo vyrobeno z odrazového materiálu, jsou písmena a číslice doplněny bílými odrazkami)* přikazuje přepnout přepínač kmitočtu VZ do polohy 75 Hz.



(…)

1202. Návěst **Bez přenosu kódu VZ** *(černá na kratší straně postavená deska, na desce písmena "V" a "Z" v jiné výškové úrovni, doplněná bílými odrazkami a červený pruh začínající nad levým dolním rohem a končící pod pravým horním rohem)* oznamuje místo, odkud se při povolení jízdy jednosvětlovou návěstí, návěstí **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 120** (**100, 80, 60, 40**) **km/h** nebo návěstí **Opakování návěsti Výstraha** nepřenáší kód VZ.

F. SYGNAŁY DLA SYSYEMÓW BEZPIECZEŃSTWA POCIĄGOWEGO I RADIOSTOP

1198. Sygnał **Przepněte VZ na kmitočet 50 Hz** *(czarna prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku z białym brzegiem, z napisem koloru białego „VZ“ i cyfrą „5“ oznaczającą częstotliwość 50 Hz, jeżeli napisy nie wykonano z materiałów odblaskowych to uzupełnione są z światełami odblaskowymi białego koloru)* nakazuje przełączyć przełącznik częstotliwości do pozycji 50 Hz.

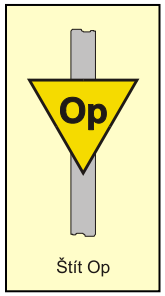
1199. Sygnał **Przepněte VZ na kmitočet 75 Hz** *(czarna prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku z białym brzegiem, z napisem koloru białego „VZ“ i cyfrą „5“ oznaczającą częstotliwość 50 Hz, jeżeli napisy nie wykonano z materiałów odblaskowych to uzupełnione są z światełami odblaskowymi białego koloru)* nakazuje przełączyć przełącznik częstotliwości do pozycji **75** Hz.

(…)

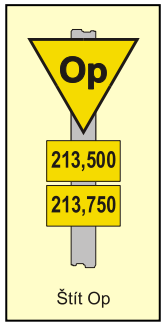
Sygnał **Bez přenosu kódu VZ (**czarna na krótszej stronie postawiona tablica, z napisaną *"V" i "Z" na różnym poziomie, uzupełniona białymi odblaskami i* czerwony pasek zaczynający się nad lewym dolnym rogiem i kończąc pod prawym górnym rogiem). Oznacza miejsce, od którego przy zezwoleniu na jazdę podanym jednym światłem lub sygnałami **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 120** (**100, 80, 60, 40**) **km/h** lub sygnałem **Opakování návěsti Výstraha** nieprzenosi się kod VZ.

G. NÁVĚSTI ZVLÁŠTNÍHO URČENÍ

1227. Návěst **Očekávejte otevřený přejezd** *(žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a s černými písmeny „*Op*“)* přikazuje jen v případech stanovených tímto předpisem strojvedoucímu jet ke všem přejezdům s PZZ v následujícím prostorovém oddílu se zvýšenou opatrností.



1228. Návěst **Očekávejte otevřený přejezd** *(žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a s černými písmeny „*Op*“, doplněný pod ním o žlutou obdélníkovou desku popř. desky, postavené na delší straně, uprostřed s černými čísly, které uvádějí kilometrické polohy přejezdů v pořadí od nejbližšího přejezdu shora dolů)* přikazuje jen v případech stanovených tímto předpisem strojvedoucímu jet k uvedeným přejezdům se zvýšenou opatrností.



1229. Štít Op se umisťuje:

a) na stožár hlavního návěstidla nebo
b) na krakorce (lávky) pod, nad či vpravo vedle příslušného návěstidla nebo
c) na přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, pokud přenosné návěstidlo nahrazuje hlavní návěstidlo.

G. SYGNAŁY SPECJALNEGO PRZEZNACZENIA

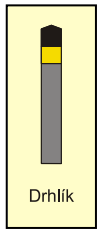
1227. Sygnał **Očekávejte otevřený přejezd** *(tablica w kształcie trójkąta równobocznego koloru żółtego ustawiona wierzchołkiem w dół z czarnym obramowaniem z napisem w środku „ Op“)* nakazuje maszyniście w przypadkach ustanowionych w tym przepisie jechać w kierunku wszystkich przejazdów wyposażonych w PZZ z zachowaniem szczególnej ostrożności

1228. Sygnał **Očekávejte otevřený přejezd** *(tablica w kształcie trójkąta równobocznego koloru żółtego ustawiona wierzchołkiem w dół z czarnym obramowaniem z napisem w środku „ Op“ uzupełniona tablicą koloru żółtego w kształcie prostokąta ustawioną na dłuższym boku w środku tablicy czarne liczby które wskazują kilometraż przejazdu w kolejności od najbliższego w kierunku jazdy)* nakazuje maszyniście w przypadkach ustanowionych w tym przepisie jechać w kierunku wskazanych przejazdów z zachowaniem szczególnej ostrożności

1229. Tarczę Op umieszcza się:

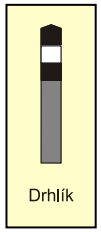
a) na słupie semafora
b) na wysięgniku pod, nad bądź z prawej strony obok właściwego semafora
c) Na sygnalizatorze przenośnym z sygnałem **Stůj**, jeżeli sygnalizator przenośny zastępuje semafor

1230. Návěst **Zapněte čisticí zařízení** *(šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný žlutý pruh)* přikazuje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla uvést do činnosti zařízení pro čisticí přítlak, pokud je vozidlo tímto zařízením vybaveno.



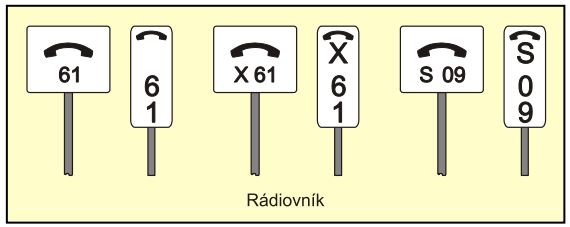
1230. Sygnał **Zapněte čisticí zařízení** *(słup koloru szarego z czarną główką, pod nią żółty poziomy pas)* nakazuje maszyniście jadącej luzem lokomotywy rozpocząć czynnośc czyszczenia jeżeli pojazd jest wyposażony w takie urządzenie.

1231. Návěst **Vypněte čisticí zařízení** *(šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný bílý a pod ním černý pruh)* dovoluje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla vypnout z činnosti zařízení pro čisticí přítlak.



1231. Sygnał **Vypněte čisticí zařízení** *(słup koloru szarego z czarną główką, pod nią biały i czarny poziomy pas)* nakazuje maszyniście jadącej luzem lokomotywy zakończyć czynnośc czyszczenia jeżeli pojazd jest wyposażony w takie urządzenie

1232. Návěst **Přepněte kanálovou skupinu** *(bílá, na delší straně postavená deska, na ní černé číslo uvádějící kanálovou skupinu, nad číslem symbol telefonního sluchátka, nebo bílá deska postavená na kratší straně, přičemž číslo kanálové skupiny je sestaveno z černých číslic umístěných ve sloupci shora dolů pod symbolem telefonního sluchátka)* přikazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu.



Je-li na rádiovníku černé velké písmeno „X“ před (nad) číslem kanálové skupiny, informuje o zkoušce spojení s dispečerem, bez písmene X s výpravčím.

Černé písmeno „S“ na rádiovníku před (nad) číslem kanálové skupiny vyjadřuje simplexní provoz.

1232. Sygnał **Přepněte kanálovou skupinu** *(biała tablica w kształcie prostokąta ustawiona na dłuższym boku z czarną cyfrą przedstawiającym grupę kanałów, nad cyfrą symbol słuchawki telefonu koloru czarnego lub biała tablica w kształcie prostokąta ustawiona na krótszym boku przy czym numer grupy kanałów umieszczony jest w słupku z góry w dół pod symbolem słuchawki telefonu)* nakazuje przełączyć urządzenia radiowe na lokomotywie na wskazaną grupę kanałów

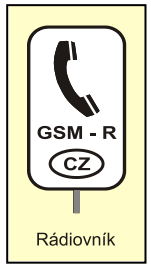
Jeżeli na tablicy umieszczono czarną literę „X“ przed lub nad numerem grupy kanałów informuje ono, że należy nawiązać łączność z dyspozytorem, bez litery „X“ z dyżurnym ruchu.

Jeżeli na tablicy umieszczono czarną literę „S“ przed lub nad numerem grupy kanałów oznacza to pracę w układzie simpleksowym.

1233. Návěst **Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci** (*žlutá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena* GSM-R*, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, do jehož systému GSM-R se registrace provádí)* přikazuje zahájit přípravu na registraci rádiového zařízení GSM-R tak, aby u návěsti **Změna rádiového systému** bylo toto zařízení v systému GSM-R registrováno.

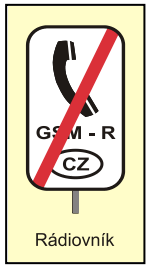
1233. Sygnał **Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci** *(żółta prostokątna tablica z czarnym obramowaniem ustawiona na krótszym boku z napisem GSM-R, nad napisem symbol słuchawki telefonu, pod napisem w elipsie znaczek państwa do jakiego systemu GSM – R prowadzona jest rejestracja)* nakazuje rozpocząć przygotowanie do rejestracji urządzeń GSM-R tak aby przy sygnale **Změna rádiového systému** urządzenie to było zarejestrowane w systemie GSM-R

1234. Návěst **Změna rádiového systému** *(bílá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena* GSM-R*, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, do jehož systému GSM-R se registrace provádí)* přikazuje provádět komunikaci rádiovým zařízením v národním systému GSM-R, stanoveném příslušným symbolem státu.



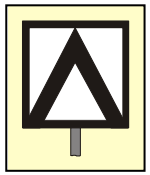
1234. Sygnał **Změna rádiového systému** *(biala prostokątna tablica z czarnym obramowaniem ustawiona na krótszym boku z napisem GSM-R, nad napisem symbol słuchawki telefonu, pod napisem w elipsie znaczek państwa do jakiego systemu GSM – R prowadzona jest rejestracja)* Nakazuje połączenie urządzeniem radiowym w systemie GSM-R ustanowionym wlaściwym symbolem państwa

1235. Návěst **Trať bez rádiového spojení** (*bílá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena* GSM-R*, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, v jehož systému GSM-R je rádiové zařízení registrováno a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu)* přikazuje okamžitě odregistrovat rádiové zařízení ze systému GSM-R.



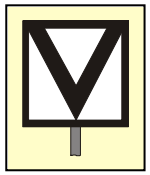
1235. Sygnał **Trať bez rádiového spojení** *(biala prostokątna tablica z czarnym obramowaniem ustawiona na krótszym boku z napisem GSM-R, nad napisem symbol słuchawki telefonu, pod napisem w elipsie znaczek państwa do jakiego systemu GSM – R prowadzona jest rejestracja przekreślony czerwonym pasem biegnącym z lewego dolnego do górnego prawego rogu)* Nakazuje niezwłocznie wyrejestrować urządzenie radiowe z systemu GSM-R.

1236. Návěst **Začátek práce postrku** *(bílá čtvercová deska s černým okrajem a s černým šípem, směřujícím vzhůru)* přikazuje strojvedoucímu postrkového a vloženého hnacího vozidla začít vyvíjet tažnou sílu.



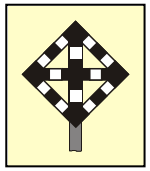
1236. Sygnał **Začátek práce postrku** *(biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem w środku czarna strzałka zwrócona w górę)* nakazuje maszyniście lokomotywy rozpocząć popychanie

1237. Návěst **Konec práce postrku** *(bílá čtvercová deska s černým okrajem a s černým šípem, směřujícím dolů)* přikazuje strojvedoucímu postrkového a vloženého hnacího vozidla ukončit vyvíjení tažné síly.



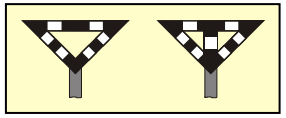
1237. Sygnał **Konec práce postrku** *(biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem w środku czarna strzałka zwrócona w dół)* nakazuje maszyniście lokomotywy zakończyć popychanie

1238. Návěst **Zastavte práci pluhu** *(čtverec s úhlopříčkami, stojící na vrcholu; čtverec a úhlopříčky mají černé a bílé pruhy nestejné délky)* přikazuje zastavit práci sněhového pluhu.



1238. Sygnał **Zastavte práci pluhu** *(tablica w kształcie kwadratu z krzyżem w środku ustawiona na wierzchołku pomalowana na przemian w czarne i białe pasy różnej długości)* nakazuje zatrzymać pracę pługa odsnieżnego

1239. Návěst **Začněte práci pluhu** *(trojúhelník nebo trojúhelník s těžnicí, vrcholem dolů, s černými a bílými pruhy nestejné délky)* upozorňuje na úsek, který nemá překážky pro práci sněhového pluhu.



1239. Sygnał **Začněte práci pluhu** *(tablica w kształcie trójkąta ustawiona podstawą do góry lub trójkąta ustawionego podstawą do góry z wysokością poprowadzoną od dolnego wierzchołka pomalowana na przemian w czarne i białe pasy różnej długości)* wskazuje na odcinek na którym nie ma przeszkód do pracy pługa odsnieżnego

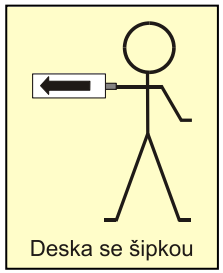
(…)

H. OSTATNÍ NÁVĚSTI

(…)

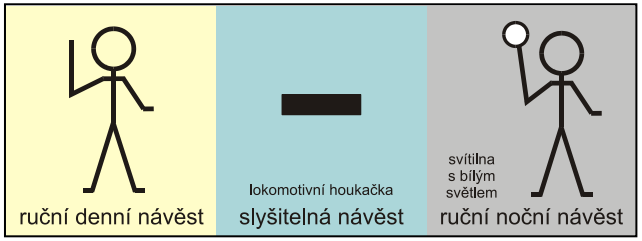
H. POZOSTAŁE SYGNAŁY

1251. Návěst **Možno projet** *(obdélníková, na delší straně postavená bílá deska s černou šipkou, dávaná ve vodorovné poloze kolmo ke koleji, pro kterou platí)* upozorňuje strojvedoucího projíždějícího vlaku na to, že porucha traťové části vlakového zabezpečovače nebo porucha PZZ s přejezdníkem již byla oznámena, a proto strojvedoucímu odpadá povinnost poruchu v sousední stanici hlásit. Tuto návěst dává výpravčí nebo z jeho rozkazu jiný zaměstnanec.



1251. Sygnał **Możno projet** *(biała prostokątna tablica z czarną strzałką pokazywana równolegle przy torze którego dotyczy).* Informuje maszynistę przejeżdżającego pociągu o tym, że uszkodzenie urządzeń oddziaływania tor - pojazd (SHP) lub uszkodzenie PZZ z tarczą ostrzegawczą przejazdową zostało oznajmione, i maszynista nie musi zgłaszać tego faktu sąsiedniej stacji. Sygnał tem podaje dyżurny ruchu lub inny wyznaczony pracownik z jego polecenia

1252. Návěst **Převzetí pokynu** *(zvednutí předloktí a dlaně ruky [denní návěst] nebo s ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou [slyšitelná návěst])* informuje o převzetí pokynu při provozování dráhy.



1252. Sygnał **Převzetí pokynu** *(podniesienie ręki z otwartą dłonią [sygnał dzienny] lub latarki ręcznej z białym światłem [sygnał nocny] jeden długi sygnał syreny lokomotywy [sygnał dźwiękowy])* informuje o odebraniu sygnału, informacji podczas wykonywania pracy

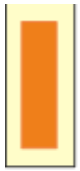
1253. Slyšitelnou návěstí **Převzetí pokynu** strojvedoucí potvrdí:

a) u jedoucích vlaků – převzetí návěsti **Možno projet**;

b) u vlaků a posunových dílů – převzetí návěsti **Souhlas k posunu**;

c) u stojícího hnacího vozidla – převzetí pokynu.

1254. Návěst **Zvýraznění přenosného návěstidla** (*oranžový pruh, který kopíruje obrys přenosného návěstidla; může být i z odrazového materiálu*) upozorňuje strojvedoucího na umístění přenosného návěstidla.



Může se umisťovat na přenosná návěstidla pro jejich zvýraznění. Význam takto označeného přenosného návěstidla se tímto zvýrazněním nemění.

(…)

1253. Sygnał dźwiękowy **Převzetí pokynu** maszynista potwierdza:

a) przy pociagach będących w ruchu – przyjęcie sygnału **Możno projet,**

b) przy pociagach i manewrach – przyjęcie sygnału **Souhlas k posunu**;

c) przy stojącym pojeździe z napędem – przyjęcie sygnału

1254. Sygnał **Zvýraznění přenosného návěstidla** (zwiększenie widoczności sygnalizatora) (pomarańczowy pas, który otacza obrys przenośnego sygnalizatora, może być wykonany z materiłu odblaskowego) ostrzega maszynistę o umieszczeniu przenośnego sygnalizatora.

Może być umieszczony na przenośnym sygnalizatorze dla zwiększenia widoczności. Nie zmienia sygnału podanego na sygnalizatorze.

(…)

Kapitola VI

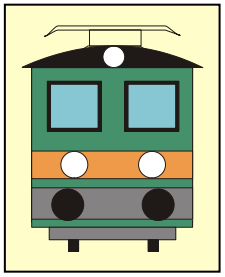
Návěsti na vozidlech

Rozdział VI

Sygnały na taborze

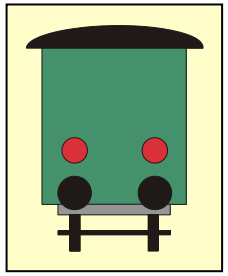
A. NÁVĚSTI NA VLACÍCH A NA POSUNOVÝCH DÍLECH

1262. Návěst **Začátek vlaku** *(na přední straně hnacího vozidla v čele vlaku dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši nebo dvě bílá světla, doplněná nad nimi o jedno bílé světlo do tvaru rovnoramenného trojúhelníku, je-li tímto světlem vozidlo vybaveno)* upozorňuje zaměstnance na začátek vlaku.



1263. Je-li první vozidlo sunutého vlaku vybaveno na přední straně bílými světly, musí být označeno návěstí **Začátek vlaku**. Za snížené viditelnosti však musí být čelo sunutého vlaku označeno návěstí **Začátek vlaku** vždy.

1264. Návěst **Konec vlaku** *(dvě červená světla, umístěná ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku)* upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku.



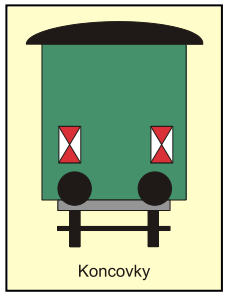
A. SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH

1262. Sygnał **Začátek vlaku (***na czołowej ścianie pojazdu trakcyjnego na czole pociągu dwa zapalone światła ustawione w poziomie lub dwa zapalone światła ustawione w poziomie uzupełnione światłem górnym, tworzące trójkąt równoramienny w przypadku kiedy pojazd wyposażony jest w światło górne*) informuje pracowników o początku pociągu

1263. Jeśli pierwszy pojazd pchanego pociągu wyposażony jest na czole w białe światła, musi być oznaczony sygnałem **Začátek vlaku**. Przy ograniczonej widoczności musi być czoło pchanego pociągu oznaczone zawsze sygnałem **Začátek vlaku**.

1264. Sygnał **Konec vlaku** *(dwa czerwone światła umieszczone na tej samej wysokości na tylnej ścianie ostatniego pojazdu w pociągu)* informuje pracowników o ostatnim pojeździe w pociągu.

1265. Návěst **Konec vlaku** *(dvě obdélníkové, na kratší straně postavené nebo čtvercové desky, které jsou tvořeny dvěma vstřícnými červenými a bílými trojúhelníky, umístěné ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku)* upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku.



1265. Sygnał **Konec vlaku** *(na tylnej stronie ostatniego pojazdu pociągu, na tej samej wysokości dwie prostokątne ustawione na krótszym boku tablice, które tworzą dwa skierowane naprzeciw siebie czerwono-białe trójkąty)* informuje pracowników o ostatnim pojeździe w pociągu.

1266. Používání koncovek jiných železnic je dovoleno, jen pokud odpovídají popisu koncovek, uvedenému v tomto předpise.

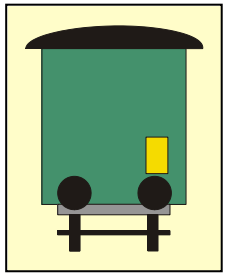
1266. Używanie końcówek innych zarządów kolejowych jest dozwolone tylko w przypadku, kiedy odpowiadają opisowi wskazanemu w tym przepisie

1267. Při použití nezavěšeného postrkového hnacího vozidla musí být návěstí **Konec vlaku** kromě postrkového hnacího vozidla označeno i poslední tažené vozidlo vlaku.

1267. W czasie użycia lokomotywy popychowej niesprzęgniętej z pociągiem sygnał **Konec vlaku** musi być oznaczony na ostatnim wagonie

(…)

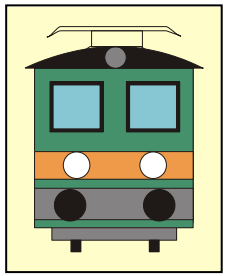
1270. Návěst **Konec části vlaku** *(obdélníková, na kratší straně postavená deska žluté barvy, umístěná vpravo na zadní straně posledního vozidla části vlaku)* upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo části vlaku, který je odvážen z trati po částech.
Jsou-li všechny části vlaku odváženy do přední stanice, musí být poslední odvážená část označena návěstí **Konec vlaku**. Je-li však jedna nebo více částí (popř. všechny části) vlaku odvážena do zadní stanice, musí být všechny části vlaku označeny návěstí **Konec části vlaku**; návěst **Konec vlaku** musí být z první vracející se části odstraněna.



(…)

1270. Sygnał **Konec części vlaku** ***(*** *prostokątna żółta tablica ustawiona na krótszym boku, umieszczona z prawej strony na ścianie tylnej oststniego wagonu części pociągu)* informuje pracowników o ostatnim wagonie części pociąg, który jest ściągany w częściach ze szlaku.
Jeżeli wszystkie części zostały ściągnięte do przedniej stacji to ostatnia odstawiana część musi być osygnalizowana sygnałem **Konec vlaku.** Jeżeli jedna lub więcej części (ewentualnie wszystkie części) odwożone są do stacji tylnej wszystkie części muszą być osygnalizowane sygnałem **Konec części vlaku;** sygnał **Konec vlaku** musi zostać usunięty z pierwszej ściąganej do stacji części pociągu

1271. Návěst **Hnací vozidlo při posunu** *(dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši na přední i zadní straně hnacího vozidla)* upozorňuje zaměstnance na hnací vozidlo posunového dílu.



1271. Sygnał **Hnací vozidlo při posunu** *(dwa zapalone białe światła na równej wysokości na przedniej i tylnej ścianie lokomotywy).* Informuje pracowników o lokomotywie manewrowej

(…)

(…)

B. POSTUP PŘI ZÁVADÁCH V OZNAČENÍ ZAČÁTKU VLAKU

B. POSTĘPOWANIE PRZY PRZESZKODACH W OZNACZENIU CZOŁA POCIĄGU

1287. Zjistí-li se, že na vlaku chybí (popř. je neúplná) návěst **Začátek vlaku**, zastaví výpravčí nejbližší stanice vlak a nařídí strojvedoucímu závadu odstranit.
Výpravčí nemusí vlak zastavit, jestliže má se strojvedoucím spojení rádiovým zařízením, kterým mu závadu oznámí. Nemůže-li strojvedoucí rozsvítit návěst během jízdy, příp. na zastávce, na které vlak zastavuje, musí vlak zastavit v nejbližší stanici a tam závadu odstranit.
Rozsvícení návěsti oznámí strojvedoucí výpravčímu.

1287. W przypadku stwierdzenia, że na pociągu brakuje(lub jest niekompletny) sygnał **Začátek vlaku**, dyżurny ruchu najbliższej stacji zatrzyma pociąg i wyda polecenie maszyniście usunąć usterkę.
W przypadku, kiedy pomiędzy dyżurnym ruchu i maszynistą istnieje połączenie radiowe, za pomocą którego można przekazać informację o usterce pociągu nie należy zatrzymywać. Jeżeli maszynista w czasie jazdy nie może usunąć usterki, np na przystanku na którym pociąg ma postój, musi zatrzymać pociag na najbliższej stacji i tam usunąć usterkę..
Usunięcie usterki należy zgłościć dyżunemu ruchu

(…)

(…)

C. POSTUP PŘI ZÁVADÁCH V OZNAČENÍ KONCE VLAKU

C. POSTĘPOWANIE PRZY PRZESZKODACH W OZNACZENIU KOŃCA POCIĄGU

1303. Zjistí-li se, že na vlaku chybí (popř. je neúplná) koncová návěst nebo že na vlaku je více koncových návěstí na různých vozidlech (kromě posledního vozu vlaku s nezavěšeným postrkem), zastaví výpravčí nejbližší stanice vlak a nařídí strojvedoucímu zajistit odstranění závady.
Výpravčí nemusí vlak zastavit, jestliže má se strojvedoucím spojení rádiovým zařízením, kterým mu závadu oznámí. Nemůže-li strojvedoucí zajistit rozsvícení, popř. zhasnutí návěsti během jízdy, příp. na zastávce, na které vlak zastavuje, musí vlak zastavit v nejbližší stanici a tam odstranění závady zajistit.

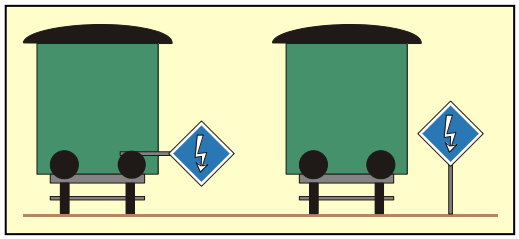
1303. W przypadku stwierdzenia, że na pociągu brakuje(lub jest niekompletny) sygnału końca pociągu, lub znajduje się więciej sygnałów końca pociągu na różnych wagonach, (za wyjątkiem ostatniego wagonu przy pociągu z popychem niesprzęgniętym), dyżurny ruchu najbliższej stacji zatrzyma pociąg i wyda polecenie maszyniście usunąć usterkę.
W przypadku, kiedy pomiędzy dyżurnym ruchu i maszynistą istnieje połączenie radiowe, za pomocą którego można przekazać informację o usterce, pociągu nie należy zatrzymywać. Jeżeli maszynista w czasie jazdy nie może usunąć usterki, np na przystanku na którym pociąg ma postój, musi zatrzymać pociag na najbliższej stacji i tam usunąć usterkę.

Koncová návěst smí být rozsvícena (umístěna), jen když má strojvedoucí jistotu, že je vlak celý. Rozsvícení (umístění, zhasnutí, odstranění) návěsti oznámí strojvedoucí výpravčímu.

(…)

D. NÁVĚSTI KE KRYTÍ VOZIDEL

1314. Návěst **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uprostřed bílý blesk směřující dolů)* upozorňuje na napojení vozidel na stabilní zdroj elektrické energie. Návěstidlo musí být umístěno:

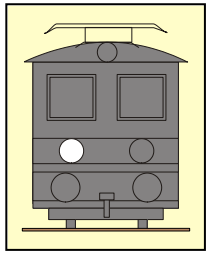


a) na obou čelech vozidla nebo skupiny vozidel tak, aby přesahovalo obrys vozidla nebo
b) vedle obou čel vozidla nebo skupiny vozidel, mimo jejich obrys.

Stojí-li vozidla na kusé koleji, nemusí být návěstidla na straně zarážedla umístěna.

1315. Dříve zřízená návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mohou mít modrou plochu černě orámovanou s bílým okrajem.

1316. Návěst **Obsazené hnací vozidlo** *(jedno bílé světlo na přední i zadní straně hnacího vozidla [noční návěst])* upozorňuje za snížené viditelnosti na odstavené hnací vozidlo, obsazené strojvedoucím.



Sygnał końca pociągu może zostać zapalony (zawieszony), zgaszony, zabrany tylko w przypadku, kiedy maszynista ma pewność, że pociąg jest cały. Zapalenie, (zawieszenie, zgaszenie, zabranie) sygnału maszynista zgłosi dyżurnemu ruchu

(…)

D. SYGNAŁY DO OSŁONY TABORU

1314. Sygnał **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** (tablica w kształcie kwadratu ustawiona na wierzchołku koloru niebieskiego z białym brzegiem, w środku symbol błyskawicy koloru białego skierowany strzałką w dół) wskazuje, że tabor podłączony jest do stacjonarnego elektrycznego stanowiska ogrzewania. Sygnalizator umieszcza się:

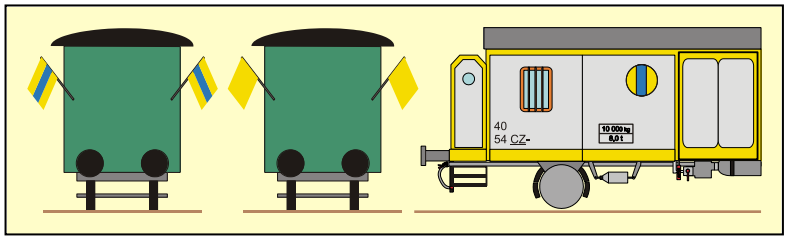
a) na wagonie z obu stron wagonu, lub grupy wagonów tak aby wystawało poza obrys wagonu(ów) lub
b) obok z obu stron wagonu, lub grupy wagonów tak aby wystawało poza obrys wagonu(ów)

Jeżeli wagony odstawione są na torze zakończonym kozłem oporowym to sygnałów nie umieszcza się od strony kozła oporowego.

1315. Wcześniej wykonane sygnały **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mogą mieć na niebieskim tle czarną ramkę z białym brzegiem

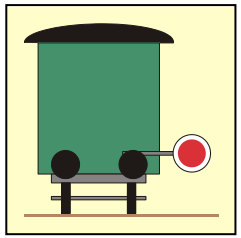
1316. Sygnał **Obsazené hnací vozidlo** *(jedno białe światło z przodu i tyłu lokomotywy pociągowej [sygnał nocny]* zwraca uwagę, podczas ograniczonej widoczności, na odstawioną lokomotywę z maszynistą.

1317. Návěst **Obsazeno osobami** *(žlutý praporek s modrým pruhem uprostřed nebo žlutý praporek na obou podélných stranách vozidla [denní návěst] nebo žluté světlo uprostřed s modrým svislým pruhem [denní i noční návěst])* upozorňuje na odstavená vozidla obsazená osobami nebo vozidla se speciálním vybavením.



1317. Sygnał **Obsazeno osobami** *(chorągiewka koloru żółtego z niebieskim pasem w środku lub bez pasa z obu stron wagonu [sygnał dzienny] lub żółte światło z niebieskim pasem w środku [sygnał dzienny i nocny]).* Zwraca uwagę, że w odstawionych wagonach przebywają osoby lub wagony ze specjalnym wyposażeniem

1318. Místo návěstí **Obsazeno osobami** je dovoleno krýt odstavená vozidla přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**.



1318. Zamiast sygnału **Obsazeno osobami** zezwala się używać przenośnego sygnalizatora z sygnałem **Stůj**.

1319. Odpovědnost za krytí vozidel na všech kolejích má zaměstnanec, odpovědný za bezpečnost na pracovním místě, nebo zaměstnanec, pro jehož pracovní činnost je krytí vozidel potřebné. Strojvedoucí je odpovědný za krytí hnacích vozidel.

1319. Odpowiedzialność za osłonę taboru odstawionego na wszystkich torach ponosi pracownik odpowiedzialny za bezpieczeństwo pracy w miejscu wykonywania pracy, lub pracownik do którego czynności należy osłona taboru. Maszynista odpowiada za osłonę lokomotywy pociągowej.

1320. Pokud tento předpis nestanoví jinak, je zakázáno uvést do pohybu vozidla, která jsou kryta návěstmi ke krytí vozidel a je zakázáno na ně odrážet nebo spouštět jiná vozidla.

1320. Jeżeli przepis ten nie stanowi inaczej zabrania sie uruchamiać tabor osłaniany tymi sygnałami, odrzucać lub staczać na niego inny tabor

(…)

(…)

Kapitola VII

Návěsti pro traťovou rychlost

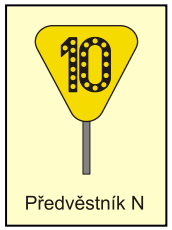
A. NEPROMĚNNÁ NÁVĚSTIDLA

Rozdział VII

Sygnały dotyczące prędkości drogowej

A. SYGNALIZATORY Z OZNACZENIEM STAŁYM

1331. Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** *(žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo se žlutými odrazkami)* předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku N.

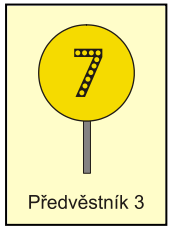


1331. Sygnał **Očekávejte traťovou rychlost (***żółta tarcza trójkątna umieszczona wierzchołkiem w dół, na tarczy czarna liczba , wskazująca wartość dziesiętnej liczby prędkości jaka będzie na szlaku jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z żółtych świateł odblaskowych)* nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość od najbliższego następnego wskaźnika prędkości N.

1332. Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** *(žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti)* předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku NS.

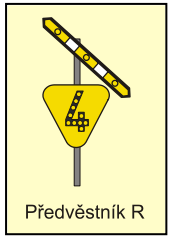
1332. Sygnał **Očekávejte traťovou rychlost (***żółta tarcza prostokątna ustawiona na krótszym boku, na tarczy liczba z czarnych cyfr umieszczonych jedna pod drugą, wskazująca wartość dziesiętnej liczby prędkości jaka będzie na szlaku)* nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość od najbliższego następnego wskaźnika prędkości NS.

1333. Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** *(žlutý terč, na terči černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo se žlutými odrazkami)* předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku 3.



1333. Sygnał **Očekávejte traťovou rychlost** (*żółta tarcza, na tarczy czarna liczba, wskazująca wartość dziesiętnej liczby prędkości jaka będzie na szlaku jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z żółtych świateł odblaskowych)* nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość od najbliższego następnego wskaźnika prędkości 3.

1334. Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** *(žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti, nad ním žluté rameno s bílými příčnými pruhy a s černým okrajem směřujícím vpravo šikmo dolů; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo se žlutými odrazkami a ve žlutých polích ramene jsou žluté odrazky)* předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku R.

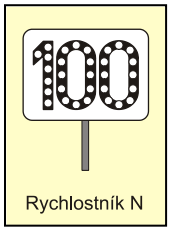


1334. Sygnał **Očekávejte traťovou rychlost** (*żółta, umieszczona wierzchołkiem w dół tarcza trójkątna, na tarczy czarna liczba, wskazująca wartość dziesiętnej liczby następnej prędkości drogowej, nad nią żółte ramię z białymi poprzecznymi pasami i z czarnym brzegiem skierowane w prawo ukośnie w dół, jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z żółtych świateł odblaskowych i ramię w żółtych polach wykonuje się z żółtych odblasków)*, nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość od najbliższego następnego wskaźnika prędkości

1335. Dříve zřízené předvěstníky N, předvěstníky 3 a předvěstníky R mohou mít štít nebo terč s bílým okrajem.

1335. Wyżej wymienione wskaźniki N, wskaźniki 3, wskaźniki R, mogą mieć trójkąt lub tarczę z białą obwódką.

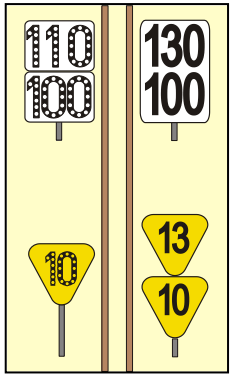
1336. Návěst **Traťová rychlost** *(bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo s bílými odrazkami)* přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.



1336. Sygnał **Traťová rychlost** *(biała, prostokątna tablica a na niej czarna liczba jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z białych świateł odblaskowych),* nakazuje maszyniście nie przekraczać prędkości wskazanej liczbą od tego wskaźnika prędkości N

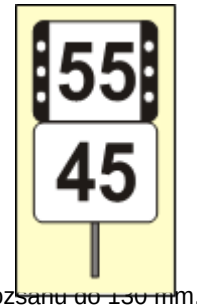
1337. Při umístění dvou rychlostníků N nad sebou platí návěstěná traťová rychlost horního rychlostníku N pro jízdu vozidel, která jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení alespoň 130 mm[1].

Předvěstník N předvěstí nižší traťovou rychlost dolního rychlostníku N, pokud rozdíl traťových rychlostí není větší než 10 km/h. Je-li rozdíl traťových rychlostí větší, musí být umístěny nad sebou dva předvěstníky N. Horní předvěstník N předvěstí v tomto případě rychlost, stanovenou horním rychlostníkem N.
Oba rychlostníky N mohou být umístěny na společném návěstidle (na zdvojeném rychlostníku).



1337. Gdy ustawione są dwa wskaźniki N ostrzegające o dozwolonej prędkości jeden pod drugim obowiązuje prędkość wskazana na wskaźniku N górnym dla jazd pojazdów, które są zdolne przejechać na łuku o wartości przechyłki przy niedostatecznym oddziaływaniu conajmniej 130 mm[2].
Dolny wskaźnik N wskazuje zmniejszoną prędkość obowiązującej na szlaku dolnego wskaźnika prędkości N, jeśli różnica prędkości liniowych nie przekracza 10 km/h. Jeśli różnica prędkości liniowych jest większa, muszą być umieszczone nad sobą dwa wskaźniki N. Górny wskaźnik N wskazuje w tym przypadku prędkość obowiązującą.
Obydwa wskaźniki N mogą być umieszczone na wspólnym sygnalizatorze (liczba jedna pod drugą)

1338. Pokud jsou na horním rychlostníku N (při umístění dvou rychlostníků N nad sebou) svislé černé pruhy na levém a pravém okraji a v obou černých pruzích vždy tři pod sebou umístěné bílé kruhy (není li celé návěstidlo z odrazek, jsou kruhy z odrazek), přikazuje tento rychlostník strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla při jízdě stanovených vozidel (tj. vozidel, která jsou schopna průjezdu obloukem při působícím nedostatku



1338. Jeżeli na górnym wskaźniku prędkości N (przy umiejscowieniu dwóch wskaźników jeden nad nad drugim) pionowe czarne pasy na lewym i prawym obrzeżu a w obydwu czarnych pasach zawsze trzy pod sobą umiejscowione koła (jeśli cały wskaźnik nie jest wykonany z materiałów oblaskowych to przynajmnie białe koła są z materiałow odblaskowych), sygnalizator ten nakazuje maszyniście pojazdu trakcyjnego przy jeździe pojazdów

[1] tato traťová rychlost je stanovena tak, že je využito nedostatku převýšení v rozsahu do 130 mm.
[2] tato traťová rychlost je stanovena tak, že je využito nedostatku převýšení v rozsahu do 130 mm.

převýšení alespoň 130 mm) nepřekročit rychlost udanou číslem od tohoto návěstidla, pokud bude u všech vozidel vlaku nebo posunového dílu zatížení na nápravu nejvíce 18 tun

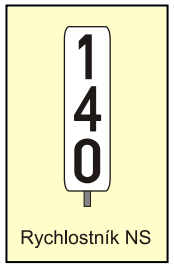
Splnění podmínek pro možnost využití rychlosti podle horních rychlostníků N se svislými černými pruhy oznámí strojvedoucímu dopravce. Způsob oznámení stanoví dopravce svým vnitřním předpisem

wyznaczonych (tj. pojazdów, które są zdolne do przejazdu na łukach o małej wartości przechyłki minimum 130 mm) nie przekraczać prędkości wskazanej liczbą na wskaźniku, jeśli będzie u wszystkich pojadów pociągu lub składu manewrowego przy maksymalnym obciążeniu 18 ton na oś.
O spełnieniu tych warunków dotyczących możliwości wykorzystania prędkości zgodnych z wskazaniami górnego wskaźnika prędkości N z pionowymi czarnymi pasami informuje przewoźnik maszynistę. Sposób informowania określa przewoźnik swoimi wewnętrznymi przepisami.

(…)

(…)

1341. Návěst **Traťová rychlost** *(bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou)* přikazuje strojvedoucímu soupravy s naklápěcími skříněmi nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.



1341. Sygnał **Traťová rychlost** (*biała, prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku, na niej czarna liczba z cyfr umieszczonych jedna pod drugą)* nakazuje maszyniście pociągu, który zestawiony jest z wagonów z wychylnymi pudłami nie przekraczać prędkości wskazanej liczbą od tego wskaźnika.

1342. Rychlostníky NS platí pro jízdu vozidel s naklápěcími skříněmi, která jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení alespoň 270 mm[3].

Strojvedoucí soupravy s naklápěcími skříněmi musí plnit pokyny jen rychlostníků NS mimo případ, kdy je zpraven o jejich neplatnosti. Pokud strojvedoucí soupravy s naklápěcími skříněmi jede po trati, kde rychlostníky NS nejsou umístěny nebo je zpraven o jejich neplatnosti nebo pokud u soupravy s naklápěcími skříněmi nebude naklápěcí zařízení v činnosti, musí plnit pokyny rychlostníků N (popř. horních rychlostníků N, splňuje-li vozidlo příslušné podmínky).

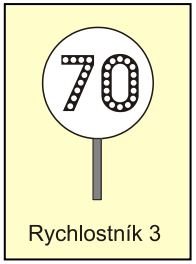
1342. Wskaźnik prędkości NS obowiązuje przy jeździe z wagonami posiadającymi wychylne pudła, które są zdolne przejechać na łuku o wartości przechyłki przy niedostatecznym oddziaływaniu conajmniej 270 mm[4].
Maszynista składu z wagonami posiadającymi wychylne pudła musi wykonywać polecenia tylko wskaźników prędkości NS, oprócz przypadków, kiedy został powiadomiony o ich nieważności. Jeśli maszynista składu z wagonami posiadającymi wychylne pudła jedzie po szlaku, na którym nie ma wskaźników prędkości NS lub został powiadomiony o ich nieważności, musi wykonywać polecenia wskaźników prędkości N (np. Górny wskaźnik N, pojazd spełnia

[3] tato traťová rychlost je stanovena tak, že je využito nedostatku převýšení v rozsahu do 270 mm.
[4] tato traťová rychlost je stanovena tak, že je využito nedostatku převýšení v rozsahu do 270 mm.

Úseky tratí, na kterých jsou umístěny rychlostníky NS, jsou uvedeny v TTP.

odpowiednie warunki).
Odcinki na których jest ustawiony wskaźnik NS są wskazane w TTP.

1343. Návěst **Traťová rychlost** *(bílý terč a na něm černé číslo; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo s bílými odrazkami)* přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem při jízdě vlaku nebo posunového dílu, ve kterém je zařazeno hnací vozidlo skupiny přechodnosti 3. Stejným způsobem musí strojvedoucí postupovat, pokud je rychlostník 3 seskupen s jiným rychlostníkem.

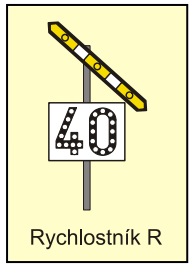


Rychlostník 3

Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem 3 stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem 3 nebo další rychlostník 3. (…)

1343. Sygnał **Traťová rychlost** (*biała tarcza, a na niej czarna liczba jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z białych świateł odblaskowych),* nakazuje maszyniście lokomotywy pociągowej nie przekraczać prędkości wskazanej tą liczbą od tego wskaźnika z grupy 3, podczas jazdy pociągu lub składu manewrowego, w składzie którego włączona jest lokomotywa pociągowa. W ten sam sposób maszynista musi postępować w przypadku, kiedy wskaźnik prędkości 3 zespolony jest z innym wskaźnikiem prędkości.
Ograniczenie prędkości nakazane wskaźnikiem prędkości 3 określa wskaźnik prędkości N, który nie jest zespolony ze wskaźnikiem prędkości 3, lub następny wskaźnik prędkości 3. (…)

1344. Návěst **Traťová rychlost** *(bílá, na delší straně postavená obdélníková deska s černým číslem, nad ní žluté rameno s bílými příčnými pruhy a s černým okrajem, směřujícím vpravo šikmo dolů; není-li návěstidlo z odrazek, je číslo s bílými odrazkami a ve žlutých polích ramene jsou žluté odrazky)* přikazuje strojvedoucímu v případech, stanovených TTP, nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.



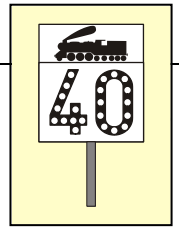
Rychlostník R

Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem R stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem R nebo další rychlostník R.

Je-li třeba v jednom úseku současně umístit více rychlostníků R s různou rychlostí, které se vzájemně překrývají, tak se smí umístit pouze jeden rychlostník R s nejnižší rychlostí.

1344. Sygnał **Traťová rychlost** (*biała, prostokątna tarcza z czarną liczbą nad nią żółte ramię z białymi poprzecznymi pasami i z czarnym brzegiem skierowana w prawo ukośnie w dół, jeżeli tablicy nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z białych świateł odblaskowych i ramię w żółtych polach wykonuje się z żółtych odblasków),* nakazuje maszyniście nie przekraczać prędkości wskazanej tą liczbą od tego wskaźnika w przypadkach określonych w TTP.
Zakończenie ograniczenia prędkości nakazane tym wskaźnikiem R określa następny wskaźnik prędkości N, który nie jest zespolony ze wskaźnikiem prędkości R, lub następny wskaźnik R.
Dla przypadku, kiedy na jednym odcinku zaistnieje potrzeba zastosowania większej liczby wskaźników prędkości z różnymi wskazaniami prędkości, które zachodzą na siebie to wtedy należy umieścić tylko jeden wskaźnik z najniższym wskazaniem prędkości

1345. Dovoluje-li rychlostník vyšší rychlost, než byla v předchozím úseku, je strojvedoucímu dovoleno zvyšovat

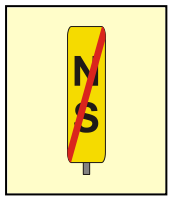


1345. Wskaźnik zezwala na zwiększenie prędkości, która obowiązywała na poprzednim odcinku, maszyniście

rychlost, až poslední vozidlo vlaku nebo posunového dílu mine tento rychlostník.
Je-li však nad rychlostníkem tabulka s černým obrazem lokomotivy v bílém poli, dovoluje rychlostník strojvedoucímu zvyšovat rychlost, jakmile jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu. Jsou-li nad sebou umístěny dva rychlostníky (popř. více), platí tabulka s obrazem lokomotivy pouze pro rychlostník, umístěný bezprostředně pod touto tabulkou.

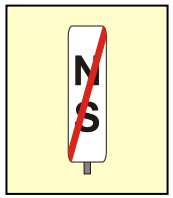
zezwala zwiększyć prędkość, aż ostatni wagon pociągu lub manewrów nie minie tego wskaźnika.
Jeśli nad wskaźnikiem znajduje się tablica z czarnym rysunkiem lokomotywy w białym polu, zezwala maszyniście zwiększyć prędkość,od momentu gdy minie go czoło pociągu lub manewrów. Jeżeli nad sobą umieszczono dwa wskaźniki (lub więcej) to obowiązuje tablica z obrazem lokomotywy tylko dla tego wskaźnika, który umieszczony jest bezpośrednio pod tą tablicą.

1346. Návěst **Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS** *(žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní pod sebou umístěná černá písmena „*NS*“ a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu)* předvěstí strojvedoucímu ukončení platnosti rychlostníků NS.



1346. Sygnał **Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS** *(żółta prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku, na niej czarne litery „NS“ umieszczone jedna pod drugą i czerwona kreska z lewego dolnego do prawego górnego boku)* informuje maszynistę o zakończeniu obowiązującej prędkości na wskaźniku NS.

1347. Návěst **Konec platnosti rychlostníků NS** *(bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní pod sebou umístěná černá písmena „*NS*“ a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu)* ukončuje úsek, ve kterém platí rychlostníky NS. Od tohoto návěstidla se strojvedoucí řídí rychlostníky N.



1347. Sygnał **Konec platnosti rychlostníků NS** *(biała prostokątna tablica ustawiona na krótszym boku na niej czarne litery „NS“ umieszczone jedna pod drugą i czerwona kreska z lewego dolnego do prawego górnego boku)* zakończenie odcinka na którym obowiązywała prędkość wg wskaźnika NS. Od tego wskaźnika maszynista kieruje się wskaźnikiem N.

(…)

1350. Předvěstník se však neumisťuje:
a) před rychlostníkem, který přikazuje zvýšení rychlosti;
b) před rychlostníkem, který přikazuje snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h, ale jen pokud je snížení rychlosti nařízeno z rychlosti 120 km/h nebo nižší;
c) před rychlostníkem, který je umístěn v obvodu ŽST, odbočky, pokud:
ca) nelze předvěstník umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku nedovoluje rychlost

(…)

1350. Sygnał **Očekávejte traťovou rychlost** nie umieszcza się:
a) Przed sygnałem **Traťová rychlost**, który nakazuje zwiększyć prędkość:
b) Przed sygnałem **Traťová rychlost**, który nakazuje zmiejszyć prędkość najwyżej o 10 km/h ale tylko wtedy gdy obniżenie prędkości nakazane jest z prędkości 120 km/h lub niższej:
c) Przed sygnałem **Traťová rychlost**, który jest umiejscowiony w stacji, bocznicy, dopóki:
ca) sygnału **Očekávejte traťovou rychlost** nie można umieścić w stałej odległości, tak aby nie miało to wpływu na jazdę po innych torach i ograniczeniu prędkości podane sygnałami na semaforach przy wszystkich liniach kolejowych, obok takiego

vyšší než 50 km/h nebo

cb) nelze předvěstník umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li rychlostník snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h neboc

cc) návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost stanovená rychlostníkem, nebo nižší.

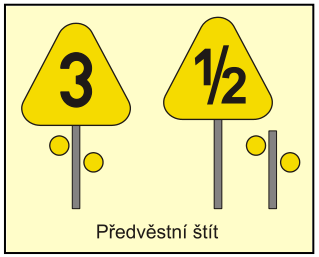
1351. Dopravce musí stanovit způsob, jak bude strojvedoucí informován, jakému nedostatku převýšení při průjezdu obloukem vyhovují všechna vozidla zařazená v soupravě (ve vlaku).

(…)

Kapitola VIII

Návěsti pro pomalou jízdu

1377. Návěst **Očekávejte pomalou jízdu** *(žlutý trojúhelníkový štít postaven na základně, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující pomalé jízdy, na stožáru návěstidla dvě žluté odrazky kruhového tvaru šikmo pod sebou, levá výše, při nedostatku místa na zvláštním stožáru vpravo vedle návěstidla)* předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek pomalé jízdy** a rychlost pomalé jízdy. Pomalá jízda nejvýše 5 km/h se vyjádří zlomkem ½.



Předvěstní štít

wskaźnika nie obowiązuje prędkość większa niż 50 km/h

cb) sygnału **Očekávejte traťovou rychlost** nie można umieścić w stałej odległości, tak aby nie miało to wpływu na jazdę po innych torach i kolidowało z sygnałami na semaforach przy wszystkich liniach kolejowych obok tego wskaźnika nie obowiązuje prędkość większa niż 120 km/h, sygnał **Očekávejte traťovou rychlost** nakazuje obniżyć prędkość najwyżej o 10 km/h lub

cc) Sygnały na semaforach przy wszystkich liniach kolejowych obok tego sygnału zezwalają na taką samą prędkość jaką wskazuje sygnał **Očekávejte traťovou rychlost** lub mniejszą.

1351. Przewoźnicy muszą określić sposób informowania maszynistów, o wpływie parametrów technicznych linii, na bezpieczeństwo kursowania taboru w składzie danego pociągu. (wartości przechyłek na łukach w stosunku do obowiązującej prędkości drogowej)

(…)

Rozdział VIII

Sygnały ograniczenia prędkości

1377. Sygnał **Očekávejte pomalou jízdu** (*żółta trójkątna tarcza umieszczona na podstawie, na tarczy czarna liczba oznaczająca wartość dziesiętnej liczby ograniczenia prędkości, na słupie sygnalizatora dwa żółte odblaski okrągłe ukośnie pod sobą, lewy wyżej, przy braku miejsca na dodatkowym słupku umieszczonym z prawej strony obok sygnalizatora).* Ostrzega maszynistę o sygnale **Początek ograniczenia prędkości**. Jazda z prędkością maksymalnie 5 km/h wyrażona jest ułamkiem ½.

1378. Návěst **Očekávejte dočasnou pomalou jízdu** *(návěst **Očekávejte pomalou jízdu**, doplněná nad ní o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“)* má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** a rychlost dočasné pomalé jízdy.

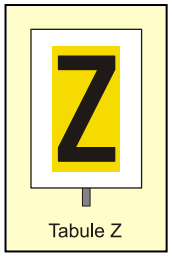
Předvěstní štít

1378. Sygnał **Očekávejte dočasnou pomalou jízdu** (*wskaźnik **Očekávejte pomalou jízdu**, uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą prostokątną tablicą z czarną literą „T” pośrodku)* obowiązuje z ograniczeniem czasowym na podstawie rozkazu pisemnego a ostrzega maszynistę sygnałem **Początek czasowego ograniczenia prędkości** i jazda z czasowo ograniczoną prędkością.

1379. Dříve zřízené předvěstní štíty mohou mít štít s bílým okrajem.

1379. Wcześniej zabudowane tarcze ostrzegawcze mogą być z białą obwódką.

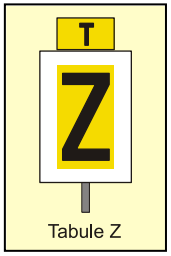
1380. Návěst **Začátek pomalé jízdy** *(žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem a s černým písmenem „Z“)* přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy.



Tabule Z

1380. Sygnał **Začátek pomalé jízdy** *(żółta, ustawiona na krótszym boku prostokątna tarcza z białą obwódką i z zarną literą „Z“),* nakazuje maszyniście od tego wskaźnika nie przekraczać ograniczonej prędkości.

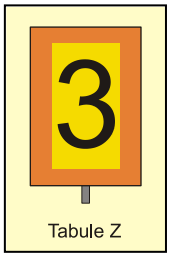
1381. Návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** *(návěst **Začátek pomalé jízdy**, doplněná nad ní o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“)* má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy.



Tabule Z

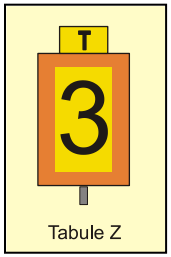
1381. Sygnał Návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** *(sygnał* Návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy,** *uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą tablicę prostokątną z czarną literą „T” pośrodku*) obowiązuje z ograniczeniem czasowym na podstawie rozkazu pisemnego i nakazuje maszyniście od tego sygnalizatora nie przekraczać czasowe ograniczenia prędkości jazdy.

1382. Návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** *(žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s oranžovým okrajem a s černým číslem mající hodnotu desetiny čísla rychlosti pomalé jízdy)* přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy.



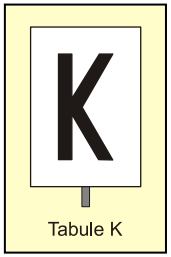
1382. Sygnał **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** (*żółta, ustawiona na krótszym boku tarcza prostokątna z pomarańczowym brzegiem i czarną liczbą określającą wartość ograniczenia podaną w dziesiątkach km/h ograniczenie prędkości)* nakazuje maszyniście od tego sygnalizatora nie przekraczać ograniczonej prędkości.

1383. Návěst **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** *(návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**, doplněná nad ní o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“)* má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy.



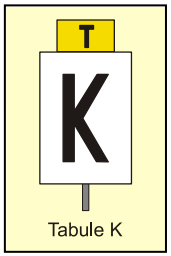
1383. Sygnał **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** (*sygnał* **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** *uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą prostokątną tablicą z czarną literą „T” pośrodku)* obowiązuje ograniczenie czasowe na podstawie rozkazu pisemnego i nakazuje maszyniście nie przekraczać prędkości od tego sygnalizatora.

1384. Návěst **Konec pomalé jízdy** *(bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska s černým písmenem „K“)* upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí pomalá jízda nebo nepředvěstěná pomalá jízda.



1384. Sygnał **Konec pomalé jízdy** *(biała, ustawiona na krótszym boku tarcza prostokątna z czarną literą „K“),* ostrzega maszynistę o miejscu, w którym kończy się ograniczenie prędkości, lub ograniczenie prędkości bez wcześniejszego ostrzeżenia.

1385. Návěst **Konec dočasné pomalé jízdy** *(návěst **Konec pomalé jízdy**, doplněná nad ní o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“)* má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí dočasná pomalá jízda nebo nepředvěstěná dočasná pomalá jízda.



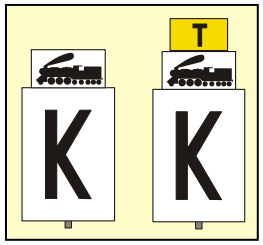
Tabule K

1385. Sygnał **Konec dočasné pomalé jízdy** *(sygnał **Konec pomalé jízdy** uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą tablicę prostokątną z czarną literą „T” pośrodku)* obowiązuje ograniczenie czasowe na podstawie rozkazu pisemnego i ostrzega maszynistę o miejscu, w którym kończy się czasowe ograniczenie prędkości, lub ograniczenie prędkości bez wcześniejszego ostrzeżenia.

1386. Tabuli K je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s tabulí Z.

1386. Tablicę K na szlakach jednotorowych lub na odcinku toru od semafora wjazdowego do wysokości pierwszego rozjazdu umieszcza się po lewej stronie, jeżeli na odwrotnej stronie sygnalizatora umieszczono tablicę Z

1387. Strojvedoucímu je dovoleno zvyšovat rychlost teprve tehdy, až poslední vozidlo soupravy mine tabuli K (případně tabuli Z). U tabule Z pouze v případě následují-li za sebou dvě pomalé jízdy (nebo následuje-li nepředvěstěná pomalá jízda), kde dochází u druhé pomalé jízdy (u nepředvěstěné pomalé jízdy) ke zvýšení traťové rychlost.
Je-li však na tabuli K tabulka s černým obrazem lokomotivy v bílém poli, dovoluje toto návěstidlo strojvedoucímu zvyšovat rychlost, jakmile jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu.



1387. Maszynista może zwiększyć prędkość dopiero wtedy, gdy ostatni wagon składu minie tablicę K. (lub tablicę Z). Przy tablicy Z tylko w przypadku kiedy następują po sobie dwa ograniczenia prędkości (lub występuje ograniczenie bez osygnalizowania) dla zwiększenia prędkości drogowej.

Jeżeli na tablicy K jest tablica z czarnym obrazem lokomotywy w białym polu, taki sygnał pozwala maszyniście zwiększyć prędkość, tylko wtedy gdy minie ją czoło pociągu lub manewrów.

1388. Strojvedoucí jedoucí v den platnosti dočasné pomalé jízdy, musí být o této pomalé jízdě vždy zpraveni písemným rozkazem včetně časového vymezení její platnosti (od – do hodin).

(…)

1392. Pokud za sebou následují dvě pomalé jízdy různých rychlostí a rychlost druhé pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou pomalou jízdu:

a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost, nebo
b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li pomalé jízdy

1388. Maszynista jadący w dniu, w którym zaczął obowiązywać wskaźnik musi być o tym fakcie powiadomiony pisemnym rozkazem, w którym powinien być ujęty okres obowiązywania wskaźnika.

(…)

1392. Dopóki po sobie następują dwie zmniejszone różne prędkości a druga zmiejszona prędkość będzie większa niż pierwsza, lub jest niższa najwyżej o 10 km/h a zarazem pierwsza ograniczona prędkość 120 km/h lub niższa, zezwala się przy drugiej zmniejszonej prędkości aby:

a) odległość za wskaźnikiem z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu** była krótsza niż określona odległość, lub
b) wskaźnik z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu** nie był

bezprostředně za sebou; na začátku druhé pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

Pro dvě dočasné pomalé jízdy platí ustanovení předchozího odstavce jen tehdy, mají-li obě dočasné pomalé jízdy shodné časové vymezení platnosti.

Nejsou-li splněny podmínky, stanovené prvním odstavcem, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.

1393. Tabule K pro první pomalou jízdu se neumisťuje, jestliže bezprostředně navazuje druhá pomalá jízda.

(…)

1395-. Příklady umisťování návěstidel, následují-li za sebou dvě pomalé jízdy:

umieszczona, jeśli następne ograniczenia prędkości występują bezpośrednio po sobie, na początku drugiego ograniczenia musi być umieszczony wskaźnik z sygnałem **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

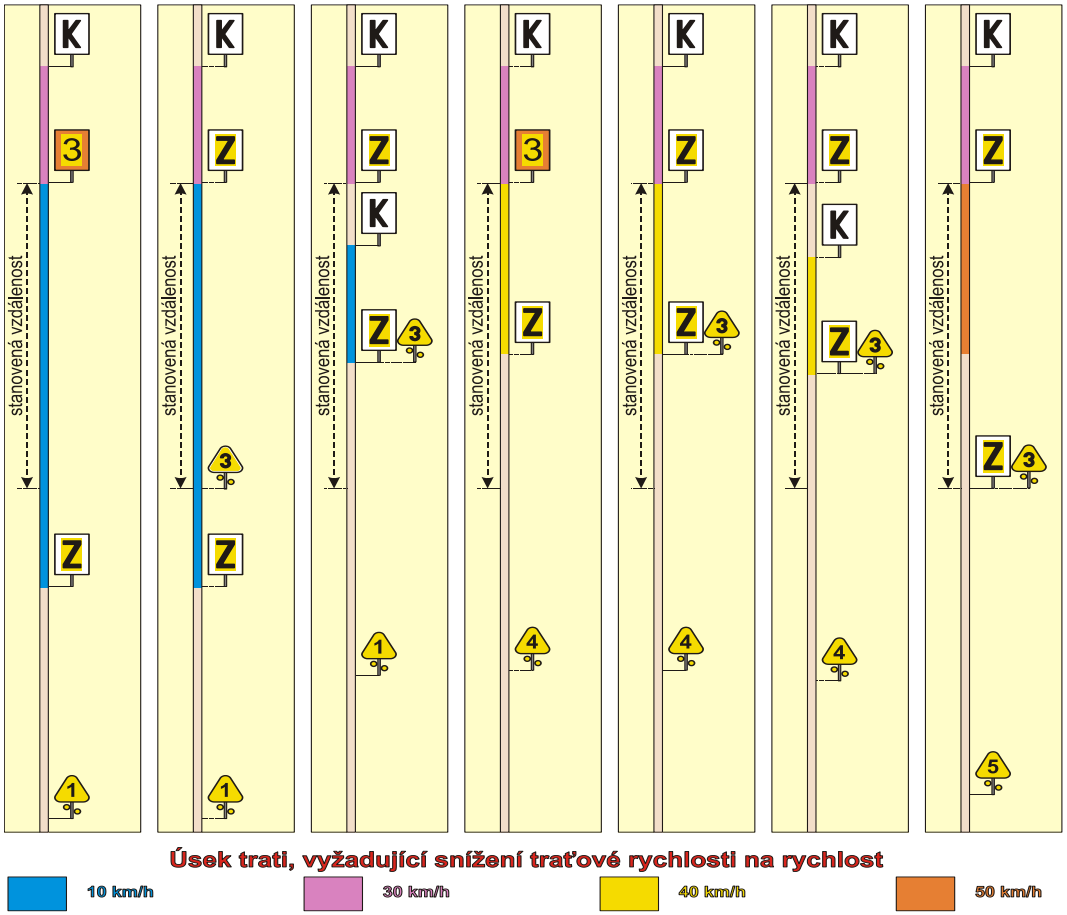
Przy dwóch doraźnych ograniczeniach prędkości obowiązują postanowienia poprzedniego ustępu tylko wtedy, jeśli obydwa doraźne ograniczenia prędkości jazdy mają podobne obowiązujące czasy obowiązywania

Jeżeli nie są spełnione warunki,opisane w ustępie pierwszym to w przypadku konieczności ograniczenia prędkości dla jazdy wydłużonej w kierunku przeciwnym tak aby wskaźnik z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu** dla drugiego ograniczenia nie był ustawiony przed tablicą **Z** pierwszego ogranicznia prędkości.

1393. Tablicy K przy pierwszym ograniczeniu prędkości nie umieszcza się, jeżeli natychmiast występuje drugie ograniczenie prędkości.

(…)

1395. Przykłady umieszczania sygnalizatorów, jeżeli występują po sobie dwa ograniczenia prękości.



1396. V obvodu ŽST, odbočky nemusí být předvěstní štít umístěn, pokud:

a) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovoluje rychlost vyšší než 50 km/h nebo

1396. W obrębie stacji, i posterunku odgałęźnego tarcza ostrzegawcza nie musi być umieszczana jeżeli:

a) jeżeli wskaźnika z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu** nie można umieścić w przepisowej odległości, należy umieścić go tak aby nie oddziaływał mylnie na jazdy po sasiednich torach, i prędkość drogowa lub ograniczenie prędkości na semaforach przy wszystkich przejazdach pociągów obok początku tego ograniczenia dotyczącego wartości 50 km/h nie powowodało wprowadzenania w

b) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li předvěstní štít snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h nebo

c) traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost pomalé jízdy, nebo nižší.

V těchto případech musí být na začátku pomalé jízdy umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

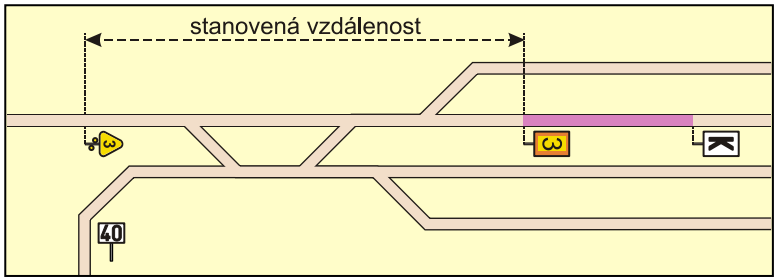
błąd maszynistów jadących po sąsiednich drogach przebiegu lub

b) jeżeli wskaźnika z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu** nie można umieścić w przepisowej odległości, należy umieścić go tak aby nie oddziaływał mylnie na jazdy po sasiednich torach, i prędkość drogowa lub ograniczenie prędkości na semaforach przy wszystkich przejazdach pociągów obok poczatku tego ograniczenia dotyczącego wartości 120km/h jeżeli wskaźnik ograniczenia prędkości nakazuje ograniczenie prędkości najwyżej o 10 km/h lub

c) prędkość drogowa lub sygnały na sygnalizatorach przy wszystkich drogach przebiegu obok początku ograniczenia prędkości zezwala na prędkość taką samą, jaką jest prędkość ograniczenia lub niższą.

W podanych przykładach na początku ograniczenia prędkości musi być umieszczony przenośny sygnalizator z sygnałem **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy.**

1397. Jsou-li v odbočných stanicích splněny podmínky pro nepředvěstění pomalé jízdy jen z některého směru, umístí se na začátku pomalé jízdy návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** a ze směru, pro který nejsou podmínky splněny, se před návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** umístí na stanovenou vzdálenost i návěstidla s návěstí **Očekávejte pomalou jízdu**.



1397. Przy odgałęzianiu się torów różnych linii na stacji dla niektórych kierunków, nie jest wymagane ustawienie wskaźnika z sygnałem **Začátek pomalé jízdy** jeżeli spełnione są warunki w punktach opisanych wyżej, na początku ograniczenia prędkości umieszcza się sygnalizator z sygnałem **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** a z kierunku, z którego nie są spełnione warunki, przed sygnałem **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** umieszcza się na określonej odległości sygnalizator z sygnałem **Očekávejte pomalou jízdu**.

(…)

(…)

Kapitola IX

Varovná návěstidla

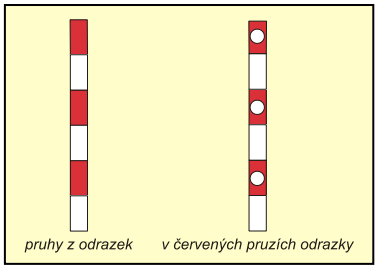
Rozdział IX

Sygnalizatory ostrzegające

A. NÁVĚSTI NEPŘENOSNÝCH VAROVNÝCH NÁVĚSTIDEL

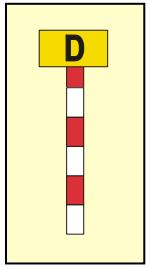
Výstražný kolík

1409. Návěst **Pískejte** (*kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy; nejsou-li pruhy z odrazek, jsou v červených pruzích bílé odrazky*) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.



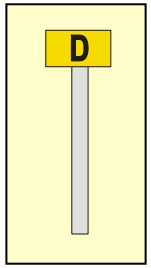
Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

1414. Návěst **Pracovní místo, pískejte** (*kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy, na vrcholu žlutá deska s černým písmenem* „D“ u*prostřed; nejsou-li pruhy z odrazek, jsou v červených pruzích bílé odrazky*) je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa a přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**, jsou-li zpraveni písemně nebo telekomunikačním zařízením o pracovním místě.



(…)

1415. Návěst **Konec pracovního místa** (*na vrcholu šedého kolíku žlutá deska s černým písmenem* „D“ *uprostřed*) je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa, která informuje o konci pracovního místa.



A. SYGNAŁY NA NIEPRZENOŚNYCH SYGNALIZATORACH OSTRZEGAJĄCYCH

Słupek ostrzegający

1409. Sygnał **Pískejte** *(słupek lub prostokątna tablica, ustawiona na krótszym boku z biało-czerwonymi pasami; gdy pasy nie są wykonane z materiałów odblaskowych to tylko w czerwonych pasach umieszcza się białe światła odblaskowe)* nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub manewrów) podawać sygnał **Pozor**

Słupek ostrzegający z czasową ważnością dla osłony miejsca robót

1414. Sygnał **Pracovní místo, pískejte** *słupek lub prostokątna tablica, ustawiona na krótszym boku z biało-czerwonymi pasami, na wierzchołku zółta tarcza pośrodku z czarną literą „D“; gdy pasy nie są wykonane z materiałów odblaskowych to tylko w czerwonych pasach umieszcza się białe światła odblaskowe)* jest to sygnał obowiązujący tymczasowo i nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego) podawać sygnał **Pozor** jeśli są powiadomieni rozkazem pisemnym lub przy pomocy urządzeń łączności o miejscu prowadzenia robót.

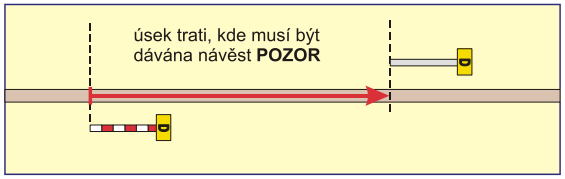
(…)

1415. Sygnał **Konec pracovního místa** (na wierzchołku szarego słupka żółta tarcza z czarną literą „D“ pośrodku) jest to sygnał obowiązujący tymczasowo w miejscu prowadzenia robót, który informuje o końcu prowadzenia robót.

(…)

1417. Návěst **Konec pracovního místa** je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s návěstí **Pracovní místo, pískejte**.

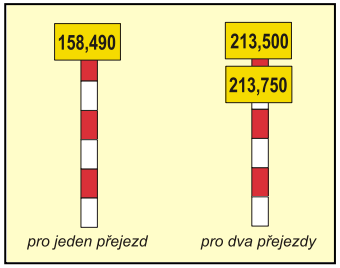
1418. Dávání návěsti **Pozor** při zpravení strojvedoucího o platnosti výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo:



(…)

Výstražný kolík s dočasnou platností pro přejezdy

1424. Návěst **Pískejte** (*kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy, na vrcholu jedna nebo více žlutých desek s černými čísly uprostřed, které uvádějí kilometrickou polohu přejezdu; nejsou-li pruhy z odrazek, jsou v červených pruzích bílé odrazky*) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**. Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou.



(…)

B. NÁVĚSTI PŘENOSNÝCH VAROVNÝCH NÁVĚSTIDEL

Výstražný terč

(…)

1417. Sygnał **Konec pracovního místa** na szlakach jednotorowych lub odcinkach torów pomiędzy semaforem wjazdowym a pierwszym rozjazdem zezwala się na umieszczenie go po lewej stronie jeżeli na obustronnym sygnalizatorze umieszczono sygnał **Pracovní místo, pískejte**

1418. Podawanie sygnału **Pozor** w czasie gdy maszynista powaiadomiony jest o ważności słupka ostrzegającego z czasową ważnością dla osłony miejsca robót.

(…)

Słupek ostrzegawczy czasowo obowiązujący na przejazdach

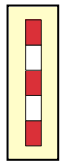
1424. Sygnał **Pískejte** (słupek lub prostokątna deska, ustawiona na krótszej stronie, z białoczerwonymi pasami, na wierzchołku jedna lub więcej żółtych tarcz z czarnymi liczbami pośrodku, które wskazują kilometraż położenia przejazdu kolejowego: jeżeli czerwone pasy nie są wykonane z materiałów odblaskowych, to w czerwonych pasach są białe światła odblaskowe) nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego) podawać sygnał **Pozor.** Sygnał ten obowiązuje tylko przy powiadomieniu rozkazem pisemnym o otwarciu okresowym przejazdu tymczasowego lub przejazdu wyposażonego w zapory zamknięte na stałe w tym położeniu.

(…)

B. SYGNAŁY NA PRZENOŚNYCH SYGNALIZATORACH OSTRZEGAJĄCYCH

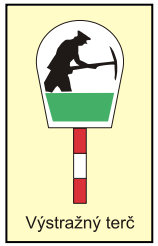
Tarcza Ostrzegająca

1431. **Výstražné terče** mají značení jen označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky. Označovací pás je na návěstidle umístěn jen na té straně, kde je návěst **Pracovní místo, pískejte**.



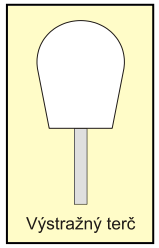
1431. Tarcze ostrzegające mają znaczenie tylko gdy są oznaczone w pasy biało-czerwone jednakowej długości. Zaznaczony pas jest na sygnalizatorze umieszczone na tej stronie na której jest sygnał **Pracovní místo, pískejte**

1432. Návěst **Pracovní místo, pískejte** (*bílý terč, jehož dolní polovina má tvar lichoběžníku postaveného na kratší základně, na terči je černý obraz kopáče nad zeleným lichoběžníkem postaveným na kratší základně*) upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu (příp. i zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.



1432. Sygnał **Pracovní místo, pískejte** *(biała tarcza, której dolna połowa ma kształt trapezu ustawionego na krótszym boku, na tarczy jest czarny obraz robotnika z kilofem nad zielonym trapezem ustawionym na krótszym boku)* ostrzega o miejscu prowadzonych robót i nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub na czole składu manewrowego) podawać sygnał **Pozor.**

1433. Návěst **Konec pracovního místa** (*bílý terč, jehož dolní polovina má tvar lichoběžníku postaveného na kratší základně*) informuje o konci pracovního místa.



1433. Sygnał **Konec pracovního místa** *(biała tarcza, której dolna połowa ma kształt trapezu ustawionego na krótszym boku)* informuje o końcu miejsca prowadzenia robót.

1434. Návěst **Konec pracovního místa** je na vstřícném návěstidle s návěstí **Pracovní místo, pískejte** a je dovoleno ji na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích umístit i vlevo.

1434. Sygnał **Konec pracovního místa** ustawiony jest po przeciwnej stronie sygnalizatora **Pracovní místo, pískejte** i jest dozwolony na szlaku jednotorowym lub części toru pomiędzy semaforem wjazdowym a pierwszą zwrotnicą z lewej strony.

1438. Na umístění výstražného terče upozorní strojvedoucího (příp. i zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem:

a) u vlaku zastavujícího v poslední stanici před pracovním místem výpravčí této stanice;
b) u vlaku projíždějícího v poslední stanici před pracovním místem výpravčí zpravovací (výchozí) stanice nebo stanice, kde vlak naposledy zastavuje (pokud je o toto výpravčím poslední stanice před pracovním místem požádán);

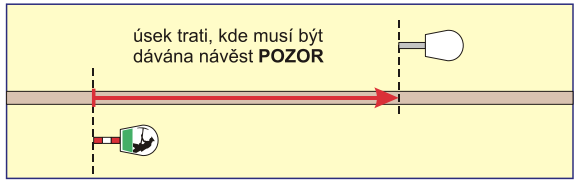
1438. O ustawionej tarczy ostrzegającej powiadomi maszynistę (pracownika na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego) rozkazem pisemnym:

a) przy pociągu zatrzymującego się na ostatniej stacji przed miejscem prowadzenia robót dyżurny ruchu tej stacji
b) przy pociągu przejeżdżającego przez ostatnią stację przed miejscem prowadzenia robót dyżurny ruchu stacji wyznaczonej (stacji początkowej), albo ostatniej stacji gdzie pociąg zatrzymuje się (jeśli dyżurny ruchu ostatniej stacji przed miejscem prowadzenia

c) na základě výlukového rozkazu výpravčí zpravovací (výchozí) stanice;

(…)

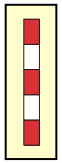
1440. Dávání návěsti **Pozor** při umístění výstražného terče:



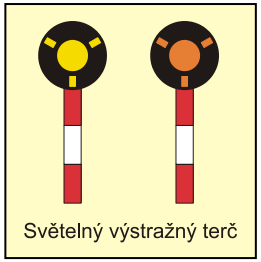
(…)

Světelná varovná návěstidla

1448. **Světelné výstražné terče** mají značení jen označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



1449. Návěst **Pracovní místo, pískejte** (*žluté nebo oranžové zábleskové světlo nad označovacím pásem*) upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu (příp. i zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.



1450. Návěst **Pracovní místo, pískejte** (*žluté, oranžové, modré nebo červené zábleskové světlo varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem nebo světelné rampy*) upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu (příp. i zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.

čj. S 26014/2015-SŽDC-O12

robót został do tego wyznaczony)

c) na podstawie regulaminu zamknięciowego dyżurny ruchu stacji wyznaczonej (początkowej).

(…)

1440. Podawanie sygnałów **Pozor,** przykładowe ustawienie tarczy ostrzegającej:

(…)

Świetlne sygnalizatory ostrzegające

1448. **Světelné výstražné terče** mają znaczenie tylko gdy są oznaczone w pasy biało-czerwone jednakowej długości.

1449. Sygnał **Pracovní místo, pískejte** *(żółte lub pomarańczowe światło odblaskowe nad oznaczonymi pasami,* ostrzega o miejscu prowadzonych robót i nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pociągu lub składu manewrowego) podawać sygnał **Pozor.**

1450. Sygnał **Pracovní místo, pískejte** *(żółte, pomarańczowe, niebieskie lub czerwone migające światło tarczy ostrzegającej z jednym migającym światłem lub kilkoma światłami)* ostrzega o miejscu prowadzonych robót i nakazuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego)

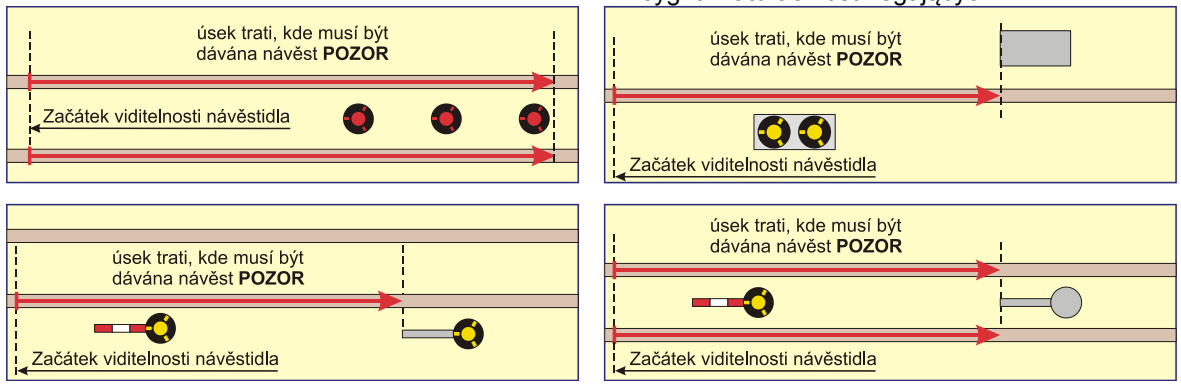
Červené zábleskové světlo světelné signalizace u centrálního přechodu pro přístup cestujících na poloostrovní nástupiště, umístěné na sloupku se žlutočerným bezpečnostním nátěrem, však není světelným varovným návěstidlem.

(…)

1453. O umístění varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem, světelné rampy nebo světelného výstražného terče se strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) nezpravuje.
Tato návěstidla mají platnost pro obě koleje, mezi kterými jsou umístěna.

1454. Nenávěstí-li varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem nebo světelná rampa žádnou návěst, jedná strojvedoucí (příp. i zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) jako v případě, kdy uvedená návěstidla nejsou umístěna.

1455. Dávání návěsti **Pozor** při umístění přenosných světelných varovných návěstidel:



(…)

D. DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ

podawać sygnał **Pozor.**
Czerwone migające światło sygnalizacji przy przejściu dla podróżnych na perony wyspowe umieszczone na słupie koloru żółto-czarnego – nie jest świetlnym sygnałem ostrzegającym

(…)

1453. Nie powiadamia się maszynisty o umieszczeniu sygnalizatora ostrzegawczego z jednym migającym światłem, kilku świateł bądź świetlnej tarczy ostrzegającej, (pracownika na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego).
Jeżeli takie sygnalizatory ustawiono na międzytorzu ich wskazania są ważne dla obu torów, przy których są umieszczone.

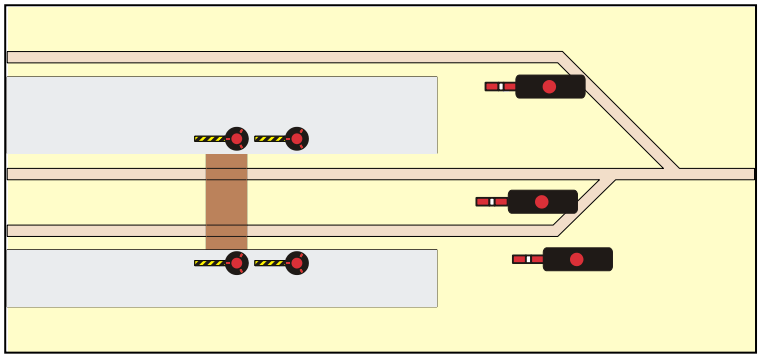
1454. Jeżeli sygnalizator ostrzegający z jednym migającym światłem lub kilkoma światłami nie podaje żadnego sygnału, maszynista (pracownik na czole pchanego pociągu lub pchanego składu manewrowego) postępuje tak jak w przypadku, gdyby go nie było.

1455. Podawane sygnały **Pozor** przy umieszczonych przenośnych świetlnych sygnalizatorach ostrzegających:

(…)

D. POSTANOWIENIA UZUPEŁNIAJĄCE

1477. Světelná signalizace červeným zábleskovým světlem u centrálního přechodu pro přístup cestujících na poloostrovní nástupiště na sloupku se žlutočerným bezpečnostním nátěrem slouží jen pro varování uživatelů přechodu a nedává strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) žádné pokyny.



1477. Świetlna sygnalizacja z czerwonym migającym światłem przy centralnym przejściu dostępnym dla pasażerów na peron wyspowy, umieszczone na słupku z żółto-czarną powłoką bezpieczeństwa, przeznaczone dla podróżnych i nie sygnalizuje maszyniście (pracownikowi na czole pchanego pociągu lub czole pchanego składu manewrowego) żadnych sygnałów.

(…)

(…)

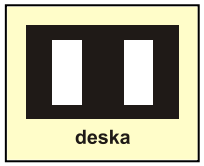
Kapitola X

Návěsti při změně stavebně technických a provozních parametrů

A. NÁVĚSTI PRO ZKRÁCENOU VZDÁLENOST MEZI NÁVĚSTIDLY

1482. Návěst **Zkrácená vzdálenost** *(dva svítící svislé bílé pruhy)* upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu.

1483. Návěst **Zkrácená vzdálenost** *(černá, na delší straně postavená obdélníková deska se dvěma svislými bílými pruhy)* upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu.



Rozdział X

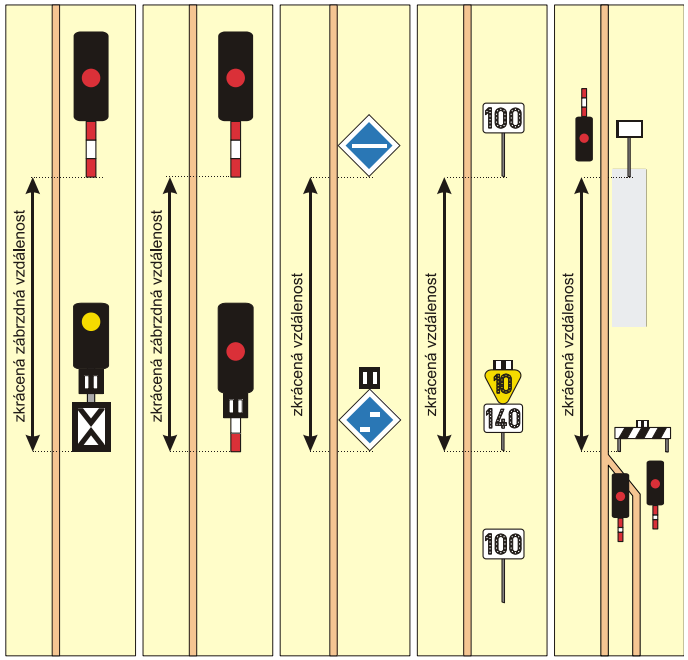
Sygnały przy zmianie budowlano technicznych i eksploatacyjnych parametrów linii

A. SYGNAŁY DLA SKRÓCONEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY SYGNALIZATORAMI

1482. Sygnał **Zkrácená vzdálenost** *(dwa białe pionowe świetlne pasy)* oznacza, że odległość między dwoma sygnalizatorami jest mniejsza od obowiązującej (skrócona odległość od tak oznaczonego sygnalizatora do następnego sygnalizatora).

1483. Sygnał **Zkrácená vzdálenost** *(czarna prostokątna tarcza ustawiona na dłuższym boku, z dwoma białymi pionowymi pasami)* oznacza, że odległość między dwoma sygnalizatorami jest mniejsza od obowiązującej (skrócona odległość od tak oznaczonego sygnalizatora do następnego sygnalizatora

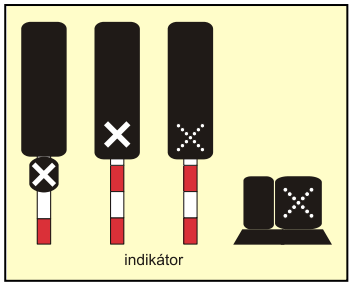
1484. Příklady použití návěsti **Zkrácená vzdálenost**:



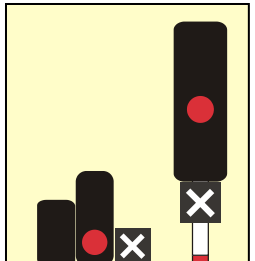
(…)

B. NÁVĚSTI PRO OZNAČENÍ NEPLATNOSTI NÁVĚSTIDEL

1492. Návěst **Neplatné návěstidlo** *(na návěstidle svítící bílý znak* **X***)* upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.



1493. Návěst **Neplatné návěstidlo** *(na návěstidle černá deska*



1484. Przykłady używanych sygnałów **Zkrácená vzdálenost**:

(…)

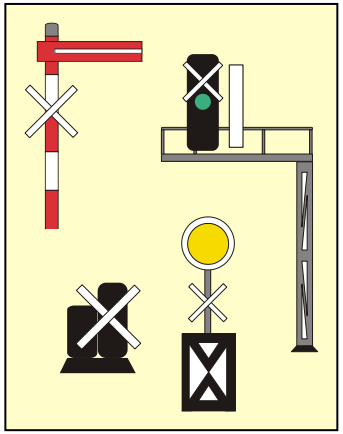
B. SYGNAŁY UNIEWAŻNIAJĄCE WSKAZANIA NA SYGNALIZATORACH

1492. Sygnał **Neplatné návěstidlo** *(na semaforze biały świetlny znak* **X**) ostrzega o unieważnieniu semafora na którym jest umieszczony.

1493. Sygnał **Neplatné návěstidlo** *(na semaforze czarna*

s bílým znakem **X***)* upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.
Při nedostatku místa může být deska umístěna vedle návěstidla.

1494. Návěst **Neplatné návěstidlo** *(na návěstidle dvě zkřížené bílé latě, umístěné jako znak* **X***)* upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.



tablica z białym znakiem **X**) ostrzega o unieważnieniu semafora na którym jest umieszczona.
Przy braku miejsca, tablica może być umieszczona obok semafora.

1494. Sygnał **Neplatné návěstidlo** *(na semaforze dwie skrzyżowane białe listwy umieszczone jako znak* **X**) ostrzega o unieważnieniu semafora na którym jest umieszczony.

(…)

1496. Je-li zneplatněno návěstidlo, na jehož stožáru jsou umístěna ještě jiná návěstidla (např. štít Op na stožáru hlavního návěstidla), nejsou tím automaticky zneplatněna i tato návěstidla. Pokud je zapotřebí zneplatnit všechna návěstidla, umístěná na jednom stožáru, musí být zneplatněno každé návěstidlo samostatně.

1496 Jeżeli z unieważnionego semafora, na tym samym maszcie umieszczono inne sygnalizatory (np. tarcza Op na maszcie głównym semafora), nie są automatycznie unieważnione tym sygnałem. Jeżeli jest potrzeba unieważnić wszystkie sygnalizatory umieszczone na jednym maszcie, każdy sygnalizator musi być unieważniony oddzielnie.

ČÁST ČTVRTÁ

ZAJIŠTĚNÍ VOZIDEL PROTI UJETÍ, POSUN

Kapitola I

Zajištění vozidel proti ujetí a povinnosti před uvedením těchto vozidel do pohybu

1505. K zajištění vozidel proti ujetí se smí používat jen ruční nebo průběžné brzdy a prostředky k zajištění vozidel proti ujetí, kterými jsou dřevěné klíny, zarážky, kovové podložky nebo uzamykatelné kovové podložky.

CZĘŚĆ CZWARTA

ZABEZPIECZENIE TABORU PRZED ZBIEGNIĘCIEM, MANEWRY

Rozdział I

Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem, czynności przed uruchomieniem taboru

1505. W celu zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem można używać tylko hamulca ręcznego lub zespolonego oraz innych środków służących do zabezpieczania takie jak drewniane kliny, płozy, kliny podwójne lub

Dřevěnými klíny se podkládají hnací vozidla.
Zarážky se dvěma přírubami se mohou používat k zajišťování vozidel proti ujetí i tam, kde je jejich používání k zastavování vozidel při posunu zakázáno.
Uzamykatelná kovová podložka se používá pro zajištění odstavených vozidel proti ujetí nebo může zajišťovat odstavená vozidla místo výkolejky (při jejím poškození apod). Nesmí se používat pro zajištění hnacích vozidel a pro zajištění vozidel s menším průměrem kol než 840 mm.
Zajišťovací prostředky si musí v potřebném počtu zajistit dopravce. Pro zajištění vozidel uzamykatelnou podložkou dopravce, musí mít dopravce k tomuto souhlas výpravčího a klíče (číselné kódy) od zámků uzamykatelných podložek se uloží (oznámí) na místo určené SŘ.

1506. Způsob zajištění hnacích vozidel proti ujetí stanoví dopravce (popř. na základě pokynů jejich vlastníka). Následující články této kapitoly se na zajišťování hnacích vozidel vztahují jen v případě, že jsou v nich hnací vozidla výslovně zmíněna.

1507. Odstavená vozidla v jednotlivých skupinách se musí po ukončení posunu svěsit a zajistit proti ujetí. Vozidla však nemusí být svěšena, jedná-li se o hnací vozidlo, vyžaduje-li to nakládka nebo vykládka těchto vozidel, popř. oprava vozidel apod.

Zaměstnanec, který k odstaveným vozidlům přivěšuje další vozidla nebo od odstavených vozidel vozidla odvěšuje, odpovídá za správné zajištění nově vzniklé skupiny odstavených vozidel a za odstranění nepotřebných zajišťovacích prostředků dříve použitých k zajištění odstavených vozidel.

(…)

1509. Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí, a to utažením stanoveného počtu ručních brzd, není-li v tomto předpise stanoveno jinak.
Stanovený počet ručních brzd je tolik ručních brzd, aby součet jejich brzdících vah byl stejný nebo vyšší, než potřebná brzdící váha odstavených vozidel.
Potřebná brzdící váha odstavených vozidel se spočítá podle následujícího vzorce:

zamykane kliny podwójne.
Drewniane kliny podkłada się pod pojazdy trakcyjne.
Płozy dwuwargowe można stosować do zabezpieczenia pojazdów przed zbiegnięciem również tam gdzie jest zakaz ich stosowania przy manewrach.
Zamykany klin podwójny stosuje się do zabezpieczenia odstawionych pojazdów przed zbiegnięciem zamiast uszkodzonej wykolejnicy. Nie wolno stosować do zabezpieczenia taboru kolejowego o średnicy kół mniejszej od 840 mm.

Wymaganą ilość urządzeń zabezpieczających zapewnia przewoźnik. Na zabezpieczenie taboru płozami zamykanymi, przewoźnik musi mieć zgodę dyżurnego ruchu a klucze lub kod od zamka doręczy lub przekaże w miejsce wskazane w SŘ.

1506. Sposób zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem określa przewoźnik (lub właściciel taboru). Następne punkty tego rozdziału dotyczą zabezpieczenia pojazdów trakcyjnych przed zbiegnięciem tylko przypadku gdy o nich mowa.

1507 Odstawione grupy taboru po zakończeniu manewrów powinny być sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem. Sprzęgnięcie taboru nie jest wymagane w przypadkach jeśli chodzi o pojazdy trakcyjne lub jeżeli wymagany jest załadunek lub wyładunek oraz przy naprawach taboru.
Pracownik dokonujący sprzęgania i rozprzęgania taboru odpowiada za właściwe zabezpieczenie sformowanej grupy taboru oraz za usunięcie zbędnych środków zabezpieczających użytych wcześniej do zabezpieczenia.

(…)

1509. Odstawione pojazdy muszą być zawsze zabezpieczone przy użyciu odpowiedniej ilości zakręconych hamulców ręcznych, jeżeli ten przepis nie mówi inaczej.
Ilość zakręconych hamulców ręcznych określa się tak, aby suma masy hamującej była taka sama lub wyższa niż wymagana masa hamująca odstawionego taboru.
Wymagana masa hamująca odstawionego taboru obliczana jest wg wzoru:

potřebná brzdící váha odstavených vozidel	=	celková hmotnost vozidel (t) × předepsaná brzdící procenta/100

pro stavební spád	jsou předepsaná brzdící procenta
rovina nebo spád až do 5 ‰ včetně	2
více než 5 ‰ až do 10 ‰ včetně	3
více než 10 ‰ až do 20 ‰ včetně	5
více než 20 ‰ až do 40 ‰ včetně	10

1510. Jako brzdící váha ruční brzdy se uvažuje hodnota vyznačená na voze; pokud je však dopravní hmotnost vozu nižší, než vyznačená hodnota, uvažuje se jako brzdící váha ruční brzdy jeho dopravní hmotnost.

1511. K zajištění vozidel proti ujetí se však nesmějí započítat brzdící váhy neupotřebitelných ručních brzd, pákových brzd nebo ručních brzd hnacích vozidel, vozů s poškozeným zábradlím, podlahou nebo stupátky k plošině s ruční brzdou.

1512. Je-li kolej, na které jsou odstavena vozidla, na spádu větším než 2,5 ‰, musí být tato vozidla vždy na straně spádu podložena, a to na kolejích určených pro jízdu vlaků kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami, na ostatních kolejích kovovou podložkou nebo jednou zarážkou.

Je-li na kolejích určených pro jízdu vlaků, ležících na rovině nebo na spádu do 2,5 ‰ včetně, odstavené jedno vozidlo, musí být podloženo kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami z obou stran.

Při odstavování vozidel na kolej o spádu větším než 2,5 ‰ musí být jejich zajištění proti ujetí provedeno ještě před odvěšením hnacího vozidla.
Vozidla, která jsou odstavena ve vzdálenosti nejvýše 100 m od zarážedla a která jsou zajištěna utažením dostatečného počtu ručních brzd, se na straně zarážedla nemusí podkládat, pokud mezi odstavenými vozidly a zarážedlem není přechod nebo přejezd.

wymagana masa hamująca odstawionego taboru	=	całkowita masa taboru(t) x wymagany procent hamujący/100

dla pochylenia rzeczywistego	wymagany % hamujący
równia lub pochylenie do 5 ‰ łacznie	2
więcej niż 5 ‰ do 10 ‰ łacznie	3
więcej niż 10 ‰ do 20 ‰ łacznie	5
więcej niż 20 ‰ do 40 ‰ łacznie	10

1510. Jako masę hamującą hamulca ręcznego uważa się wartość opisaną na wagonie. Jeżeli masa całkowita wagonu z ładunkiem jest mniejsza od opisanej wartości wtedy jako masę hamującą przyjmuje się masę całkowitą wagonu.

1511. Do masy hamującej nie zalicza się masy hamującej hamulców ręcznych wyłączonych lub uszkodzonych, hamulców pojazdów trakcyjnych, hamulców wagonów z uszkodzoną poręczą, podłogą lub stopniem do pomostu z hamulcem ręcznym.

1512. Jeżeli tor, na którym znajduje się odstawiony tabor, leży na pochyleniu większym niż 2,5 ‰, wymagane jest zabezpieczenie taboru od strony spadku: na torach przeznaczonych do jazd pociągowych klinem podwójnym lub dwoma płozami oraz na pozostałych torach klinem podwójnym lub jednym płozem.
Pojedynczy odstawiony wagon znajdujący się na torach przeznaczonych do jazd pociągowych znajdujących się na równi lub na pochyleniu do 2,5 ‰ włącznie powinien być zabezpieczony klinem podwójnym lub dwoma płozami z obu stron wagonu.
Przy odstawieniu taboru na tory o spadku większym od 2,5 ‰ przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego, tabor musi być zabezpieczony przed zbiegnięciem.
Jeżeli tabor odstawiany został na tor zakończony kozłem oporowym w odległości nie większej jak 100m od kozła i jest zabezpieczony odpowiednią ilością hamulców ręcznych, nie jest wymagane od strony kozła oporowego podkładanie zabezpieczeń w przypadku jeśli między taborem a kozłem oporowym nie ma przejścia lub przejazdu.

1513. Je-li k odstaveným vozům přivěšeno na nejnižším místě spádu hnací vozidlo, musí být prostředky k zajištění těchto vozů proti ujetí podloženy pod první nápravu vozu, sousedícího s hnacím vozidlem.

1514. Vozidla, která jsou odstavena při posunu, mohou být proti ujetí zajištěna i jen přivěšeným činným hnacím vozidlem

Při posunu je možné zajistit vozidla proti ujetí jen zarážkami, brání li jim ve vzdálenosti nejvýše 100 m spolehlivě v ujetí jiná vozidla, která jsou zajištěna proti ujetí, nebo zarážedlo.

1515. Má-li se ve stanici, na spádu do 2,5 ‰ včetně, na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut a to zajištěné (zajištěná) pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím. Při odstavení dvou a více vozidel musí být účinkující průběžná brzda nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených), nejméně však u dvou vozů.

Za ověření činnosti brzd a za dodržení doby 30 minut na přechodné odstavení soupravy odpovídá vedoucí posunové čety; před překročením této doby musí odstavená vozidla zajistit podle předchozích článků. Při posunu bez posunové čety musí mít tuto odpovědnost dopravcem určený zaměstnanec, jinak nelze tento způsob zajištění vozidel použít

1516. Není-li možné dosáhnout utažením ručních brzd potřebnou brzdící váhu odstavených vozů, použije se místo ručních brzd zarážek. Zarážky musí být umístěny jen na jednu kolejnici proti spádu. Na rovině a na spádu do 2,5 ‰ včetně musí být zarážky položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany.

Při podložení vozu zarážkami se brzdící váhou rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách). Pod vozem (vozy) musí být umístěno tolik zarážek, aby součet brzdících vah byl stejný nebo vyšší než dvojnásobná potřebná brzdící váha odstavené soupravy.
Kromě výše uvedených zarážek musí být takto zajištěné vozy ještě podloženy na straně spádu (na rovině a na sklonu do 2,5 ‰ včetně

1513. Jeżeli do odstawionego taboru od strony spadku podłączono pojazd trakcyjny, należy zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem pod pierwszą osią wagonu sąsiadującego z pojazdem trakcyjnym.

1514. Tabor, który odstawiony jest w czasie manewrów można zabezpieczyć przed zbiegnięciem poprzez sprzęgnięcie z czynnym pojazdem kolejowym z napędem.
Podczas manewrów można zabezpieczać tabor tylko płozami, jeżeli w odległości maksymalnie 100m stoją inne zabezpieczone pojazdy lub zabudowany jest kozioł oporowy.

1515. W przypadku kiedy na stacji ze spadkiem do 2,5 ‰ zaistnieje potrzeba odczepienia lokomotywy, można odstawić tabor bez zabezpieczenia hamulcami postojowymi maksymalnie na czas 30 min. ale należy pozostawić tabor przy włączonym hamulcu zespolonym i wypuszczonym powietrzu z przewodu głównego. Przy odstawieniu dwóch i więcej ilości pojazdów, hamulec zespolony musi działać w co najmniej 1/5 ilości wszystkich pojazdów (w pierwszej kolejności załadowanych), minimum u dwóch pojazdów.
Kierownik manewrów odpowiada za sprawdzenie działania hamulca i dotrzymanie czasu max 30 minut odstawienia składu. Podczas wykonywania manewrów bez drużyny manewrowej, za czynności te odpowiada pracownik wyznaczony przez przewoźnika.

1516. Jeżeli jest niemożliwe osiągnięcie poprzez zakręcenie hamulców ręcznych wymaganej masy hamującej odstawianych wagonów, zamiast ręcznych hamulców stosuje się płozy. Płozy wykłada sie na jednym toku szynowym aby zabezpieczały przed zbiegnięciem. Na równi i na spadku do 2,5 ‰ włącznie muszą być płozy ułożone tak aby uniemożliwiały ruch taboru w obydwie strony.
Jako masę hamującą przy zabezpieczeniu płozami rozumie się masę brutto przypadającą na zabezpieczoną oś (osie). Pod taborem powinno być użyte tyle płozów aby suma masy hamującaj była taka sama lub wyższa niż dwukrotna potrzebna masa hamująca na odstawiony tabor.

Oprócz wyżej wymienionego wagony powinny być zabezpieczone od strony spadku (na równi i na pochyleniu do 2,5 ‰ włącznie z obu stron),

z obou stran) na kolejích určených pro jízdu vlaků kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami, na ostatních kolejích kovovou podložkou nebo jednou zarážkou. Tyto podložky nebo zarážky se do brzdící váhy nezapočítávají.

1517. Zaměstnanec, který zajistil vozidla proti ujetí zarážkami místo ručními brzdami, je povinen zaměstnanci, v jehož posunovacím obvodu k odstavení došlo, oznámit počet a umístění zarážek.

(…)

1519. Za zajištění vozidel proti ujetí po ukončení posunu a za svěšení odstavených vozidel odpovídá vedoucí posunové čety, popř. při posunu bez posunové čety strojvedoucí nebo dopravcem určený zaměstnanec.

Za zajištění hnacích vozidel proti ujetí odpovídá jejich strojvedoucí nebo jejich průvodce.

(…)

1522. Před uvedením odstavených vozidel do pohybu musí být odstraněny z kolejnic všechny prostředky používané pro zajištění vozidel proti ujetí a povoleny všechny ruční brzdy.
Za odstranění zajišťovacích prostředků na straně, kde se svěšují vozidla, odpovídá ten zaměstnanec, který je svěšuje; za odstranění ostatních zajišťovacích prostředků a povolení ručních brzd odpovídá při posunu vedoucí posunové čety nebo jím určený zaměstnanec, popř. při posunu bez posunové čety strojvedoucí nebo dopravcem určený zaměstnanec.

(…)

Kapitola II

Návěsti pro posun

A. NÁVĚSTI SEŘAĎOVACÍCH NÁVĚSTIDEL

na torach przeznaczonych do jazd pociągowych, klinem podwójnym lub dwoma płozami, na pozostałych torach klinem podwójnym lub jednym płozem. Klinów tych i płozów nie wlicza się do masy hamującej.

1517. Pracownik, który zabezpieczył tabor przed zbiegnięciem jest zobowiązany powiadomić pracownika danego okręgu nastawczego o miejscu i ilości użytych płozów.

(…)

1519. Za zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, po ukończeniu manewrów i za sprzęgnięcie odstawionego taboru odpowiada kierownik manewrów, przy manewrach bez drużyny manewrowej odpowiada maszynista lub konwojent.
Za zabezpieczenie pojazdu trakcyjnego przed zbiegnięciem odpowiada maszynista lub inny uprawniony pracownik.

(…)

1522. Przed uruchomieniem odstawionego taboru muszą być usunięte z toru wszystkie urządzenia zabezpieczające zastosowane przed zbiegnięciem i odkręcone wszystkie hamulce ręczne.
Za usunięcie urządzeń zabezpieczających od strony sprzęgnięcia odpowiada ten pracownik, który je sprzęga, za usunięcie pozostałych urządzeń zabezpieczających i odkręcenie hamulców ręcznych przy manewrach odpowiada kierownik manewrów lub pracownik przez niego wyznaczony, a przy manewrach bez drużyny manewrowej maszynista lub pracownik wyznaczony przez przewoźnika

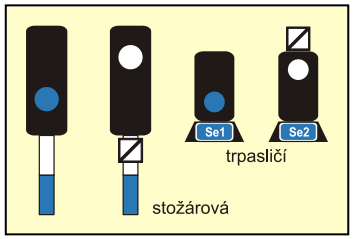
(…)

Rozdział II

Sygnały manewrowe

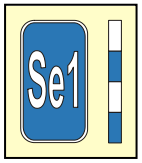
A. SYGNAŁY PODAWANE NA SYGNALIZATORACH MANEWROWYCH

1538. Příklady světelných seřaďovacích návěstidel:



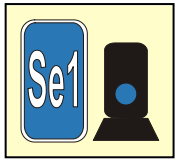
1538. Przykłady świetlnych sygnalizatorów manewrowych.

1539. **Světelná seřaďovací návěstidla** (s výjimkou trpasličích návěstidel) mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky



1539. Sygnalizatory świetlne manewrowe (z wyjątkiem karzełkowych) wyposażone są w tabliczkę niebieską (czasami z białym obramowaniem) z białymi napisami i słupkiem lub pasem z biało-niebieskimi pasami równej długości.

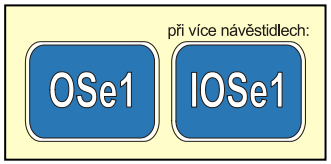
1540. **Trpasličí seřaďovací návěstidla** mají značení jen modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



1540. Karzełkowe sygnalizatory manewrowe wyposażone są w tabliczkę niebieską (czasami z białym obramowaniem) z białymi napisami.

(…)

1542. **Opakovací seřaďovací návěstidla** mají značení jen modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.

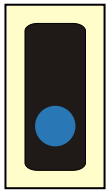


(…)

1542. Powtarzające sygnalizatory manewrowe wyposażone są w tabliczkę niebieską (czasami z białym obramowaniem) z białymi napisami.

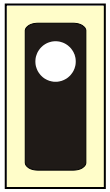
(…)

1545. Návěst **Posun zakázán** *(modré světlo)* zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před námezníkem (hrotem jazyka výhybky, výkolejkou) na konci příslušné koleje.



1545. Sygnał **Posun zakázán (manewry zabronione),** (niebieskie światło) zakaz wykonywania manewrów, czoło składu manewrowego musi sie zatrzymać przed sygnalizatorem. Jeżeli nie ma sygnalizatora musi zatrzymać się przed ukresem (iglicą rozjazdu, wykolejnicą) na koncu właściwego toru.

1546. Návěst **Posun dovolen** *(bílé světlo)* dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k posunu.

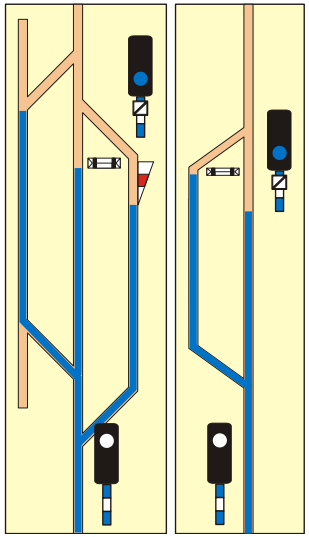


Pokud návěst **Posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě, musí být o tom zaměstnanec řídící posun vyrozuměn výhybkářem.

1546. Sygnał **Posun dovolen (manewry dozwolone),** (białe światło) zezwala na manewry. Sygnał ten podawany na sygnalizatorze ważnym dla jednego toru informuje o ustawieniu drogi przebiegu i jest zezwoleniem do rozpoczęcia manewrów.
W przypadku gdy sygnał **Posun dovolen (manewry dozwolone)** podawany na semaforze ważnym dla jednego toru, nie jest zezwoleniem do rozpoczęcia manewrów i również nie informuje o ułożeniu drogi przebiegu to wtedy musi być o tym fakcie powiadomiony kierownik manewrów przez zwrotniczego.

(…)

1550. Jízda posunového dílu k návěsti **Posun zakázán** na seřaďovacím návěstidle, které není přímo u koleje:



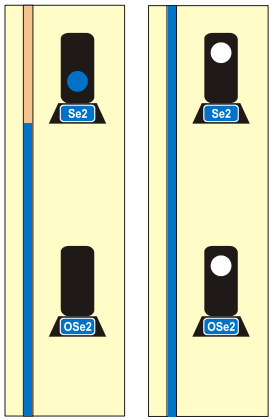
(…)

1550. Jazda składu manewrowego do sygnału **Posun zakázán (manewry zabronione)** wyświetlonego na sygnalizatorze nie znajdującym się przy torze.

1551. Je-li před seřaďovacím návěstidlem platným jen pro jednu kolej několik posunových dílů, platí návěst **Posun dovolen** jen pro první posunový díl. Další posunový díl musí vyčkat, až se po návěsti **Posun zakázán** tato znovu změní na návěst **Posun dovolen**.

1551. Jeżeli przed sygnalizatorem manewrowym ważnym dla jednego toru znajduje się kilka składów manewrowych to sygnał **Posun dovolen (manewry dozwolone)** ważny jest tylko dla pierwszego składu. Następny skład musi poczekać aż sygnał **Posun zakázán (manewry zabronione)** zmieni się ponownie na sygnał **Posun dovolen (manewry dozwolone)**

1552. Pokud na opakovacím světelném seřaďovacím návěstidle nesvítí bílé světlo, je zaměstnanci řídícímu posun dovoleno posunovat nejdále ke kmenovému světelnému seřaďovacímu návěstidlu.



1552. Jeżeli na powtarzającym świetlnym sygnalizatorze nie świeci białe światło to kierownik manewrów może wykonywać manewry tylko do odnoszącego się do tego powtarzacza świetlnego sygnalizatora manewrowego.

1553. Plní-li světelné seřaďovací návěstidlo funkci označníku, platí pro posun za toto návěstidlo veškerá ustanovení jako pro posun za označník.

(…)

D. POSUN KOLEM NEOBSLUHOVANÝCH NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL PLATNÝCH PRO POSUN

1601. Nelze-li pro poruchu nebo i z jiné příčiny přestavit hlavní, seřaďovací, na návěst dovolující posun, smí dát zaměstnanci řídícímu posun svolení k posunu kolem takového návěstidla jen ten zaměstnanec, který je obsluhuje. V tomto svolení musí obsluhující zaměstnanec uvést nápis na označovacím štítku příslušného návěstidla. Svolení je třeba pro každou jízdu zvlášť nebo je nutno toto svolení časově omezit. Po dobu platnosti časově omezeného svolení se posunuje jako na koleji bez nepřenosného návěstidla platného pro posun.
Je-li před neobsluhovaným nepřenosným návěstidlem platným pro posun několik posunových dílů, musí každý z nich obdržet samostatné svolení k posunu.

(…)

1603. Strojvedoucí musí o těchto skutečnostech informovat vedoucího posunové čety (pokud informaci neobdržel jeho prostřednictvím) a ten o této skutečnosti vyrozumí všechny ostatní zúčastněné zaměstnance.

(…)

1553. Jeśli sygnalizator świetlny pełni funkcję označnika (granica przetaczania), to dla manewrów za ten sygnalizator są ważne wszystkie postanowienia dotyczące manewrów poza označník (granicę przetaczania)

(…)

D. MANEWRY OBOK NIEOBSŁUGIWANYCH NIEPRZENOŚNYCH SYGNALIZATORÓW WAŻNYCH DLA MANEWRÓW

1601. Jeżeli nie jest możliwe z powodu usterki lub z innego powodu podanie na sygnalizatorze sygnału zezwalającego na manewry, to zgoda kierownika manewrów do rozpoczęcia manewrów obok takiego semafora może być wydana tylko przez pracownika obsługującego ten sygnalizator. W tej zgodzie powinna być podana nazwa sygnalizatora. Zgodę należy wydać oddzielnie dla każdej jazdy manewrowej lub podać czas ważności wydanej zgody. W czasie ważności wydanej zgody manewry wykonywane są jak na torze bez tego sygnalizatora.
Jeżeli przed nieobsługiwanym, nieprzenośnym sygnalizatorem manewrowym znajduje się kilka składów manewrowych to każdy z nich musi otrzymać oddzielną zgodę do wykonywania manewrów.

(…)

1603. Maszynista musi o tym poinformować kierownika manewrów (jeżeli nie otrzymał ich od niego), i ten poinformuje wszystkich zainteresowanych pracowników.

(…)

E. RUČNÍ NÁVĚSTI PRO POSUN

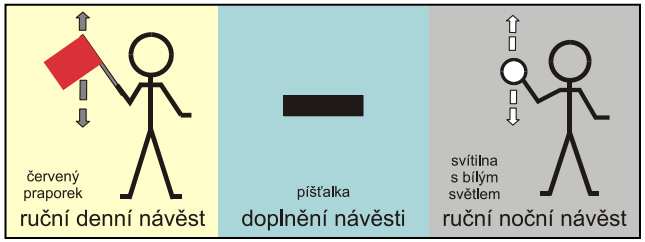
1610. Ruční návěsti pro posun jsou návěsti, kterými se dává pokyn k zahájení pohybu s vozidly nebo se jimi pohyb ovlivňuje. Podle potřeby se viditelné návěsti doplňují slyšitelnými návěstmi.

(…)

1612. Je-li pohyb vozidel řízen ručními návěstmi pro posun, musí být tyto návěsti dávány po celou potřebnou dobu jízdy. Toto ustanovení neplatí pro návěsti **Stlačit** nebo **Souhlas k posunu**.

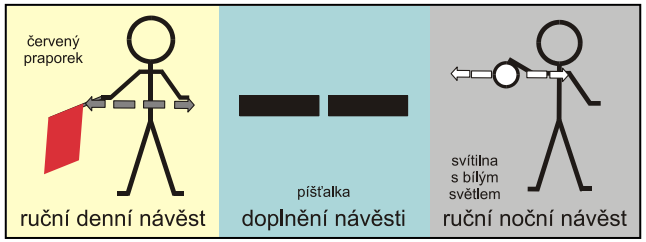
1613. Návěst **Vzdálit** *(svislé dlouhé pohyby červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o jeden dlouhý zvuk píšťalky)* přikazuje pohyb vozidel směrem od zaměstnance, který tuto návěst dává.

Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí.



1614. Návěst **Přiblížit** *(vodorovné dlouhé pohyby červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o dva dlouhé zvuky píšťalky)* přikazuje pohyb vozidel směrem k zaměstnanci, který tuto návěst dává.

Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí.



E. SYGNAŁY RĘCZNE MANEWROWE

1610. Ręczne sygnały manewrowe są to sygnały, które się podaje w celu rozpoczęcia manewrów z taborem lub prowadzenia manewrów. W zależności od potrzeb sygnały świetlne uzupełnia sie sygnałami dźwiękowymi.

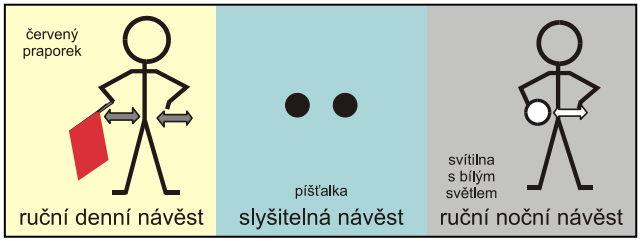
(…)

1612. Jeśli manewry wykonuje się przy pomocy ręcznych sygnałów to należy je stosować cały czas podaczas całej pracy manewrowej. Postanowienia te nie odnoszą się do sygnałów **Stlačit** (docisnąć) lub **Souhlas k posunu** (manewry dozwolone).

1613. Sygnał **Vzdálit** (ode mnie) (pionowe długie ruchy czerwoną chorągiewką (sygnał dzienny) lub ręcznie białym światłem (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupałniony o jeden długi sygnał dźwiekowy dawany gwizdkiem. Sygnał ten nakazuje ruch pojazdu w kierunku od podającego.
Na sygnał dźwiękowy maszynsta reaguje tylko w przypadku gdy jest dawany równocześnie z sygnałem wzrokowym.

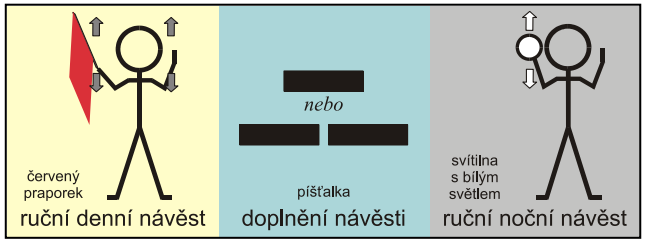
1614. Sygnał **Přiblížit** (do mnie) (poziome długie ruchy czerwoną chorągiewką(sygnał dzienny) lub ręcznie białym światłem (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupałniony o dwa długie sygnały dźwiekowe dawane gwizdkiem. Sygnał ten nakazuje ruch pojazdu w kierunku do podającego.
Na sygnał dźwiękowy maszynsta reaguje tylko w przypadku gdy jest dawany równocześnie z sygnałem wzrokowym

1615. Návěst **Stlačit** *(vodorovné krátké pohyby rukama k sobě a od sebe, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o dva krátké zvuky píšťalky rychle za sebou)* přikazuje strojvedoucímu stlačit vozidla, aby mohla být svěšena nebo rozvěšena. Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej (popř. na kolej obsazenou vozidly) informuje strojvedoucího o možnosti najetí na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení.



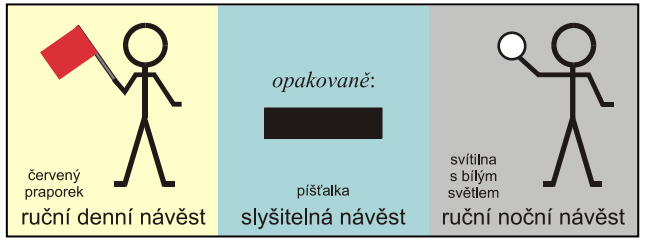
1615. Sygnał **Stlačit** (docisnąć) (poziome krótkie ruchy rękoma do siebie i od siebie trzymając w jednej ręce czerwoną chorągiewkę (dzienny sygnał) lub białe światło (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupełniony o dwa krótkie sygnały dźwiękowe następujące po sobie) nakazuje maszyniście docisnąć tabor tak aby można było go sprzęgnąć lub rozprzęgnąć. Przy wjeździe pociągu na tor zajęty ten sygnał informuje maszynistę o możliwości najechania na stojący tabor w celu sprzęgnięcia bez zatrzymania.

1616. Návěst **Popotáhnout** *(svislé krátké pohyby rukama zdviženýma vzhůru, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst])* přikazuje strojvedoucímu kratší pohyb vozidel.
V případě stojících vozidel se viditelná návěst musí vždy doplnit jedním nebo dvěma dlouhými zvuky (jako u návěsti **Vzdálit** nebo **Přiblížit**) podle požadovaného směru pohybu vozidel.



1616. Sygnał **Popotáhnout** (pociągnąć) (pionowe krótkie ruchy rękoma podniesionymi do góry w jednej ręce pracownik trzyma chorągiewkę (dzienny sygnał) lub białe światło (nocny sygnał) nakazuje maszyniście krótkie pociągnięcie składu.
W przypadku stojącego składu widzialny sygnał musi być zawsze uzupełniony jednym lub dwoma sygnałami dźwiękowymi jak przy sygnale **Vzdálit** (ode mnie) nebo **Přiblížit** (do mnie) w zależności od wymaganego kierunku ruchu pojazdów.

1617. Návěst **Pomalu** *(šikmo vzhůru ruka s červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilna s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné opakovaně o dlouhý zvuk píšťalky)* přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše 5 km/h a předvěstí ruční návěst pro posun **Stůj**.



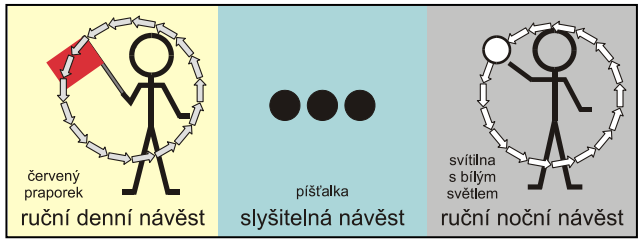
1617. Sygnał **Pomalu (zwolnić bieg)** (skośnie uniesiona ręka do góry z czerwoną chorągiewką (dzienny sygnał) lub podobnie podniesiona ręka z białym światłem (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupełniony o długi sygnał dźwiękowy gwizdkiem powtarzany – nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość pojazdu do max. 5 km/h a po nim nastąpi sygnał stój dla manewrów.

1618. Ruční návěst pro posun **Pomalu** musí být dávána nejméně 100 m (odhadem) před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započetím posunu nerozhodne jinak. Bude-li sunutí prováděno na vzdálenost kratší než 100 m, musí vedoucí posunové čety na tuto skutečnost strojvedoucího upozornit.

Nenásleduje-li bezprostředně po návěsti **Pomalu** snížení rychlosti vozidel, je zaměstnanec povinen dát neprodleně návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

1618. Ręczny sygnał dla manewrów **Pomalu (**zwolnij bieg) podaje się w odległości około 100m od miejsca zatrzymania przestawianego taboru, jeśli maszynista przed rozpoczęciem manewrów nie zdecyduje inaczej. Jeśli przestawianie taboru wagonami na przód jest wykonywane na odległość krótszą niż 100m to kierownik manewrów musi powiadomić o tym maszynistę.
Jeśli po sygnale **Pomalu** (zwolnij) nie następuje obniżenie prędkości pojazdu to pracownik powinien natychmiast podać sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** (stój).

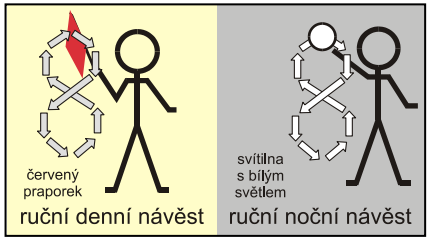
1619. Návěst **Stůj** *(kruhové pohyby nataženou rukou s červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o tři krátké zvuky píšťalky)* přikazuje strojvedoucímu neprodleně zastavit pohyb vozidel.



1619. Sygnał **Stůj** (Stój) (ruchy kołowe wyciągniętą ręką z czerwoną chorągiewką (sygnał dzienny) lub wykonywanie tych samych ruchów z białym światłem (nocny sygnał) w zależności od potrzeb uzupełnione o trzy krótkie dźwięki gwizdkiem, nakazuje maszyniście niezwłoczne zatrzymanie

(…)

1621. Návěst **Souhlas k posunu** *(opisování svislé osmičky červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst])* dává výhybkář a informuje zaměstnance řídícího posun o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu.



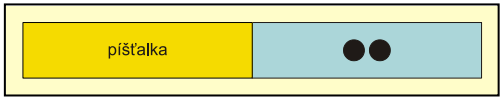
(…)

1621. Sygnał **Souhlas k posunu** (wykonywanie pionowych ósemek czerwoną chorągiewką (dzienny sygnał) lub wykonywanie takich samych ruchów białym światłem (nocny sygnał) podaje zwrotniczy i informuje kierującego manewrami o ułożonej drodze przebiegu dla manewrów i pozwala na ich rozpoczęcie.

(…)

F. SLYŠITELNÉ NÁVĚSTI PRO POSUN

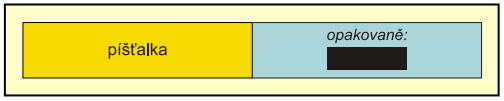
1633. Návěst **Stlačit** *(dva krátké zvuky píšťalky rychle za sebou)* přikazuje strojvedoucímu stlačit vozidla, aby mohla být svěšena nebo rozvěšena.



F. SYGNAŁY DŹWIĘKOWE DAWANE PRZY MANEWRACH

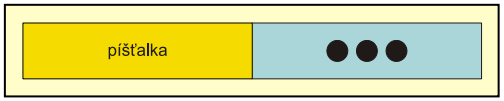
1633. Sygnał **Stlačit** (Docisnąć) – *dwa krótkie sygnały gwizdawką w krótkim odstępie*, nakazuje maszyniście docisnąć pojazdy, aby mogły być spięte lub rozpięte

1634. Návěst **Pomalu** *(opakovaně dlouhý zvuk píšťalky)* přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše 5 km/h a předvěstí ruční návěst pro posun **Stůj**.

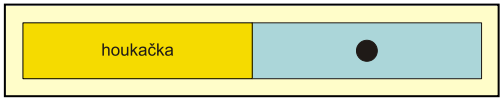


Nenásleduje-li bezprostředně po návěsti **Pomalu** snížení rychlosti vozidel, je zaměstnanec povinen dát neprodleně návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

1635. Návěst **Stůj** *(tři krátké zvuky píšťalky)* přikazuje strojvedoucímu neprodleně zastavit pohyb vozidel.



1636. Návěst **Souhlas k posunu** *(jeden krátký zvuk houkačkou)* dává výhybkář, informuje zaměstnance řídícího posun o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu. Výhybkář nesmí použít slyšitelnou návěst **Souhlas k posunu** v případě, kdy je v jeho obvodu více jak jeden posunový díl a mohlo by dojít k záměně.



Zvuk houkačky pomocného stavědla neplatí jako návěst **Souhlas k posunu**.

(…)

Kapitola III

Posun

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

1648. Pro každý posun musí být stanoven dopravce a zaměstnanec řídící posun.

1634. Sygnał **Pomalu (**zwolnić) – powtórzony długi dźwięk gwizdawki nakazuje maszyniście jazdę z prędkością maksymalnie 5 km/h i informuje, że po tym sygnale następuje sygnał ręczny **Stůj** (stój) dla manewrów

Jeśli bezpośrednio po sygnale **Pomalu (**zwolnić) nie następuje obniżenie prędkośći pociągów (pojazdów), to pracownik powinien natychmiast podać sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** (stój).

1635. Sygnał **Stůj** (stój) trzy krótkie dźwięki gwizdkiem nakazuje maszyniście niezwłoczne zatrzymanie pojadu.

1636. Sygnał **Souhlas k posunu** (jeden krótki dźwięk) podaje zwrotniczy, informuje pracownika kierującego manewrami o ułożonej drodze przebiegu i zezwala na jazdę manewrową. Zwrotniczy nie może stosować sygnału dźwiękowego **Souhlas k posunu** w przypadku kiedy w jego okręgu nastawczym w pobliżu znajduje sie więcej niż jeden skład manewrowy i mogło by dojść do pomyłki.
Do sygnału **Souhlas k posunu** nie można stosować dźwieku trąbki sygnałowej z nastawni wykonawczej.

(…)

Rozdział III

Manewry

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1648. Dla wszystkich manewrów musi być określony przewoźnik i kierujący manewrami

(…) Za **jednoduchý posun** je považováno i jen svěšování a rozvěšování vozidel, včetně stlačení či popotažení vozidel, nutné ke svěšení nebo rozvěšení.

(…)

Zaměstnanci vykonávající posun

1662. **Zaměstnancem řídícím posun** je:
a) strojvedoucí, kromě případů uvedených v písmenech b) a c);
b) zaměstnanec, dávající pokyny k jízdě při posunu za námezník (tímto zaměstnancem není zaměstnanec, dávající ruční návěst **Posun za námezník**);
c) zaměstnanec, dávající při vjezdu vlaku na obsazenou kolej strojvedoucímu pokyn k najetí na stojící vozidla. (…)

1663. Strojvedoucí může vykonávat posun buď bez posunové čety, nebo s posunovou četou.

(…)

1668. Je-li v posunovém dílu zařazeno více hnacích vozidel, plní povinnosti zaměstnance řídícího posun strojvedoucí, na kterém se strojvedoucí těchto hnacích vozidel dohodli, nebo který je určen předpisem dopravce.

(…)

1679. Je-li strojvedoucímu nebo členu posunové čety zřejmé, že posunová cesta není pro jeho jízdu postavena, nesmí posunový díl uvést do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k neprodlenému zastavení a závadu musí vždy ohlásit co nejdříve výhybkáři.

(…)

B. SVOLENÍ K POSUNU A SOUHLAS K POSUNU

1687. **Svolení k posunu** je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.

Souhlas k posunu informuje zaměstnance řídícího posun přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety **o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu**.

(…)

Svolení k posunu na kolejích určených pro jízdy vlaků

(…) Jako **jednoduchý posun** uważa się także sprzęganie i rozprzęganie, dociśnięcie lub pociągnięcie taboru niezbędne do sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

(…)

Pracownicy wykonujący manewry

1662. Pracownikem kierującym manewrami może być:
a) maszynista, oprócz przypadków ujętych w ppkt. b) i c)
b) pracownik dający polecenia podczas jazd manewrowych poza ukres (tym pracownikem nie jest pracownik, który daje ręczny sygnał **Posun za námezník.**
c) pracownik, dający przy wjeździe pociągu na tor zajęty maszyniście polecenie wjazdu na tor zajęty stojącym taborem. (…)

1663. Maszynista może wykonywać manewry z drużyną manewrową lub bez niej.

(…)

Jeśli w składzie manewrowym włączono więcej pojadów kolejowych z napędem to obowiązkie kierownika manewrów pełni ten maszynista, który został wyznaczony przez pozostałych maszynistów, lub który jest określony przepisami przewoźnika.

(…)

1679. Jeśli maszynista lub pracownik drużyny manewrowej zauważy, że nie jest ułożona droga przebiegu nie powinien rozpoczynać manewrów lub musi natychmiast wstrzymać rozpoczęte manewry a o tym fakcie powiadomić pracownika obsługującego zwrotnice.

(…)

B. SVOLENÍ K POSUNU A SOUHLAS K POSUNU

1687. **Svolení k posunu** jest to zbiór informacji potrzebnych do bezpiecznego wykonania manewrów. Bez tego polecenia nie mozna rozpocząć manewrów.
Souhlas k posunu (zezwolenie na wykonywanie manewrów) jest to bezpośrednie lub przez pracownika kierującego manewrami przekazanie informacji o ułożonej drodze przebiegu i o zezwoleniu na rozpoczęcie manewrów.

(…)

Zezwolenie na wykonywanie manewrów na torach przeznaczonych do jazd pociągowych

(…)

1692. Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí svolení k posunu dát, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, a dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu.

Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:

a) na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;
b) čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;
c) které koleje určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;
d) čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;
e) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Při tomto svolení upozorní výpravčí zaměstnance řídícího posun také na pomalé jízdy a na mimořádnosti, které zaměstnanci řídícímu posun nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu. Při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí výpravčí informovat zaměstnance řídícího posun, i o vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnosti trakčního vedení a o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz.

1693. Svolení k posunu dá nebo jeho případnou změnu oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

1694. Svolení výpravčího k posunu platí jako souhlas k posunu, ale jen pro jízdu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo k návěstidlu s návěstí **Hranice izolovaného úseku** nebo k námezníku (k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce). Toto svolení smí výpravčí dát jen po dohodě s výhybkáři, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat. O dalším posunu se pak zaměstnanec řídící posun dohodne

(…)

1692. Wykonywanie manewrów na torach przeznaczonych do jazd pociągówych jest możliwe tylko w przypadku otrzymania zgody od dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu może dać polecenie **Svolení k posunu** tylko wtedy kiedy zna przewoźnika, i jest mu znana kolejność wykonywania manewrów i rodzaj trakcji wszystkich czynnych pojazdów trakcyjnych podanych przez przewoźnika.
Przy tym poleceniu dyżurny ruchu powiadamia kierującego manewrami oraz pracownika obsługującego zwrotnice, że w ich okręgu nastawczym będą wykonywane manewry. To polecenie obejmuje informacje:

a) na których torach przeznaczonych do jazd pociągowych są dozwolone manewry
b) czas, w którym można rozpocząć manewry, i czas zakończenia manewrów
c) które tory przeznaczone do jazd pociągowych po ukończeniu manewrów można pozostawić zajęte
d) czas od kiedy pozostałe tory przeznaczone do jazd pociągowych muszą być zwolnione
e) dokąd można najdalej wykonywać manewry w przypadku gdy jest to wymagane

Przy tym poleceniu dyżurny ruchu informuje kierującego manewrami również o ograniczeniach prędkości jazdy i o zdarzeniach, o których kierujący manewrami może nie wiedzieć i mają wpływ na bezpieczne wykonywanie pracy manewrowej. Przy manewrach elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi dyżurny ruchu musi poinformować kierującego manewrami o wyłączeniu lub załączeniu napięcia w sieci trakcyjnej lub o uszkodzeniu sieci trakcyjnej ewentualnie o braku wskaźników dotyczących elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

1693. Polecenie do rozpoczęcia manewrów lub zmianę tego polecenia podaje dyżurny ruchu bezpośrednio kierującemu manewrami lub za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice.

1694. Polecenie do rozpoczęcia manewrów podane przez dyżurnego ruchu jest ważne tylko dla jazdy do najbliższego stacjonarnego sygnalizatora manewrowego lub do wskaźnika z sygnałem **Konec vlakové cesty** lub do sygnalizatora ze sygnałem **Hranice izolovaného úseku** lub do ukresu toru (do iglicy rozjazdu lub do wykolejnicy). To polecenie dyżurny ruchu może podać tylko po zgodzie z pracownikami obsługującymi zwrotnice w właściwym okręgu nastawczym. Następne czynności

s výhybkářem, který mu pak dá souhlas k dalšímu posunu.

1695. Svolením k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků dovoluje výpravčí obsazení těchto kolejí vozidly, ale jen na dobu trvání posunu. Toto svolení však není nikdy svolením k obsazení kolejí vozidly i po skončení posunu.
Svolení k obsazení koleje, určené pro jízdu vlaků, po skončení posunu si musí zaměstnanec řídící posun (přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety) vždy vyžádat, a to i tehdy, když je tato kolej již obsazena.

1697. Byl-li posun na rozkaz výpravčího zastaven, smí v něm zaměstnanec řídící posun pokračovat, až když obdržel nové svolení k posunu.

1698. Ukončení posunu a uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků ohlásí ihned zaměstnanec řídící posun (vedoucí posunové čety, byl-li tím pověřen) po jeho ukončení výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

(…)

Souhlas k posunu

1714. Přestavení výhybek, výkolejek nebo uzavření PZZ pro zamýšlený posun se nesmí považovat za souhlas k posunu.

(…)

C. ORGANIZACE POSUNU

1725. **Rychlost při posunu** se řídí podle toho, jak je posunový díl brzděn, podle délky posunového dílu, podle dovolené rychlosti vozidel a dalších okolností.
Při posunu se nesmí překročit rychlost:

a) 40 km/h, jsou-li vozidla tažena nebo při jízdě samostatných nebo spojených hnacích vozidel (speciálních vozidel);

b) 30 km/h, jsou-li vozidla sunuta;

c) 5 km/h, tj. rychlost chůze při najíždění na stojící vozidla, popř zarážedlo.

manewrowe kierujący manewrami uzgodni z pracownikami obsługującymi zwrotnice i ten pracownik wyda polecenie do wykonania manewrów.

1695. Poleceniem do wykonywania manewrów na torach przeznaczonych do jazd pociągówych dyżurny ruchu podaje zgodę do zajęcia tych torów tylko na czas wykonywania manewrów. Polecenie to nie jest zgodą na zajęcie torów po zakonczeniu manewrów.
Jeżeli pracownik kierujący manewrami zauważy zajęcie torów przeznaczonych do jazd pociągowych po zakończeniu manewrów musi uzyskać zawsze zgodę od dyżurnego ruchu na zajęcie torów, przeznaczonych do jazd pociągówych, również w przypadku jeśli ten tor był wcześniej zajęty.

1697. Jeśli manewry zostały wstrzymane na polecenie dyżurnego ruchu to kierujący manewrami może rozpocząć kontynuację manewrów kiedy dostanie nowe polecenie wykonania manewrów.

1698. Zakończenie manewrów i zwolnienie torów przeznaczonych do jazd pociągowych kierujący manewrami zgłasza bezpośrednio dyżurnemu ruch lub za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice.

(…)

Souhlas k posunu (zezwolenie na wykonywanie manewrów)

1741. Nastawienie zwrotnic, wykolejnic lub zamknięcie przejazdów w celu wykonania manewrów nie jest zezwoleniem na wykonywanie manewrów

(…)

C. ORGANIZACJA MANEWRÓW

1725. Prędkość podczas wykonywania manewrów dostosowuje się biorąc pod uwagę jak jest hamowany skład manewrowy, jakiej długości jest skład, jaka jest dozwolona prędkość taboru oraz od innych okoliczności.
Przy manewrach nie można przekroczyć następujących prędkości:

a) 40 km/h w przypadku gdy skład jest ciągnięty lub w przypadku jazdy luzem pojazdów trakcyjnych albo sprzęgniętych (pojazdów specjalnych)
b) 30 km/h kiedy skałd jest pchany
c) 5 km/h (prędkość piechura) przy dojeździe do stojącego taboru, przy dojeździe do kozła oporowego

(…)

1727. Při posunu je s posunovanými vozidly zakázáno:
a) prudce najíždět na jiná vozidla;
b) najíždět na zarážedlo.

D. POSUN K OZNAČNÍKU A ZA OZNAČNÍK

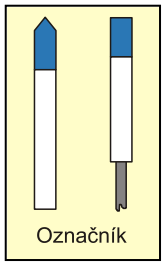
Posun k označníku

1796. Pokud je u záhlaví, na kterém se posunuje, umístěn označník, smí se směrem ze stanice posunovat pouze do jeho úrovně. Funkci označníku může plnit i světelné seřaďovací návěstidlo nebo světelné hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaků i posun.

Nemá-li záhlaví, na kterém se posunuje, označník nebo návěstidlo, které plní funkci označníku, smí se směrem ze stanice posunovat nejdále do úrovně vjezdového návěstidla.

Za dodržení ustanovení tohoto článku odpovídá strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla, u sunutých posunových dílů zaměstnanec v čele posunového dílu.

1797. Návěst **Posun zakázán** *(bílý sloupek s modrou hlavicí nebo bílá obdélníková deska, postavená na užší straně, s modrou horní částí)* zakazuje při posunu směrem ze stanice posunovat za hranici, kterou vytváří.



G. ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ PŘI POSUNU

1874. Vozidlům naloženým zásilkami nebezpečných věcí a mimořádnými zásilkami je třeba věnovat pozornost. Za zásilky nebezpečných věcí se považují předměty a látky nebezpečné výbuchem, samozápalné,

(…)

1727. Przy manewrach z taborem jest zabronione:
a) szybkie najeżdżanie na inne pojazdy
b) najeżdżanie na kozioł oporowy

D. MANEWRY DO WSKAŹNIKA GRANICA PRZETACZANIA I POZA

Manewry do wskaźnika granica przetaczania

1796. Jeżeli przy torze znajdującym się pomiędzy semaforem wjazdowym i pierwszą zwrotnicą jest umieszczony wskaźnik granica przetaczania, można wtedy z kierunku stacji wykonywać manewry tylko do miejsca ustawienia tego wskaźnika. Funkcję tego wskaźnika może pełnić sygnalizator świetlny manewrowy lub semafor świetlny ważny dla jazd pociągowych i manewrowych.
Jeśli wskaźnik granica przetaczania lub semafor pełniący jego funkcję nie są umiejscowione pomiędzy semaforem wjazdowym a pierwszą zwrotnicą, na torze na którym wykonuje się manewry, można je wykonaywać ze stacji tylko do wysokości semafora wjazdowego.
Za przestrzeganie postanowień tego punktu odpowiada maszynista pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry a przy popychu pracownik znajdujący się na czole manewrującego składu

1797. Sygnał **Posun zakázán (Manewry zabronione)** – biały słupek z niebieską głowicą lub biała deska ustawiona na krótszej krawędzi z niebieską górną częścią zabrania manewrowania ze stacji poza granicą, którą stanowi wskaźnik;

G. ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PRZY MANEWRACH

1874. Podczas manewrowania taborem załadowanym ładunkami niebezpiecznymi i przesyłkami nadzwyczajnymi należy zachować szczególną ostrzożność. Za przesyłki niebezpieczna uważa się

hořlavé, jedovaté, žíravé, radioaktivní nebo vozidla (popř. kontejnery) s varovným označením. Vozidla (popř. kontejnery) s takovými zásilkami jsou označena nálepkami.

(…)

I. POSUN NA KOLEJÍCH S TRAKČNÍM VEDENÍM

1905. Hnací vozidla se zdviženým sběračem nesmějí vjet pod vzdušnou izolaci (ani ji přejíždět), která odděluje staniční trakční vedení od traťového v těch případech, kdy je vypnuto přilehlé traťové trakční vedení. O odpojení přilehlého trakčního vedení musí být strojvedoucí informován výpravčím přímo, prostřednictvím zaměstnance řídícího posun nebo vedoucího posunové čety.

1906. Ve stanicích s trakčním vedením se musí dodržovat tyto zásady:

a) všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu musí znát místní poměry trakčního vedení (koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení, rozmístění úsekových odpojovačů nakládkové a vykládkové koleje);
b) přes úsekové děliče ohraničující odpojené úseky trakčního vedení nesmějí elektrická hnací vozidla jet se zdviženým sběračem.

(…)

J. POSUN NA KOLEJÍCH VE SPÁDU

1916. Ve stanicích, které jsou třeba jen z části ve spádu větším než 2,5 ‰, a ve vzdálenosti 50 m před tímto spádem není dovoleno posunovat s vozidly, která nejsou přivěšena k hnacímu vozidlu, není-li ujetí vozidel znemožněno jiným zajištěným vozidlem (ne hnacím nebo speciálním hnacím) nebo k tomu účelu konstruovaným zařízením (např. odvratná kusá kolej, výkolejka).

1917. Na spádech větších než 15 ‰ musí být posunový díl s dopravní hmotností větší než dvojnásobek vlastní hmotnosti hnacího vozidla vždy průběžně brzděn. Za ověření činnosti brzd nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených) odpovídá zaměstnanec řídící posun. (…)

(…)

K. POSUN PŘES PŘEJEZDY

1928. V případě poruchy PZZ musí být zaměstnanec řídící posun o poruše PZZ zpraven písemným rozkazem, ve kterém se uvede i časové

przedmioty i materiały grożące wybuchem, samozapłonem, materiały plne, żrące i promieniotwórcze lub pojazdy (kontenery) z nalepkami ostrzegawczymi.

(…)

I. MANEWRY NA TORACH ZELEKTRYFIKOWANYCH

1905. Pojazdy trakcyjne z podniesionymi pantografami nie mogą wjeżdżać (ani przejeżdżać) pod izolatorem oddzielającym stacyjną sieć trakcyjną od szlakowej w tych przypadkach kiedy jest wyłączone napięcie w przyległej sieci trakcyjnej. O wyłączeniu napięcia w przyległej sieci trakcyjnej musi być bezpośrednio poinformowany maszynista przez dyżurnego ruchu lub pośrednio przez kierującego manewrami.

1906. W stacjach zelektryfikowanych należy przestrzegać następujących zasad:

a) wszyscy pracownicy biorący udział w manewrach muszą znać warunki miejscowe dotyczące sieci trakcyjnej (tory z siecią trakcyjną i bez sieci trakcyjnej, lokalizacja odłączników sekcyjnych, tory za i wyładunkowe).
b) przez izolatory dzielne ochraniające wyłączone odcinki sieci trakcyjnej nie mogą przejeżdżać pojazdy trakcyjne z podniesionymi pantografami.

(…)

J. MANEWRY NA TORACH ZE SPADKIEM

1916. W stacjach, które posiadają w swym profilu spadek większy niż 2,5 ‰, i w odległości 50 m przed tymi spadkami zabrania się manewrować z pojazdami, które nie są sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym i nie ma możliwości zabezpieczenia innym pojazdem (nietrakcyjnym lub specjalnym) lub nie ma do tego celu specjalnego urządzenia (np. tor żeberkowy, wykolejnica).

1917. Na spadkach większych niż 15 ‰ skład manewrowy posiadający masę dwukrotnie większą od masy pojazdu trakcyjnego musi być podczas manewrów hamowany hamulcem zespolonym. Za sprawdzenie działania hamulca (przynajmniej 1/5 składu) odpowiada kierujący manewrami.

(…)

K. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY

1928. W przypadku uszkodzenia urządzeń przejazdowych pracownik kierujący manewrami musi być poinformowany pisemnym rozkazem zawierającym

vymezení platnosti rozkazu, např.: „Platí od 14.20 do 14.45“. V písemném rozkazu se místo čísla vlaku uvede „Posun“.

(…)

1930. Je-li zaměstnanec řídící posun zpraven, že PZZ je porouchán, zajistí střežení tohoto přejezdu, pokud k tomuto úkonu není ZDD určen jiný zaměstnanec.

Nelze-li ve výjimečných případech při posunu bez posunové čety přejezd s PZZ v poruše střežit, musí strojvedoucí při jízdě přes přejezd dodržet podmínky pro jízdu se zvýšenou opatrností. Při sunutí vozidla však musí být přejezd s PZZ v poruše střežen vždy.

1931. Při sunutí vozidel přes přejezd, který má jen výstražné kříže, je nutné přejezd střežit. Střežit přejezd není nutné, pokud vedoucí posunové čety jde v čele posunového dílu nebo jede na prvním sunutém vozidle a dává pokyny pro jízdu strojvedoucímu rádiovým zařízením; v takovém případě musí vedoucí posunové čety při dávání pokynů strojvedoucímu zajistit, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu se zvýšenou opatrností.
Podmínky pro jízdu posunových dílů přes tyto přejezdy s hnacím vozidlem v čele jsou stejné jako při jízdě vlaku.

(…)

L. POSUN ZA NÁMEZNÍK

1944. Vlak, kterému je dovolován posun za námezník, pokračuje jako posun bez zastavení za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu. Vlak se změní v posunový díl v okamžiku, kdy čelo vlaku projede úroveň tohoto návěstidla.

1945. Zaměstnancem řídícím posun za námezník je zaměstnanec, který dává strojvedoucímu pokyny k jízdě. Tímto zaměstnancem nesmí být člen doprovodu vlaku, kterému je posun za námezník dovolován.

1946. Strojvedoucí musí být zpraven o posunu za námezník návěstí **Posun za námezník**. Návěst dává výpravčí nebo z jeho příkazu jiný zaměstnanec, určený ZDD, vstříc vjíždějícímu vlaku tak dlouho, pokud její příjem strojvedoucí nepotvrdí návěstí **Převzetí pokynu**. Dá-li strojvedoucí návěst **Povolte brzdy úplně**, musí výpravčí (určený

czas ważności rozkazu np.“ Platí od 14.20 do 14.45“. (ważny od godz.... do godz....) w rozkazie pisemnym V wpisuje się w miejsce numeru pociągu słowo „posun“ manewry.

(…)

1930. Jeśli kierujący manewrami jest powiadomiony, że urządzenia przejazdowe są uszkodzone musi zabezpieczyć strzeżenie tego przejazdu na miejscu, chyba, że do strzeżenia jest wyznaczony odpowiedni pracownik.
W wyjątkowych przypadkach podczas wykonywania manewrów bez drużyny manewrowej przez przejazdy z uszkodzonymi urządzeniami przejazdowymi jeżeli nie ma możliwości strzeżenia przejazdu, maszynista musi zachować szczególną ostrożność. Przy pchaniu składów przejazd musi być zawsze strzeżony.

1931. Podczas pchania składów przez przejazdy z krzyżem św. Andrzeja przejazd musi być strzeżony z miejsca. Strzeżenie nie jest konieczne jeżeli kierujący manewrami idzie obok manewrującego składu lub jedzie na pierwszym wagonie i podaje polecenia maszyniście o prowadzeniu jazdy z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Warunki przejazdu składów manewrowych przez w/w przejazdy z pojazdem trakcyjnym na czole, są takie same jak przy jeździe pociągu.

(…)

L. MANEWRY POZA UKRES

1944. Pociąg, który otrzymał zezwolenie do wykonywania manewrów za ukres bez zatrzymania kontynuuje jazdę jako manewry za semafor ograniczający drogę przebiegu. Jazda pociągowa staje się jazdą manewrową kiedy czoło pociągu minie ten semafor

1945. Pracownikiem kierującym manewrami jest ten pracownik, który przekazuje maszyniście polecenia do jazdy. Tym pracownikiem nie może być pracownik, któryotrzymał pozwolenie prowadzenia manewrów poza ukres.

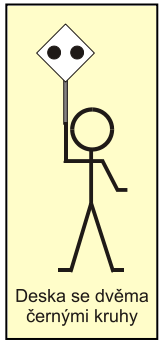
1946. Maszynista musi być poinformowany o manewrach za ukres sygnałem **Posun za námezník**. (manewry poza ukres).Sygnał podaje dyżurny ruchu lub na jego polecenie inny pracownik naprzeciw wjeżdżającemu pociągowi tak długo dopóki maszynista nie potwierdzi jego odebranie podaniem sygnału **Převzetí pokynu**. Jeżeli maszynista poda sygnał

zaměstnanec) dát návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

Zpravením o posunu za námezník je strojvedoucímu dáváno svolení k posunu vlaku bez zastavení za místo ukončující vlakovou cestu.

(Povolte brzdy úplně) (odhamować) dyżurny ruchu lub wyznaczony pracownik musi dać sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** (Stój).
Powiadomienie o wykonywaniu manewrów poza ukres, przekazane maszyniście zezwala na jazdę bez zatrzymania poza miejsce zakończenia jazdy pociągowej.

1947. Návěst **Posun za námezník** *(bílá čtvercová, na vrcholu postavená deska se dvěma černými kruhy)* informuje strojvedoucího vlaku o svolení k posunu za návěstidlo (místo), ukončující vlakovou cestu.



1947. Sygnał **Posun za námezník** (manewry poza ukres), (biały romb ustawiony wierzchołkiem do dołu z dwoma czarnymi kołami) informuje maszynistę o zgodzie na wykonywanie manewrów poza sygnalizator przy którym kończy się jazda pociągowa.

1948. Strojvedoucí musí zastavit před návěstidlem, ukončujícím vlakovou cestu, jestliže nedostal od zaměstnance řídícího posun pokyny pro další jízdu za námezník. Tyto pokyny musí zaměstnanec řídící posun dávat vždy, a to i v případech, kdy je posun dovolován nepřenosným návěstidlem, platným jen pro jednu kolej. Pokyny musí dávat tak, aby strojvedoucí mohl nepochybně zjistit, že jsou dávány jemu.

1948. Maszynista musi zatrzymać pociąg przed sygnalizatorem przy którym kończy się jazda pociągowa, jeżeli nie otrzyma od kierownika manewrów zgody na wykonywanie manewrów poza ukres.
Te polecenia musi kierownik manewrów podawać zawsze również w przypadkach, gdy manewry są dozwolone sygnalizatorem stalym, ważnym dla jednego toru. Polecenia powinny być podawane tak, aby maszynista zapewnil, że są one podane do niego.

(…)

1950. Svolení k posunu za námezník není nikdy svolením k posunu za označník.

(…)

(…)

1950. Zwolenie dla manewrów poza ukres nie jest nigdy zezwoleniem do manewrów poza wskaźnik granica przetaczania.

(…)

N. POSUN BEZ VLAKOVÉ ČETY

N. MANEWRY BEZ DRUŻYNY POCIĄGOWEJ

1969. O tom, že bude posun prováděn bez posunové čety, rozhoduje strojvedoucí.

1969. O wykonaniu manewrów bez drużyny pociągowej decyduje maszynista.

1973. Posunový díl bez posunové čety musí být průběžně brzděn. Účinek brzdy musí být ověřen alespoň u pětiny vozů (přednostně u ložených) se zapnutou a účinkující tlakovou brzdou, pokud nebyla provedena s kladným výsledkem zkouška brzdy pro následnou nebo předchozí

1973. Skład manewrowy bez drużyny manewrowej musi być zawsze hamowany hamulcem zespolonym. Hamulec zespolony musi być sprawdzony w conajmniej 1/5 ilości wagonów (najlepiej ładownych), jeżeli nie była wcześniej wykonana próba hamulca i po tej próbie nie był

jízdu vlaku a po této zkoušce nebylo rozpojeno hlavní potrubí.
Toto ustanovení se netýká samotných nebo spojených hnacích vozidel.

1974. Vlak může pokračovat bez zastavení jako posun bez posunové čety za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu, pokud strojvedoucí dostane svolení k posunu předem (telekomunikačním zařízením, prostřednictvím výpravčího sousední stanice apod.). Vlak se změní v posunový díl v okamžiku, kdy čelo vlaku projede úroveň tohoto návěstidla.
Při tomto postupu se nejedná o posun za námezník.

(…)

ČÁST ŠESTÁ

SESTAVA A BRZDĚNÍ VLAKŮ

Kapitola I

Zařazování vozidel do vlaku

2277. Každé vozidlo musí svými parametry rozhodnými pro přechodnost vyhovovat stanovené traťové třídě tratě, na kterou pojede, a dalším omezením ve vztahu k zařízení dráhy, uvedeným v TTP (
Za přechodnost vozidel na konkrétní trati odpovídá vždy dopravce.

(…)

2279 Do vlaku mohou být zařazena vozidla pouze na základě vykonané prohlídky. Prohlídku vykonává dopravce.

(…)

A. DÉLKA VLAKU

2289. Délka vlaku se zjišťuje a uvádí v metrech a nápravách.

(…)

2291. Do informačních systémů se však délka vlaku udává vždy i s činnými hnacími vozidly, a to v metrech.

Kapitola II

Výměra brzdících procent a brzdící váha vlaku

rozłączany przewód powietrzny składu.
Postanowienie to nie dotyczy luzem lub połączonych pojazdów trakcyjnych.

1974. Pociąg może przejść w jazdę manewrową bez drużyny manewrowej poza sygnalizator końca drogi przebiegu bez zatrzymania jeżeli maszynista wcześniej otrzyma zezwolenie do manewrów (radiotelefonem, za pośrednictwem sąsiedniego dyżurnego ruchu itp.) Jazda pociągowa zmieni się w jazdę manewrową w momencie kiedy czoło pociągu minie ten sygnalizator.
W tym przypadku nie są to manewry poza ukres.

(…)

CZĘŚĆ SZÓSTA

ZESTAWIENIE I HAMOWANIE POCIĄGÓW

Rozdział I

Włączanie taboru do pociągu

2277. Każdy tabor musi posiadać parametry odpowiednie do kategorii danej linii, po której pojedzie i innym ograniczeniom zawartym w TTP.

Za wszystkie wymagane parametry techniczne taboru odpowiada zawsze przewoźnik.

(…)

2279. Do pociągu może być włączony tabor na podstawie dokonanych oględzin technicznych składu. Oględzin dokonuje przewoźnik.

(…)

A. DŁUGOŚĆ POCIĄGU

2289. Długość pociągu wyrażona jest w metrach i osiach.

(…)

2291. Do systemów infromacyjnych podawana jest długość pociągu w metrach wraz z czynnymi pojazdami trakcyjnymi.

Rozdział II

Procent hamujący i masa pociągu

2315. Každý vlak musí být brzděn samočinnou průběžnou brzdou.

2316. Vlak musí být dostatečně a spolehlivě brzděn. Účinek brzd a způsob brzdění musí odpovídat traťovým poměrům, druhu a sestavě vlaku, jeho zatížení a stanovené rychlosti tak, aby jeho brzdící účinek zajistil bezpečné zastavení vlaku na zábrzdnou vzdálenost. Skutečná brzdná dráha však může být:

a) podle následujících ustanovení tohoto předpisu rozložena do dvou za sebou následujících zábrzdných vzdáleností;
b) pro vlaky jedoucí pod plným dohledem ETCS rozložena do dvou i více za sebou následujících zábrzdných vzdáleností.

Zábrzdná vzdálenost pro jednotlivé tratě, jakož i rozhodný spád na jednotlivých tratích (traťových úsecích) jsou uvedeny v TTP.

2317. Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy, kterou provede odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

O výsledku zkoušky brzdy musí dopravce pro každý vlak sepsat zápis o jejím provedení. Určení druhu zkoušky brzdy, vzor zápisu zprávy o brzdění a způsob jeho vyplňování stanoví dopravce vnitřním předpisem.

(…)

2320. Skutečné brzdící procento vlaku se vypočítá podle následujícího vzorce:

skutečné brzdící procento vlaku	=	brzdící váha vlaku x 100 / hmotnost vlaku

Výsledek se zaokrouhlí vždy na nejbližší nižší celé číslo.

2321. Brzdící váha vlaku brzděného průběžnou brzdou se rovná součtu všech brzdících vah jednotlivých vozidel vlaku s účinkující samočinnou průběžnou (tlakovou) brzdou, zapnutou do průběžné brzdy vlaku.
Brzdící váhy se u jednotlivých vozidel zaokrouhlují na celé tuny směrem k nejbližší nižší hodnotě.
Při jízdě samostatných nebo spojených hnacích vozidel (kromě elektrických a motorových jednotek) se účinek dynamické brzdy do výměry brzdící váhy nezapočítává. Uvažuje se jen hodnota brzdící váhy pro režim R nebo P, popř. G.

2315. Każdy pociąg musi być hamowany hamulcem zespolonym.

2316. Pociąg musi być hamowany w sposób właściwy i niezawodny. Sprawność hamulca i sposób działania musi odpowiadać warunkom liniowym rodzajowi i zestawieniu pociągu jego masie i prędkości tak aby sprawność hamulca zapewniała bezpieczne zatrzymanie się pociągu w drodze hamowania. Rzeczywista droga hamowania musi być:

a) według następnych postanowień tego przepisu rozłożona do dwóch następujących po sobie dróg hamowania
b) dla pociągów jazdących w systemie ETCS rozłożona do dwóch i więcej za sobą następujących po sobie dróg hamowania.

Droga hamowania dla poszczególnych linii również i z pochyleniem miarodajnym są ujęte w TTP.

2317. Działanie hamulca zespolonego musi być sprawdzane przy pomocy próby hamulca, którą wykonuje pracownik przewoźnika posiadający odpowiednie kwalifikacje.
Wykonanie i wynik próby hamulca przewoźnik musi dla każdego pociągu odnotować w karcie próby hamulca. Określenie rodzaju próby hamulca, sposób jej wypełnienia określa przewoźnik zgodnie zew swoim wewnętrznym przepisem.

(…)

2320. Rzeczywisty procent hamowania pociągu oblicza się wg następującego wzoru:

rzeczywisty procent hamowania pociągu	=	masa hamująca pociągu x 100 / masa ogólna pociągu

wynik zakrągla się do najbliższej wartości w dół

2321. Masa hamująca pociągu hamowanego hamulcem zespolonym = sumie wszystkich mas hamujących poszczególnych wagonów pociągu połączonych hamulcem zespolonym .
Masę hamująca poszczególnych wagonów zaokrągla się do całych ton do najniższej wartości.
Przy jeździe luzem lub połączonych pojazdów trakcyjnych (oprócz jednostek elektrycznych i spalinowych) sprawność hamulca elektrodynamicznego nie zalicza się do określenia masy hamującej. Bierze się pod uwagę wartość masy hamującej dla nastawienia R lub P albo G.

2322. Jsou-li ve vlaku, který je průběžně brzděn I. způsobem v režimu P, zařazena vozidla s přestavovačem v poloze G, smí se jako jejich brzdící váha započítat nejvýše 0,7 hodnoty brzdící váhy, vyznačené pro tuto polohu.
Brzdící váha vozidel s přestavovačem v poloze P ve vlaku brzděném II. způsobem brzdění se započítává plnou vyznačenou hodnotou.

(…)

2324. Skutečné brzdící procento vlaku musí být vyšší nebo alespoň rovno potřebnému brzdícímu procentu, které je pro konkrétní traťový úsek a pro konkrétní vlak uvedeno ve sloupci 8 TJŘ, popř. v jiném dokumentu provozovatele dráhy.

(…)

2328. Způsob a postup pro zajištění vlaku v případě poruchy průběžné brzdy tak, aby mohl být vlak spolehlivě zajištěn proti ujetí na nejnepříznivějším spádu pojížděného traťového úseku, stanoví dopravce vnitřním předpisem.

(…)

2333. V každém vlaku musí být propojeno hlavní potrubí mezi všemi jeho vozidly, s výjimkou nezavěšeného postrku.

(…)

Kapitola III

Povinnosti dopravců

2348. Dopravce je povinen oznámit všechny mimořádnosti na vlaku a to dříve, než se jeho jízda uskuteční. Mimořádnostmi na vlaku jsou:

a) mimořádné zásilky;
b) přeprava nebezpečných věcí (s kódovým označením dle RID)
c) vojenské přepravy;
d) přepravy cestujících ve vlacích nákladní dopravy (kromě pravidelné přepravy dle GVD);
e) překročení normativu délky dle ustanovení příslušných TTP;
f) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h;
h) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase;
i) manipulace po trase na žádost dopravce, odchylně od platných

2322. Jeśli w pociągu hamowanym hamulcem zespolonym pierwszym sposobem hamowania nastawionym w położenie P są włączone wagony z nastawiaczem G, można jako masę hamującą zaliczyć najwyżej 0,7 masy hamującej określonej dla tej pozycji.
Masa hamująca pojazdów z nastawiaczem w pozycji P w pociągu hamowanym drugim sposobem przyjmuje się masę hamującą określoną przy tej pozycji.

(…)

2324. Rzeczywist procent hamowania musi być wyższy lub przynajmniej równy wymaganemu procentowi hamowania, który jest określony dla konkretnego odcinka liniowego i konkretnego pociągu w rubryce 8 zeszytu rozkładu jazdy lub innym dokumencie zarządcy infrastruktury.

(…)

2328. Sposób i postępowanie przy zabezpieczeniu pociągu w przypadku awarii hamulca zespolonego tak aby pociąg mógł być właściwie zabezpieczony przed zbiegnięciem na największym pochyleniu przejeżdżanego odcinka liniowego określa przewoźnik wewnętrznym przepisem.

(…)

2333. W każdym pociągu musi być połączony przewód główny ze wszystkimi pojazdami z wyjątkiem popychu nie sprzęgniętego.

(…)

Rozdział III

Obowiązki przewoźnika

2348. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować o wszystkich odstępstwach w pociągu jeszcze przed uruchomieniem pociągu, w którym znajdują się:

a) przesyłki nadzwyczajne
b) przesyłki niebezpieczne wg RID
c) transporty wojskowe
d) przewóz pasażerów w pociągach towarowych (oprócz regularnych przewozów wg rozkładu jazdy).
e) przekroczenia dopuszczalnych długości (wg postanowień warunków technicznych linii)
f) obniżenie prędkości pociągu o 10 i więcej km/h w stosunku do określonej
h) wszystkie pozostałe przewozy w stosunku do których wydano jakiekolwiek ograniczenia dotyczące jazdy na wnioskowanej trasie.
i) jazdy pociągu na wniosek przewoźnika w odstępstwie od rozkładu

pomůcek GVD.

2349. Nahlášení mimořádností na vlaku se provádí zadáním požadavku do IS. V případě, že to není možné, nahlásí dopravce mimořádnosti na vlaku buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího příslušnému provoznímu dispečerovi, který zajistí zadání dat do IS.

Zjistí-li zaměstnanci řízení provozu, že dopravce informace dle této kapitoly, v IS u vlaku zadané nemá, je to důvodem k zadržení vlaku.

(…)

ČÁST OSMÁ

ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO ELEKTRIZOVANÉ TRATĚ

Kapitola II

Ustanovení pro používání sběračů

3348. Na tratích provozovaných SŽDC je povoleno používat pouze schválené typy proudových sběračů s délkou hlavy sběrače 1950 mm a obložením z čistého uhlíku nebo uhlíku s příměsí mědi. Je zakázáno používat obložení měděná, ze slitiny mědi nebo z oceli s přísadou mědi.

3349. Elektrické hnací vozidlo je zakázáno provozovat, pokud má poškozen sběrač (např. vadné obložení, nevyhovující funkční parametry), nebo pokud hodnoty nastaveného statického přítlaku sběrače pro příslušnou trakční soustavu neodpovídají předepsanému průběhu přítlačné síly a povolené toleranci. Tyto skutečnosti je dopravce v případě potřeby povinen prokázat.

3350. Činné a k službě pohotové elektrické lokomotivy smí být do vlaku (posunového dílu) řazeny nejvýše ve dvojicích (i v kombinaci jedna činná lokomotiva spojená s jednou k službě pohotovou lokomotivou). Dvoudílná lokomotiva nebo dvojice lokomotiv zapojených do vícenásobného řízení se pro účely této kapitoly považuje za dvojici lokomotiv.
Při zařazení dvou nebo více dvojic činných (k službě pohotových) elektrických lokomotiv do vlaku (posunového dílu) musí být jednotlivé

jazdy.

2349. Zgłoszenie nieprawidłowości na [pociągu wykonuje się za pomocą wprowadzenia do **IS** (systemu informatycznego). W przypadku, gdy nie jest to możliwe przewoźnik zgłasza bezpośrednio lub za pośrednictwem dyżurnego ruchu **provoznímu dispečerovi** (dyspozytorowi), który wprowadzi dane do **IS** (systemu informatycznego). (
Brak informacji wprowadzonych do **IS** (systemu informatycznego) stanowi podstawę do zatrzymania pociągu.

(…)

CZĘŚĆ ÓSMA

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA LINII ZELEKTRYFIKOWANYCH

Rozdział II

Postanowienia dotyczące stosowania pantografów

3348. Na liniach obsługiwanych przez SŽDC dozwolone jest stosowanie wyłącznie pantografów o długości kolektora 1950 mm z okładziną z czystego węgla lub węgla z domieszką miedzi. Zabronione jest stosowanie okładzin z miedzi, stopu miedzi i stali z dodatkiem miedzi.

3349. Zabrania się używania elektrycznych pojazdów trakcyjnych w przypadku uszkodzonych pantografów (np. niewłaściwe okładziny, niedostateczne parametry techniczne) albo jeżeli wartości ustawionego nacisku statycznego pantografu na trakcję nie odpowiadają zalecanym wartościom siły kontaktu w granicach tolerancji. Fakty te przewoźnik jest zobowiązany okazać w razie potrzeby

3350. Czynne i gotowe do pracy lokomotywy mogą być do prac pociągowych i manewrów połączone w parach (w kombinacji jedna czynna lokomotywa połączona z jedną gotową do pracy lokomotywą). Lokomotywy dwuczłonowe lub para lokomotyw sterowanych wielokrotnie dla potrzeb tego rozdziału uważane są za dwie lokomotywy.

Przy włączeniu dwóch lub wielu par czynnych (gotowych do pracy) lokomotyw elektrycznych do pociągu (składu manewrowego) każda para

dvojice od sebe odděleny skupinou vozidel o délce nejméně 200 m.
Spojení tří nebo více činných nebo k službě pohotových elektrických lokomotiv (včetně jejich kombinace) není dovoleno.

3351. U samostatně řazené činné nebo k službě pohotové elektrické lokomotivy se dvěma sběrači pro příslušný trakční systém se za jízdy i při stání používá jeden sběrač, pokud není tímto předpisem stanoveno jinak. Při námraze na troleji je možná jízda vedoucího hnacího vozidla se dvěma zdviženými sběrači, mimo jízdy přes výhybky a do maximální rychlosti 50 km/h.

3352. U dvojice činných nebo k službě pohotových elektrických lokomotiv (popř. při spojení jedné činné a jedné k službě pohotové lokomotivy) smí být na každém vozidle zdvižen pouze jeden sběrač. Zásadně je to přední sběrač prvé a zadní sběrač druhé samostatně řízené lokomotivy. Je zakázáno mít za jízdy zdvižen současně zadní sběrač první lokomotivy a přední sběrač druhé lokomotivy. Pouze při námraze na troleji je možné u vedoucího hnacího vozidla zvednout ještě zadní sběrač za podmínek dle předchozího článku.

U dvoudílných lokomotiv a dvou činných lokomotiv zapojených do vícenásobného řízení smí být na každém vozidle (dílu) zdvižen za jízdy jen jeden sběrač (přednostně přední sběrač prvého a zadní sběrač druhého hnacího vozidla; není-li to možné, tak buď oba přední nebo oba zadní sběrače).

3353. Při najíždění na vlak, stlačování a rozjezdu vlaku (posunového dílu) je na elektrické lokomotivě povoleno použití dvou zdvižených sběračů. Rozjezdem vlaku (posunového dílu) se v tomto případě rozumí uvedení do pohybu maximálně do rychlosti 20 km/h.

3354. Při napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie stojícího vlaku (popř. předtápěných vlakových souprav) na stejnosměrné trakční soustavě musí být na lokomotivě zdviženy oba sběrače, je-li jimi hnací vozidlo pro tento trakční systém vybaveno.

3355. U elektrických jednotek se za všech okolností používá nejvíce jeden sběrač na každém elektrickém voze.

musi być oddzielona od siebie taborem o długości conajmniej 200m.
Połączenie trzech lub więcej czynnych lub gotowych do pracy lokomotyw elektrycznych (łącznie z kombinacjami) jest zabronione.

3351. Osobno używane czynne lub gotowe do pracy lokomotywy elektryczne z dwoma pantografami w czasie postoju i pracy powinny używać jednego pantografu, chyba, że niniejsze przepisy stanowią inaczej. Podczas występowania szadzi na trakcji, jazda pierwszej lokomotywy dozwolona jest z dwoma podniesionymi pantografami, za wyjątkiem jazdy przez rozjazdy i jazdy z maksymalną prędkością nie przekraczającą 50 km/h.

3352. Dla pary czynnych lub gotowych do pracy lokomotyw elektrycznych (przy połączeniu jednej czynnej i jednej gotowej do pracy lokomotywy) dozwolone jest używanie na każdej lokomotywie jednego pantografu. W zasadzie to pierwszy pantograf pierwszej i drugi pantograf drugiej lokomotywy. Jednoczesne użyciepierwsego pantografu pierwszej lokomotiwy i ostatnego pantografu drugiej lokomotiwy jest zabronione. Podczas występowania szadzi na trakcji, maszynista pierwszej lokomotywy może używać drugiego pantografu na zasadach określonych w poprzednim ustępie.
W przypadku lokomotyw dwuczłonowych lub dwóch czynnych lokomotyw włączonych do wielokrotnego sterowania może być na każdej lokomotywie (członie) podniesiony podczas jazdy jeden pantograf (najlepiej przedni pantograf pierwszej i drugi tylnej lokomotywy a jeżeli to niemożliwe oba pierwsze lub oba drugie każdej lokomotywy).

3353. Poczas dojazdu do składu pociągu, sprzęgania, rozruchu pociągu (składu manewrowego) dla lokomotyw elektrycznych dozwolone jest używanie dwóch podniesionych pantografów. Rozruch pociągu (składu manewrowego) w tym przypadku rozumieć należy do czasu uzyskania zezwolenia do jazdy maksymalnie prędkości 20 km/h.

3354. Podczas podłączenia stojącego składu pociągu lub wagonów do stacjonarnego ogrzewania elektrycznego (dla przypadków ogrzewania wagonów lub grup wagonów składu pociągu) dla zasilania prądem stałym na lokomotywie muszą być podniesione 2 pantografy jeżeli pojazd wyposażony jest w ten system.

3355. W przypadku jednostek elektrycznych we wszystkich okolicznościach używać należy najwyżej jednego pantografu na każdy człon.

3356. Dopravce může vlastním předpisem blíže specifikovat použití sběračů na hnacím vozidle. Tento předpis musí dopravce projednat s příslušnou OS provozovatele dráhy[5].

3357. Při projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů se zvednutým sběračem může za určitých okolností docházet ke zvýšenému opotřebení jak trakčního vedení, tak i součástí sběrače. Z tohoto důvodu může dopravce na základě svých provozních zkušeností a poznatků z údržby elektrických hnacích vozidel vydat vlastní předpis pro strojvedoucí za účelem šetrnějšího projíždění elektrických dělení a úsekových děličů (pro určité provozní situace, určitý druh a velikost zátěže, jen pro určité lokomotivní řady apod.). Šetrnějším projížděním přes elektrická dělení a úsekové děliče se rozumí zejména snížení trakčního proudu, vypnutí trakčního proudu, zcela nulový odběr proudu sběračem, popř. stažení sběrače vozidla. Pokyny nařízené příslušnými návěstmi pro elektrický provoz však musí být vždy dodrženy.

(…)

Kapitola IV

Posun elektrickým hnacím vozidlem

3379. Bez odpojení trakčního vedení od napětí a jeho zkratování je na elektrizovaných kolejích zakázáno vystupovat na střechy vozidel, na kotle kotlových vozů, na náklady vozů za jakýmkoliv účelem a pracovat nebo se pohybovat s dlouhými předměty a mechanismy v blízkosti trakčního vedení.

(…)

Kapitola V

Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

3387. Zpozorují-li členové doprovodu vlaku jakoukoli poruchu nebo závadu na trakčním vedení, oznámí ji co nejdříve výpravčímu, pokud není třeba jednat při hrozícím nebezpečí z prodlení ihned. V hlášení se uvede druh a místo poruchy.

[5] V době schválení předpisu je to Odbor automatizace a elektrotechniky.

3356. Przewoźnik może posiadać oddzielne regulacje używania pantografów na pojeździe z napędem. Przepis ten przewoźnik musi uzgodnić z właściwą jednostką zarządcy infrastruktury.

3357. Podczas przejazdu przez izolatory dzielne lub izolatory sekcyjne z podniesionym pantografemi może w pewnych okolicznościach prowadzić do zwiększonego zużycia sieci trakcyjnej i części pantografów. Z tego powodu przewoźnik może na podstawie swoich doświadczeń przewozowych i wiedzy o konserwacji elektrycznych pojazdów trakcyjnych wydać własne przepisy dla maszynistów do bardzej ostrożnej jazdy przez izolatory dzielne i sekcyjne (w określonych sytuacjach przewozowych, dla rodzaju i wielkości masy pociągu tylko dla określonych serii lokomotyw itp.). .Przejazdy przez izolatory dzielne i sekcyjne nie powodujące nadmiernego ich zużycia należy rozumieć zmniejszenie pobieranego prądu, wyłaczenie pobieranego prądu, albo jazda bezprądowa lub przejzad z opuszczonym pantorafem. Polecenia określone odpowiednimi sygnałami dla pojazdów elektrycznych muszą być bezwzględnie przestrzegane.

(…)

Rozdział IV

Manewry pojazdem z napędem elektrycznym

3379. Bez wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej i jej uziemienia na torach zelektryfikowanych zabronione jest wchodzenie na dachy pojazdów, cystern, na pomosty wagonów w jakimkolwiek celu i pracować lub zbliżać się z długimi przedmiotami i urządzeniami w pobliże trakcji elektrycznej.

(…)

Rozdział V

Usterki sieci trakcyjnej i zgłaszanie przeszkód

3387. Jeżeli drużyna pociągowa pociągu zauważy jakąkolwiek usterkę lub przeszkodę w trakcji elektrycznej zgłosi o tym natychmiast najbliższemu dyżurnego ruchu, przy zagrożeniu bezpieczeństwa bez zbędnej zwłoki . W zgłoszeniu należy podać rodzaj usterki i jej lokalizację.

Stejnou povinnost hlášení má každý jiný zaměstnanec, který zjistí nějakou závadu nebo zpozoruje mimořádné jevy na trakčním vedení, na elektrických hnacích vozidlech nebo na napájecích, popř. spínacích stanicích.

3388. Pokud strojvedoucí zjistí jakékoliv poškození sběrače nebo trakčního vedení nebo má podezření na vznik takového poškození (záblesky, rozkmitání trakčního vedení apod.), musí stáhnout sběrače a zastavit (popř. musí zůstat stát). Po zastavení vlaku zjistí stav trakčního vedení od místa, kde byl sběrač poškozen až k místu zastavení. Usoudí-li, že stav trakčního vedení bude bránit jízdě vlaků na sousedních kolejích, zařídí i krytí nesjízdného místa.

Zjištěné skutečnosti oznámí strojvedoucí výpravčímu. Uvede rovněž úsek, ve kterém se zjištěná závada (nebo příznaky závady) s možným vlivem na sjízdnost tratě projevovala, ale nebylo možno stav prověřit vzhledem k viditelnosti nebo délce dráhy, ujeté do zastavení.

3389. Při ztrátě napětí musí strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel zastavit ihned vlak. Pokud by však měl vlak zastavit v tunelu nebo na mostě, může strojvedoucí podle možnosti s vlakem dojet až za toto místo; přitom musí pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy vlaků na sousedních kolejích, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

(…)

Kapitola VI

Návěsti pro elektrický provoz

Neproměnná návěstidla

3404. Návěst **Připravte se k vypnutí proudu** (*čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva svislé bílé pruhy vedle sebe*) předvěstí strojvedoucímu návěst **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr**.

Taki sam obowiązek zgłaszania ma każdy inny pracownik, który zauważył jakąkolwiek usterkę lub inne zjawiska nadzwyczajne na sieci trakcyjnej, na elektrycznych pojazdach trakcyjnych lub na zasilaczach sieci trakcyjnej.

3388. Jeżeli maszynista zauważy jakiekolwiek uszkodzenia pantografów lub sieci trakcyjnej albo zachodzi podejrzenie wystąpienia takich uszkodzeń (błysk, oscylacja sieci trakcyjnej itp.) musi opuścić pantografy i zatrzymać się (ostatecznie musi stać). Po zatrzymaniu pociągu, musi określić stan sieci trakcyjnej od miejsca gdzie nastąpiło uszkodzenie pantografu aż do miejsca zatrzymania pociągu. Jeżeli uzna, że stan sieci trakcyjnej zagrażał będzie jeździe po sąsiednim torze zażądać i osłonić miejsce nieprzejezdne
O tym informuje maszinista dyżurnego ruchu. Określi również odczynek, w którym zaistnelo uszkodzenie z ewentualnym wpływiem na stan toru, ale ze względu na widoczność i długość drogi przebiegu nie było możliwości sprawdzenia stanu.

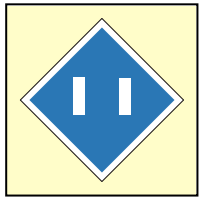
3389. Podczas braku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista wszystkich pojazdów trakcyjnych musi natychmiast zatrzymać pociąg. Jeżeli musiałby zatrzymać pociąg w tunelu lub na moście lub wiadukcie, maszynista może w miarę możliwości dojechać z pociągiem poza to miejsce, przy czym musi dokładie obserwować skład swojego pociągu i pociągów na sąsiednim torze, czy nie zagraża to bezpieczeństwu infrastruktury i ruchu pociągów.

(…)

Rozdział VI

Sygnały dla jazd elektrycznych

Sygnalizatory stale

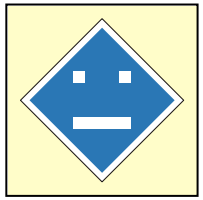


3404. Sygnał **Připravte se k vypnutí proudu** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką, i dwie pionowe kreski obok siebie) ostrzega maszynistę o sygnałach **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr**

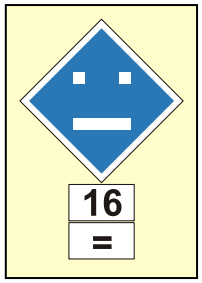
3405. Návěst **Vypněte proud** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“ s přerušenými svislými čarami; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je znak z bílých odrazek)* přikazuje strojvedoucímu

a) elektrického hnacího vozidla ukončit nejpozději v úrovni této návěsti odběr trakčního proudu, vypnout pomocné pohony a napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie;

b) motorového hnacího vozidla vypnout na neelektrizované trati nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie. Na elektrizované trati tato návěst pro strojvedoucího motorového hnacího vozidla neplatí.



3406. Návěst **Vypněte napájení průběžného vedení** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“ s přerušenými svislými čarami, pod modrou deskou je jedna nebo více obdélníkových, na delší straně postavených bílých desek s černým symbolem proudového systému)* přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla vypnout nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, pokud by bylo napájeno proudovým systémem, vyznačeným na bílé desce.



Proudové systémy jsou na bílých deskách vyznačeny následujícími symboly:

a) **50** - střídavý proud o frekvenci 50 Hz
b) **22** - střídavý proud o frekvenci 22 Hz;
c) **16** - střídavý proud o frekvenci 16,7 Hz;
d) **=** - stejnosměrný proud.

3405. Sygnał **Vypněte proud** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką, i dwie białe kropki a pod nimi pozioma biała kreska podobne do litery „U“ sygnał z białego materiału odblaskowego lub cały odblaskowy) nakazuje maszyniście:

a) pojazdów trakcji elektrycznej zakończyć najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału odbiór prądu trakcyjnego, wyłączyć napędy pomocnicze i główne zasilanie w energię elektryczną,

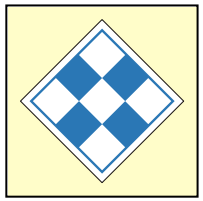
b) spalinowych pojazdów trakcyjnych wyłączyć na linii niezelektryfikowanej najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału główne zasilanie w energię elektryczną. Na linii zelektryfikowanej sygnał ten nie dotyczy maszynisty spalinowego pojazdu trakcyjnego.

3406. Sygnał „**Vypněte napájení průběžného vedení** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką, i dwie białe kropki a pod nimi pozioma biała kreska podobnae do litery „U“, pod rombem jeden lub więcej białych prostokątów położonych na dłuższym boku z czarnymi symbolami zasilania prądowego) nakazuje maszyniści pojazdu trakcyjnego wyłączyć najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału, główne zasilanie w energię elektryczną, jeżeli zasilane było systemem oznaczonym na białych prostokątach

Systemy zasilania prądowego na białych prostokątach oznaczone są następującymi symbolami:

a) **50** prąd zmienny o częstotliwości 50 Hz
b) **22** prąd zmienny o częstotliwości 22 Hz
c) **16** prąd zmienny o częstotliwości 16,7 Hz
d) **=** prąd stały

3407. Návěst **Vypněte trakční odběr** (*čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř modrobílá šachovnice s devíti poli, jejíž rohová pole jsou bílá*) přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla ukončit odběr trakčního proudu nejpozději v úrovni této návěsti.



3407. Sygnał **Vypněte trakční odběr** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz niebiesko - biała dziewięciopolowa szachownica z narożnymi białymi kwadratami), nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego zakończyć odbiór prądu trakcyjnego najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału

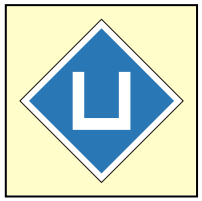
3408. Návěst **Zapněte proud** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je znak z bílých odrazek)*:

a) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte proud**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla začít odebírat trakční proud, zapnout pomocné pohony a zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst;

b) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte napájení průběžného vedení**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst;

c) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte trakční odběr**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla začít odebírat trakční proud, když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst;

d) dovoluje strojvedoucímu motorového hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst.



3408. Sygnał **Zapněte proud** ((kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką, wewnątrz znak w kształcie litery „U“, jeżeli nie jest wykonany z materiału odblaskowego znak jest z białego odblasku)

a) jeżeli wcześniej był nakazany sygnał **Vypněte proud**, zezwala maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na pobór prądu trakcyjnego, włączenie zasilania pomocniczego, włączenie zasilania głównego, kiedy elektryczny pojazd trakcyjny minął ten sygnał,

b) jeżeli wcześniej był nakazany sygnał „návěstí **Vypněte napájení průběžného vedení** zezwala maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na włączenie zasilania głównego, tylko kiedy cały pociąg minął ten sygnał,

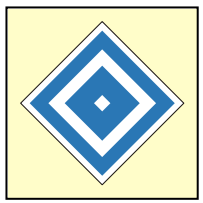
c) jeżeli wcześniej był nakazany sygnał **Vypněte trakční odběr**, zezwala maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego odbierać prąd trakcyjny, kiedy elektryczny pojazd trakcyjny minął ten sygnał,

d) zezwala maszyniście spalinowego pojazdu trakcyjnego włączyć zasilanie główne, kiedy cały pociąg minął ten sygnał.

3409. V úseku vymezeném návěstmi **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nebo návěstmi **Vypněte trakční odběr** a **Zapněte proud** je zakázáno stání elektrických hnacích vozidel se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné pouze se svolením elektrodispečera.

3409. Na odcinku oznaczonym sygnałami **Vypněte proud**“ i **Zapněte proud** lub sygnałami **Vypněte trakční odběr** i **Zapněte proud** zabroniony jest postój elektrycznych pojazdów trakcyjnych z podniesionymi pantografami. Podniesienie pantografów może nastąpić tylko za zgodą dyspozytora zasilania sieci trakcyjnej.

3410. Návěst **Všechny koleje bez trakčního vedení** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř*



3410. Sygnał **Všechny koleje bez trakčního vedení** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką

bílý čtverec postavený na vrcholu s bílým středem; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je čtverec a jeho střed z bílých odrazek) upozorňuje buď na to, že dále jsou všechny koleje bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

Při umístění této návěsti u výhybky upozorňuje na koleje bez trakčního vedení pro všechny směry jízdy přes výhybku.

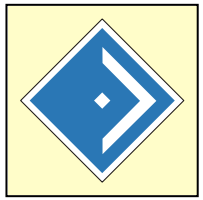
wewnątrz biały narożnie ustawiony romb z białym środkiem, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku), pokazuje punkt, za którym wszystkie tory są niezelektryfikowane, albo, że następny odcinek sieci trakcyjnej jest nieprzejezdny i nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na jazdę z opuszczonymi pantografami na odcinku osłaniamym poprzez ten sygnał.
Kiedy sygnał znajduje się przy zwrotnicy kierującej na tor bez sieci trakcyjnej, obowiązuje dla wszystkich kierunków jazdy przez rozjazd.

3411. Návěst **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím vzhůru a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)* upozorňuje buď na to, že v přímém směru je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.

Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro přímý směr jízdy přes výhybku.

3411. Sygnał **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz dwie strony białego rombu ustawionego wierzchołkiem do góry z białym środkiem, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku), pokazuje punkt, za którym przy jeździe na wprost znajduje się tor bez sieci trakcyjnej albo, że następny odcinek sieci trakcyjnej jest nieprzejezdny i nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na jazdę z opuszczonymi pantografami na odcinku osłaniamym porzez ten sygnał.
Kiedy sygnał znajduje się przy pojedyńczym rozjeździe kierującym na tor bez sieci trakcyjnej, obowiązuje dla kierunku jazdy na wprost przez rozjazd

3412. Návěst **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doprava a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)* upozorňuje buď na to, že ve směru doprava je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.

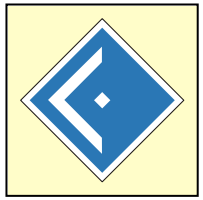


Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku

3412. Sygnał **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz dwie strony białego rombu ustawionego wierzchołkiem w prawo z białym środkiem, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku), pokazuje punkt, za którym przy jeździe w prawo znajduje się tor bez sieci trakcyjnej albo, że następny odcinek sieci trakcyjnej jest nieprzejezdny i nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na jazdę z opuszczonymi pantografami na odcinku osłaniamym porzez ten sygnał.
Kiedy sygnał znajduje się przy pojedyńczym rozjeździe kierującym na tor bez sieci trakcyjnej, obowiązuje dla

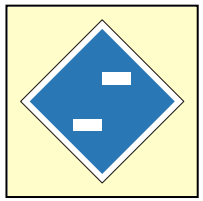
vedlejším směrem doprava, u křižovatkové výhybky návěstí kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zleva doprava nebo vedlejším směrem zprava doprava.

3413. Návěst **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doleva a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)* upozorňuje buď na to, že ve směru doleva je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti



Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku vedlejším směrem doleva, u křižovatkové výhybky návěstí kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zprava doleva nebo vedlejším směrem zleva doleva.

3414. Návěst **Připravte se ke stažení sběrače** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva krátké vodorovné bílé pruhy umístěné symetricky, levý ve spodní a pravý v horní části desky; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou pruhy z bílých odrazek)* předvěstí strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla návěst **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** nebo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení.**

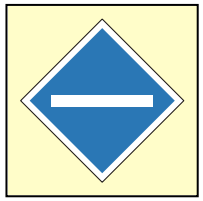


kierunku jazdy w prawo przez rozjazd, na rozjeździe krzyżowym obowiązuje dla jazdy z toru lewego lub prawego przed rozjazdem na kierunek w prawo za rozjazdem.

3413. Sygnał **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz dwie strony białłego rombu ustawionego wierzchołkiem w lewo z białym środkiem, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku), pokazuje punkt, za którym przy jeździe w lewo znajduje się tor bez sieci trakcyjnej albo, że następny odcinek sieci trakcyjnej jest nieprzejezdny i nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego na jazdę z opuszczonymi pantografami na odcinku osłaniamym porzez ten sygnał
Kiedy sygnał znajduje się przy pojedyńczym rozjeździe kierującym na tor bez sieci trakcyjnej, obowiązuje dla kierunku jazdy w lewo przez rozjazd, na rozjeździe krzyżowym obowiązuje dla jazdy z toru lewego lub prawego przed rozjazdem na kierunek w lewo za rozjazdem.

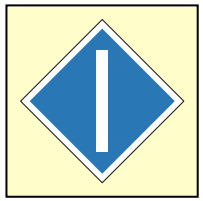
3414. Sygnał **Připravte se ke stažení sběrače** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz dwie białe, równoległe, poziome, krótkie kreski umieszczone symetrycznie lewa niżej prawa wyżej w rombie, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku) nakazuje przygotowanie się maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego do sygnału **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** lub **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení.**

3415. Návěst **Stáhněte sběrač** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř vodorovný bílý pruh v úhlopříčce; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je pruh z bílých odrazek)* přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



3415. Sygnał **Stáhněte sběrač** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz biała pozioma długa kreska po przykątnej, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku) nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnefgo na jazdę z opuszczonymi pantografami najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału

3416. Návěst **Zdvihněte sběrač** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř svislý bílý pruh v úhlopříčce; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je pruh z bílých odrazek)* dovoluje strojvedoucímu jízdu se zdviženým sběračem, když elektrické hnací vozidlo mine tuto návěst.



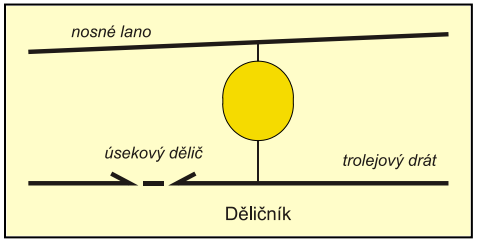
3416. Sygnał **Zdvihněte sběrač** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz biała pionowa długa kreska po przykątnej, jeżeli sygnał jest wykonany z materiałów odblaskowych jego romb i środek są z białego odblasku) zezwala maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnefgo na jazdę z podniesionymi pantografami, kiedy elektryczny pojazd trakcyjny minie miejsce ustawienia tego sygnału

(…) (…)

3420. Strojvedoucí elektrického i motorového hnacího vozidla je povinen v úseku změny trakční soustavy vypnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie nejpozději v úrovni návěsti **Stáhněte sběrač**. Zapnout jeho napájení má dovoleno, až když návěst **Zdvihněte sběrač** mine celá souprava.

3420. Maszynista elaktrycznego i spalinowego pojazdu trakcyjnego powinien w strefie zmiany systemu zasilania wyłączyć zasilanie główne najpóźniej w miejscu ustawienia sygnału **Stáhněte sběrač**. Włączenie zasilania jest dozwolone w momencie kiedy sygnał **Zdvihněte sběrač** minie cały zestaw.

3421. Návěst **Úsekový dělič** *(žlutý nepravidelný elipsoid, na kterém mohou být uprostřed dva žluté vodorovné pruhy z odrazového materiálu)* přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem přes přilehlý úsekový dělič. Strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla je zakázáno za úsekovým děličem s děličníkem zvednout sběrač, pokud dostal pokyn ke stažení sběračů i jiným způsobem (jiným návěstidlem než děličníkem, písemným rozkazem, ústně nebo telekomunikačním zařízením).



3421. Sygnał **Úsekový dělič** (żółta nieregularna elipsa, która może mieć w środku dwa żółte poziome pasy odblaskowe), nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnego jazdę z opuszczonymi pantografami przez odcinek izolatora sekcyjnego. Maszynista elektrycznego pojazdu trakcyjnego za izolatorem sekcyjnym nie może podnieść pantografów, pod warunikem, że dostał polecenie opuszczenia pantografów za pomocą innego sposobu (innego sygnału, wskaźnika, rozkazem pisemnym, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności)

3422. Pokud je strojvedoucí zpraven výpravčím přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety o neplatnosti děličníku, nemusí jet přes

3422. Jeżeli maszynista jest informowany bezpośrednio przez dyżurnego ruchu lub kierującego manewrami o nieważności tego wskaźnika, nie musi

přilehlý úsekový dělič se staženým sběračem.

3423. Návěst **Zákaz rekuperace** (*čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "**R**" přeškrtnuté červeným pruhem, spojujícím střed levé spodní strany se středem pravé horní strany*) označuje začátek úseku, ve kterém není dovoleno použití rekuperace.

3424. Návěst **Rekuperace povolena** (*čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "**R**"*) označuje začátek úseku, ve kterém je dovoleno použití rekuperace.

(…)

3426. Dostal-li strojvedoucí pokyn o zákazu rekuperace, musí učinit taková opatření, aby nedošlo k rekuperaci elektrické energie do trakčního vedení. Pokud na hnacím vozidle nelze rekuperaci vypnout nezávisle na elektrodynamické brzdě, je nutné vypnout i elektrodynamickou brzdu.

3427. U vlaků (posunových dílů) elektrické trakce, jejichž jízda je ovládána z řídícího vozu, se úseky, vymezené návěstidly pro elektrický provoz, nevztahují k řídícímu vozu, ale k vlastnímu hnacímu vozidlu; napájení průběžného vedení centrálního zdroje elektrické energie je však třeba vypnut nejpozději v době, kdy je čelo vlaku v úrovni návěsti:

a) **Stáhněte sběrač** v úseku změny trakční soustavy;
b) **Vypněte proud** v případě motorového hnacího vozidla na neelektrizované trati;
c) **Vypněte napájení průběžného vedení**.

elektrických jednotek nebo u hnacích vozidel s mnohočlenným řízením musí strojvedoucí obdobně respektovat umístění jím ovládaných sběračů na jednotlivých vozidlech.

jechać przez przyległy izolator sekcyjny z opuszczonymi pantografami.

3423. Sygnał **Zákaz rekuperace** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz biała litera R przekreślona ukośną czerwoną kreską z lewej strony z dołu do prawej strony do góry) oznacza odcinek, na którym niedozwolone jest używanie rekuperacji.

3424. Sygnał **Rekuperace povolena (**kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz biała litera R) oznacza początek odcinka, na którym dozwolone jest używanie rekuperacji

(…)

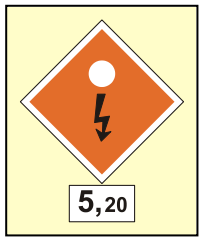
3426. Jeżeli maszynista otrzymał informację o zakazie rekuperacji, musi podjąć wszelkie środki ostrożności aby nie dopuścić do rekuperacji energi elektrycznej do sieci trakcyjnej. Jeżeli na pojeździe trakcyjnym nie można wyłączyć rekuperacji niezależnie w hamowaniu elektrodynamicznym, konieczne jest wyłączenie hamulca elektrodynamicznego.

3427. W pociągach (składach manewrowych), trakcji elektrycznej których jazda sterowana jest z pojazdu sterowania, na odcinku, sygnały dla jazd elektrycznych, nie dotyczą pojazdu sterowania ale własnego pojazdu trakcyjnego, zasilanie główne w energię elektryczną powinno być wyłączone najpóźniej w momencie kiedy czoło pociągu znajduje się w miejscu ustawieniesygnału.

a) **Stáhněte sběrač** na odcinku zmiany systemu trakcji
b) **Vypněte proud** w przypadku spalinowego pojazdu trakcyjnego na linii niezelektryfikowanej
c) **Vypněte napájení průběžného vedení**

Jednostek elektrycznych lub pojazdów trakcyjnych z wielokrotnym sterowaniem maszynista musi podobnie respektować umiejscowienie kontrolowanych przez niego pantografów na poszczególnych pojazdach.

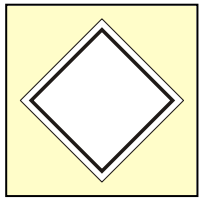
3428. Návěst **Začátek snížené výšky trolejového drátu** *(čtvercová, na vrcholu postavená oranžová deska s bílým okrajem, na ní černý blesk směřující dolů, symetricky umístěný k svislé úhlopříčce, nad ním je jedna bílá odrazka; pod oranžovou deskou je obdélníková, na delší straně postavená bílá deska s černým číslem udávajícím skutečnou výšku trolejového drátu nad temenem kolejnic na nejnižším místě)* upozorňuje na začátek snížené výšky trolejového drátu a přikazuje strojvedoucímu SHV pro údržbu trakčního vedení zastavit, je-li izolovaná pracovní plošina obsazena zaměstnancem; pokračovat v jízdě je strojvedoucímu dovoleno jen po svolení od zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě.



3428. Sygnał **Začátek snížené výšky trolejového drátu** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony pomarańczowy romb z białą obwódką wewnątrz czarny znak błyskawicy skierowanej do dołu a nad nią biały odblaskowy krążek, pod pomarańczowym rombem umieszczony biały prostokąt z liczbą symbolizującą wysokość zawieszenia sieci trakcyjnej), wskazuje na początek obniżenia sieci trakcyjnej i nakazuje maszyniście specjalnego pojazdu trakcyjnego na wstrzymanie konserwacji sieci trakcyjnej, jeżeli jest izolowany podnośnik, na którym znajdują się pracownicy, kontynuacja jazdy przez maszynistę dozwolona jest tylko za zgodą pracownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo pracy.

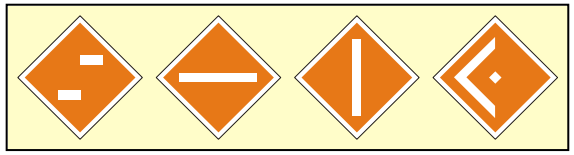
(…)

3430. Návěst **Konec snížené výšky trolejového drátu** *(čtvercová, na vrcholu postavená bílá deska s černým orámováním a bílým okrajem)* upozorňuje na konec úseku se sníženou výškou trolejového drátu.



3430. Sygnał **Konec snížené výšky trolejového drátu** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony biały romb z czarną obwódką i białą krawędzią) informuje o końcu odcinka obniżenia sieci trakcyjnej.

3431. U přenosných návěstidel pro elektrický provoz je modrá deska nahrazena oranžovou. Význam návěstí je stejný, jako u návěstidel nepřenosných.



3431. W przenośnych sygnałach dla jazd elektrycznych niebieska tablica zastąpiona jest pomarańczową. Znaczenie sygnałów jest takie samo jak w przypadku sygnalizatorów stalych.

3432. Pokud strojvedoucí dostal při napěťové výluce trakčního vedení pokyn ke stažení sběrače přenosným návěstidlem pro elektrický provoz, smí sběrač zdvihnout pouze na návěst přenosného návěstidla pro elektrický provoz, popř. na pokyn výpravčího, daný písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením. Návěst **Zdvihněte sběrač** na nepřenosném návěstidle pro elektrický provoz v úseku napěťové výluky trakčního vedení neplatí.

(…)

3432. Jeżeli maszynista dostał przy wyłączeniu napięcia sieci trakcyjnej polecenie do opuszczenia pantografów za pomocą przenośnych sygnalizatorów dla jazd elektrycznych, może podnieść pantografy tylko na sygnał podany za pomocą przenośnych sygnalizatorów dla jazd elektrycznych, ewentualnie na polecenie dyżurnego ruchu podane za pomocą rozkazu pisemnego lub radiotelefonicznego polecenia. Sygnał **Zdvihněte sběrač** na nieprzenośnym sygnalizatorze dla jazd elektrycznych, na odcinku wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jest nieważny.

(…)

3436. Návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** se na elektrizované trati umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr** na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s rychlostí 60 km/h a nižší;
b) 600 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h;
c) 800 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h.

Na neelektrizované trati se návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** neumisťuje.

3436. Sygnalizator z sygnałem **Připravte se k vypnutí proudu** na linii zelektryfikowanej umieszcza się przed najbliższym następnym sygnalizatorem z sygnałem **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** albo **Vypněte trakční odběr** w odległości conajmniej:

a) 400 m na liniach o prędkości 60 km/h lub niższej
b) 600 m na liniach o prędkości wyższej od 60 km/h do prędkości 100 km/h
c) 800 m na liniach o prędkości większej od 100 km/h do prędkości 160 km/h

Na liniach niezelektryfikowanych sygnalizatorów z sygnałem **Připravte se k vypnutí proudu** nie ustawia się.

3437. Návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače** se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** nebo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s rychlostí 60 km/h a nižší;
b) 600 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h;
c) 800 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h.

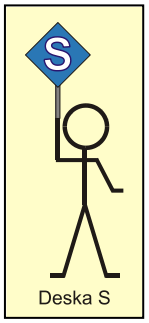
3437. Sygnalizator z sygnałem **Připravte se ke stažení sběrače** umieszcza się przed najbliższym następnym sygnalizatorem z sygnałem **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** albo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** w odległości conajmniej:

a) 400 m na liniach o prędkości 60 km/h lub niższej
b) 600 m na liniach o prędkości wyższej od 60 km/h do prędkości 100 km/h
c) 800 m na liniach o prędkości większej od 100 km/h do prędkości 160 km/h

(…)

(…)

3439. Návěst **Jízda sníženým výkonem** *(modrá čtvercová deska postavená na vrcholu, uprostřed bílé písmeno „S“)*, dávaná strojvedoucím všech činných elektrických hnacích vozidel, přikazuje strojvedoucím projíždějícího vlaku jet sníženým výkonem hnacího vozidla při jízdě do nejbližší stanice. Tuto návěst dává výpravčí nebo z jeho rozkazu jiný zaměstnanec.



Deska S

Sygnał **Jízda sníženým výkonem** (niebieska tablica w kształcie rombu ustawionego na kącie z białą literą S wewnątrz), dawany maszynistom wszystkich czynnych pojazdów trakcyjnych, nakazuje maszynistom jadącego pociągu na jazdę ze zminiejszoną mocą pojazdu trakcyjnego przy jeździe do najbliższej stacji. Sygnał ten podaje dyżurny ruchu lub z jego polecenia inny pracownik.

(…)

(…)

3441. Jízdou sníženým výkonem se rozumí takový způsob jízdy činného elektrického hnacího vozidla, při kterém strojvedoucí omezí velikost

3441. Za jazdę ze zminiejszoną mocą rozumie się taki sposób jazdy czynnego pojazdu trakcyujnego, przy którym maszynista ograniczy wielkość mocy

okamžitého výkonu hnacího vozidla za účelem snížení výkonových požadavků vozidla na trakční napájecí soustavu. Strojvedoucí pro snížení výkonu využije technických možností příslušné řady elektrického hnacího vozidla s přihlédnutím k traťovým poměrům, druhu a hmotnosti vlaku.
Dopravce musí pro jednotlivé řady hnacích vozidel elektrické trakce stanovit, jak má strojvedoucí postupovat po obdržení návěsti **Jízda sníženým výkonem**.

chwilowej pojazdu trakcyjnego do obniżonej mocy wymaganej pojazdu przy sieci zasilania trakcyjnego. Maszynista dla zmniejszenia mocy użyje możliwości technicznych, właściwych serii pojazdów trakcyjnych, biorąc pod uwagę parametry techniczne linii i masę pociągu

Przewoźnik musi dla każdej serii pojazdów trakcyjnych, trakcji elektrycznej ustalić, jak maszynista ma postępować po otrzymaniu sygnału **Jízda sníženým výkonem (Jazda ze zmniejszoną mocą)**.

3442. Při poklesu napětí pod 21 kV na střídavé trakční soustavě s napětím 25 kV, 50 Hz nebo pod 2,5 kV na stejnosměrné trakční soustavě s napětím 3 kV musí strojvedoucí jednat, jako by obdržel návěst **Jízda sníženým výkonem**.

3442. Gdy napięcie spadnie poniżej 21 kV dla systemów trakcyjnych z napięciem 25 kV, 50 Hz lub poniżej 2,5 kV dla systemu trakcyjnych z napięciem 3 kV maszyniści muszą postępować tak, jakby otrzymali sygnał **Jízda sníženým výkonem**

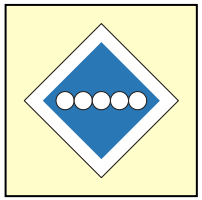
(…)

(…)

B. INDIKÁTORY

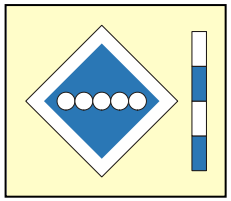
B WSKAŹNIKI ŚWIETLNE

3454. Návěst **Stáhněte sběrač** *(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s černým orámováním a bílým okrajem, uvnitř znak tvořený svítícím vodorovným bílým pruhem v úhlopříčce)* přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



3454. Sygnał **Stáhněte sběrač** (kwadrat, na nim narożnie ustawiony niebieski romb z białą obwódką wewnątrz biała pozioma świecąca długa kreska po przykątnej) nakazuje maszyniście elektrycznego pojazdu trakcyjnefgo na jazdę z opuszczonymi pantografami najpóźniej od miejsca ustawienia tego sygnału

3455. Je-li indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** doplněn označovacím pásem s modrými a bílými pruhy stejné délky, umístěným pod indikátorem nebo vedle indikátoru, platí pouze pro posun. Seznam těchto indikátorů musí být uveden v tabulce 3 TTP a v ZDD.



3455. Jeżeli sygnał świetlny „**Stáhněte sběrač**“ uzupełniony jest o pasy niebiesko białe, umieszczone pod lub obok sygnału świetlnego, stosuje się go tylko dla manewrów. Wykaz tych sygnałów świetlnych musi być umieszczony w tabeli 3 TTP i w ZDD.

3456. Při zhasnutí indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.
Pokud však nesvítí návěst na indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** doplněném modrobílým označovacím pásem a strojvedoucí byl zpraven, že při posunu na záhlaví je vypnuta část trakčního vedení za tímto indikátorem, musí jednat, jako kdyby indikátor svítil.

3456. Przy nieoświetlonym identyfikatorze z sygnałem świetlnym **Stáhněte sběrač** maszynista postępuje tak jakby go nie było.
Jednakże jeśli nie świeci się sygnał na identyfikatorze z sygnałem **Stáhněte sběrač** uzupełnionym niebiesko-białym pasem i maszynista został poinformowany, że przy manewrach na odcinku pomiędzy semaforem wjazdowym a pierwszym rozjazdem wyłączona jest część

3457. V úseku vymezeném indikátorem pro návěst **Stáhněte sběrač** a návěstí **Zdvihněte sběrač** je zakázáno stání elektrických hnacích vozidel se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné jen se souhlasem elektrodispečera. Toto ustanovení musí být dodrženo i v případě, když indikátory nesvítí.

(…)

ČÁST DEVÁTÁ

PŘEJEZDY

Kapitola IV

Sunutí vlaků přes přejezdy

3485. U sunutého vlaku musí být při jízdě přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a přes přejezdy s PZZ, které je v poruše nebo je vyloučeno, na prvním sunutém vozidle člen vlakové čety, popř. vedoucí posunové čety, který dává strojvedoucímu telekomunikačním zařízením pokyny pro jízdu přes přejezd. Není-li možno tuto podmínku splnit, musí být dotčené přejezdy střeženy.

Dává-li při sunutí přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži zaměstnanec pokyny telekomunikačním zařízením, musí doprovod vlaku jednat, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

3486. U sunutého vlaku musí dávat návěst **Pozor** zaměstnanec na prvním sunutém vozidle vlaku a podle jeho pokynů i strojvedoucí.

(…)

Kapitola V

Přejezdová zabezpečovací zařízení

3493. Přejezdové zabezpečovací zařízení je v předpisech označováno:
a) PZZ světelné jako PZS;

sieci trakcyjnej za tym identyfikatorem, musi postępować tak jakby identyfikator świecił.

3457. W punkcie oznaczonym sygnałem świetlnym dla sygnału **Stáhněte sběrač** i sygnału **Zdvihněte sběrač** zabroniony jest postój pojazdów trakcyjnych z podniesionymi pantografami. Podniesienie pantografów może nastąpić za zgodą dyspozytora sieci i zasilania. Polecenie to musi być przestrzegane nawet w przypadku kiedy sygnał świetlny nie świeci.

(…)

CZĘŚĆ DZIEWIĄTA

PRZEJAZDY

Rozdział IV

Cofanie pociągów przez przejazdy

3485. Przy cofaniu pociągu przez przejazd zabezpieczony tylko krzyżami św.Andrzeja lub przez przejazdy z urządzeniami zabezpieczającymi, które są uszkodzone lub wyłączone musi być na pierwszym wagonie na czole pociągu pracownik drużyny pociągowej lub kierujący manewrami, który podaje maszyniście przy pomocy radiotelefonu polecenia do jazdy przez przejazd. Jeżeli tego warunku nie można spełnić to przejazd musi być strzeżony.
Jeśli podczas cofania przez przejazdy zabezpieczone tylko krzyżami św. Andrzeja pracownik podaje informacje maszyniście za pomocą radiotelefonu to drużyna pociągowa pracuje jak by była powiadomiona rozkazem pisemnym Op część A.

3486. Podczas cofania pociągu pracownik znajdujący się na czole pociągu powinien podawać sygnał Pozor (baczność) i zgodnie z jego poleceniem również maszynista

(…)

Rozdział V

Przejazdowe urządzenia zabezpieczające na przejazdach

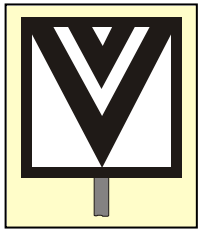
3493. Przejazdowe urządzenia zabezpieczenia są określone w przepisach:
a) świetlne jak PZS;

b) PZZ mechanické jako PZM.

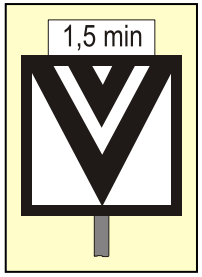
(…)

3495. Pokud se má vlak nebo nezavěšený postrk ze širé trati vrátit, nesmí ukončit jízdu v ovládacím obvodu PZS, aby byla zajištěna jeho řádná činnost. Proto musí být (…) nařízena jízda takového vlaku nebo nezavěšeného postrku až do místa, kde je umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel z širé trati** a je-li to stanoveno příslušnými návěstmi, nesmí se vozidlo vracet dříve, než po uplynutí stanovené doby. (…)
Pokud strojvedoucí vracejícího se vlaku, (...) nemůže se všemi vozidly dojet za návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel z širé trati**, musí při návratu z trati jet ke všem přejezdům s PZS, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

3496. Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** *(bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípy, směřujícími dolů)* přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení.



3497. Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** *(bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípy, směřujícími dolů, nad ní je bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet)* přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení a stanoví v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet.



b) mechaniczne jako PZM.

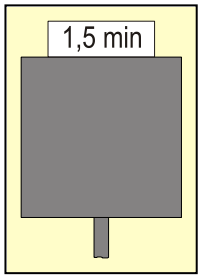
(…)

3495. Jeśli pociąg lub niesprzęgnięty popych musi wrócić ze szlaku do stacji wyprawienia nie może skończyć jazdy w okręgu Przejazdowego Urządzenia Zabezpieczającgo Świetlnego aby zapewnić jego prawidłowe działanie. Dlatego jazda pociągu lub niesprzęgniętego popychu musi być kontynuowana do miejsca usytuowania sygnału **Hranice pro návrat vozidel z širé trati** i jeśli jest to osygnalizowane odpowiednimi sygnałami pojazd nie może wracać wcześniej niż po upływie określonego czasu.
Jeśli maszynista powracającego pociągu nie może ze wszystkimi wagonami dojechać za sygnalizator z sygnałem **Hranice pro návrat vozidel z širé trati** musi przy powrocie ze szlaku jechać przez wszystkie przejazdy z Przejazdowymi Urządzeniami Zabezpieczającymi Świetlnymi i postępować jak by był powiadomiony rozkazem pisemnym Op część A.

3496. Sygnał **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (biała kwadratowa tablica z czarną obwódką z dwoma czarnymi klinami skierowanymi ostrzami w dół) określa maszyniście pojazdu trakcyjnego miejace na szlaku, za które ma dojechać wszystkimi pojazdami w celu zwolnienia odcinka sterowanego urządzeniami PZS

3497. Sygnał **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (biała kwadratowa tablica z czarną obwódką z dwoma czarnymi klinami skierowanymi ostrzami w dół a nad nią biała prostokątna tabliczka z czarnym napisem podająca czas najkrótszy po którym pojazdy mogą się wrócić) określa maszyniście pojazdu trakcyjnego miejace na szlaku, za które ma dojechać wszystkimi pojazdami w celu zwolnienia odcinka sterowanego urządzeniami PZS i określa czas w minutach po upływie, którego pojazdy mogą wrócić.

3498. Návěst **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** *(bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet)* stanoví v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vracet vozidla, která zajela za návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.



3498. Sygnał **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** (biała prostokątna tabliczka z czarnym napisem podająca czas najkrótszy po którym pojazdy mogą się wrócić) określa czas w minutach po upływie, którego pojazdy, które przejechały za sygnał . **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** mogą wrócić.

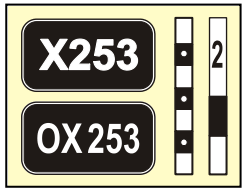
(…)

(…)

Kapitola VI

Návěsti přejezdníků

3508. **Kmenové a opakovací přejezdníky** mají značení černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s bílými a černými pruhy. Označovací pásy, pokud nejsou z odrazek, mají v černých pruzích bílé odrazky. Opakovací přejezdníky mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy. Případné černé číslo uvádí počet přejezdů vybavených PZZ, jejichž stav přejezdník návěstí, je-li počet přejezdů více než jeden.



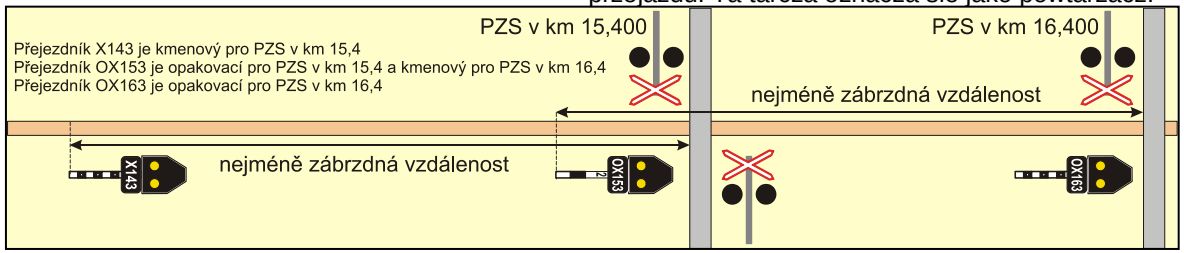
3509. V některých případech může být přejezdník pro některá PZS kmenový a pro jiná opakovací. Takový přejezdník je značen jako opakovací.

Rozdział VI

Sygnały tarcz ostrzegawczych przejazdowych

3508. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe i powtarzacze tych tarcz są wyposażone w czarne tablice z białymi napisami i maszt lub słupek w biało czarne pasy. Jeżeli czarno białe pasy nie są z odblasków to na czarnych pasach są białe odblaski. Powtarzacze tarcze ostrzegawczych przejazdowych są oznakowane tylko czerną tabliczką (ewentualnie z białym obramowaniem i z napisami w kolorze białym). Jeśli w białym polu jest cyfra to określa ilość przejazdów wyposażonych w Przejazdowe Urządzenia Zabezpieczające PZZ i osłanianych tą tarczą.

3509. W niektórych przypadach tarcza ostrzegawcza przejazdowa do jednego przejazdu może być tarczą ostrzegawczą przejazdową do drugiego przejazdu. Ta tarcza oznacza sie jako powtarzacz.



3510. Návěst **Otevřený přejezd** *(dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe)* přikazuje strojvedoucímu jet k následujícímu přejezdu s PZZ (popř. k tolika přejezdům s PZZ, kolik je vyznačeno na označovacím pásu nebo nátěru stožáru přejezdníku) se zvýšenou opatrností.

3510. Sygnał **Otevřený přejezd (**dwa żółte światła lub dwa żółte okrągłe odblaski obok siebie) nakazują maszyniści jazdę ze szczególną ostrożnością do następnego przejazdu z PZZ lub tylu przejazdów z PZZ króre są opisane na pasku lub na maszczie słupa.

3511. Návěst **Uzavřený přejezd** *(dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe a nad nimi uprostřed bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník)* informuje o správné činnosti PZZ.

3511. Sygnał **Uzavřený přejezd (**dwa żółte światła lub dwa żółte okrągłe odblaski obok siebie nad nimi po środku białe światło w kształcie trójkąta równoramiennego) informuje o właściwym działaniu PZZ.

3512. Návěst **Uzavřený přejezd** *(dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe a nad nimi uprostřed přerušované bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník)* informuje o správné činnosti PZZ. Dále tato návěst přikazuje strojvedoucímu oznámit výpravčímu, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo.

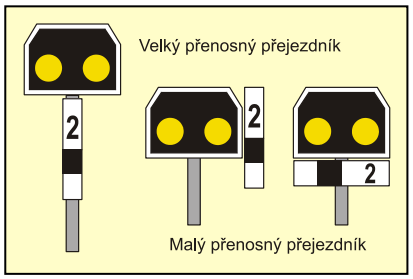
3512. Sygnał **Uzavřený přejezd (**dwa żółte światła lub dwa żółte okrągłe odblaski obok siebie nad nimi po środku białe światło migające w kształcie trójkąta równoramiennego) informuje o właściwym działaniu PZZ następnie sygnał ten nakazuje maszyniście zgłościć dyżurnemu ruchu , że na tarczy jest białe migające światło.

3513. Pokud je přejezdník neproměnné návěstidlo a ukazuje proto jen návěst **Otevřený přejezd**, odpadá strojvedoucímu povinnost hlásit poruchu přejezdníku.

3513. Jeśli nieprzenośna tarcza przejazdowa wskazująca stale tylko sygnał **Otevřený přejezd** maszynista nie ma obowiązku zgłaszania uszkodzenia tarczy.

Je-li nepřenosný přejezdník zřízen jako neproměnné návěstidlo, uvede se tato skutečnost v TTP.

3514. **Přenosný přejezdník** nemusí mít označovací štítek a označovací pás může být umístěn i vodorovně. Může být buď ve velkém, nebo v malém provedení. Přenosný přejezdník je vždy neproměnné návěstidlo.



(…)

Kapitola VIII

Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení

3547. Pokud strojvedoucí zjistí poruchu (neuzavření) PZZ, o které nebyl zpraven, musí dávat opakovaně návěst **Pozor** a podle možnosti musí před přejezdem zastavit. V jízdě smí pokračovat, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A. Pokud se strojvedoucímu před přejezdem zastavit nepodaří, zastavovat již nemusí (nedošlo-li ke střetu s uživatelem pozemní komunikace).

3548. Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu PZZ a/nebo přejezdníků, ji musí ihned ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Strojvedoucí projíždějícího vlaku musí v této stanici zastavit, nemůže-li poruchu ohlásit rádiovým zařízením. Výpravčí, kterému byla porucha PZZ nebo přejezdníku ohlášena, o tom ihned zpraví výpravčího sousední stanice, jehož se porucha PZZ nebo přejezdníku týká.

(…)

ČÁST DESÁTÁ

VÝLUKY

Nieprzenośna tarcza przejazdowa wskazująca stały sygnał jest opisana w TTP.

3514. **Przenośny przejezdnik** (przenośna tarcza przejazdowa) nie musi być wyposażona w tablice. Pas może być poziomy lub pionowy. Tarcza może być duża lub mała. **Przenośny przejezdnik** (przenośna tarcza przejazdowa) jest zawsze sygnalizatorem wskazującym stały sygnał.

(…)

Rozdział VIII

Uszkodzenia i wyłączenia przejazdowych urządzeń przejazdowych

3547. Jeśli maszynista zauważy uszkodzenie (otwarte) PZZ, o których nie był poinformowany to musi podawać powtarzalny sygnał Pozor (baczność) i w miarę możliwości zatrzymać się przed przejazdem, może kontynuować jazdę ale powinien postępować tak jak by był powiadomiony rozkazem pisemnym Op część A. Jeśli maszyniście nie uda się przed przejazdem zatrzymać to już nie musi się zatrzymywać (jeśli nie doszło do zderzenia z pojazdem drogowym).

3548. Każdy pracownik, który zauważy uszkodzenie PZZ i/lub tarcz ostrzegawczych przejazdowych musi o tym fakcie niezwłocznie poinformowac dyżurnego ruchu jednej z sąsiednich stacji. Maszynista przejeżdżającego pociągu musi w tej stacji zatrzymać pociąg jeżeli nie miał możliwości zgłoszenia usterki za pomocą radiotelefonu. Dyżurny ruchu, któremu zgłoszono uszkodzenie PZZ niezwłocznie poinformuje dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji.

(…)

CZĘŚĆ DZIESIĄTA

ZAMKNIĘCIA

Kapitola I

Všeobecná ustanovení

3601. Výluky mohou být **předpokládané** nebo **nepředpokládané.**

(…)

Kapitola IV

Napěťové výluky trakčního vedení

3655. **Napěťová výluka trakčního vedení** je stav kdy všechna elektrická hnací vozidla musí mít v dotčeném úseku stažené sběrače

(…)

3659. O mimořádné jízdě se staženými sběrači musí být zpraveni písemným rozkazem strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel činných a pohotových k službě. Za zpravení odpovídá výpravčí stanice s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením ve stanici nebo výpravčí stanice bezprostředně před místem s napěťovou výlukou trakčního vedení na širé trati.
Pokud strojvedoucí zjistí, že jsou umístěna přenosná návěstidla pro elektrický provoz i v době mimo časové vymezení platnosti pokynu o jízdě se staženými sběrači nebo když o jízdě se staženými sběrači není zpraven, jedná podle těchto návěstidel.

(…)

3667. Pokud strojvedoucí obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane příslušný pokyn.

(…)

ČÁST DVANÁCTÁ

PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Kapitola II

Použití vozidla

Rozdział I

Postanowienia ogólne

3601. Zamknięcia mogą być **planowane** lub **nieplanowe**

(…)

Rozdział IV

Wyłaczenia napięcia w sieci trakcyjnej

3655. Wyłaczenia napięcia w sieci trakcyjnej to stan w którym wszystkie elektryczne pojazdy trakcyjne muszą mieć opuszczone pantografy na odcinku z wyłączonym napięciem.

(…)

3659. W przypadku wystąpienia konieczności jazdy z opuszczonymi pantografami maszyniści wszystkich czynnych lokomotyw muszą zostać powiadomieni rozkazem pisemnym. Za powiadomienie odpowiada dyżurny ruchu stacji, na której wystąpiła przyczyna takiej jazdy lub dyżurny ruchu wyprawiający pociągi bezpośrednio przed miejscem gdzie wystąpiła taka okoliczność.
Jeśli maszynista stwierdzi, że miejsce osygnalizowane jest sygnałami przenośnymi (wskaźnikiami We) i poza czasem obowiązywania czasowego opuszczenia pantografów lub gdy nie był powiadomiony o jeździe z opuszczonymi pantografami to stosuje się do tych sygnałów.

(…)

Jeśli maszynista otrzymał polecenie opuszczenia pantografów nie może ich podnieść dopóki nie dostanie stosownego polecenia.

(…)

CZĘŚĆ DWUNASTA

RUCH POCIĄGÓW

Rozdział II

Wkorzystanie pojazdów

A. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU HNACÍCH VOZIDEL

3781. Za technickou způsobilost hnacích vozidel a SHV podle obecně závazných právních předpisů a dodržování dalších smluvních podmínek stanovených provozovatelem dráhy při jejich použití na dráhách, kde je provozovatelem dráhy SŽDC, odpovídá dopravce.

3782. Na hnacím vozidle v traťovém výkonu musí být k dispozici nejméně červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, dvě koncovky a žlutá deska z odrazového materiálu.

(…)

B. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU SPECIÁLNÍCH VOZIDEL

Všeobecné podmínky

3815. Za dodržení podmínek technického charakteru, uvedených v příslušných předpisech zařaditele speciálního vozidla pro jednotlivé typy speciálních vozidel (např. největší sklon, nejmenší poloměr oblouku, nejvyšší dovolená rychlost, spojování, jejich svěšování apod.), odpovídá zařaditel nebo strojvedoucí SHV; za dodržení podmínek pro dopravu (např. sjednání jízdy apod.) odpovídá výpravčí.

3816. Způsob dopravy určí zařaditel nebo strojvedoucí SHV.

3817. Strojvedoucí odpovídá za bezpečnost jízdy (posunu) i za bezpečnost osob a nákladu dopravovaných speciálním vozidlem.

3819. Na trati s kolejovými úseky musí speciální vozidla při jízdě jako vlak zaručovat součinností s kolejovými úseky správnou činnost zabezpečovacího zařízení.

3820. Dvoucestná vozidla, u kterých je brzdění a trakce na silničních kolech a zatížení je rozděleno na silniční a železniční kola, se vždy považují za vozidla, která nezaručují součinnost s kolejovými úseky.

A. WARUNKI WYKORZYSTANIA I EKSPLOATACJI POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

3781. Za sprawność techniczną pojazdów trakcyjnych i specjalnych pojazdów trakcyjnych zgodnie z ogólnie przyjętymi przepisami prawnymi oraz dotrzymywanymi warunkami umowy ustanowionymi przez zarządcę infrastruktury SZDC odpdpwiada przewoźnik.

3782. Na pojeździe trakcyjnym musi być do dyspozycji conajmniej jedna czerwona chorągiewka, latarka z białym światłem, dwie końcówki i żółta tabliczka z odblaskiem.

(…)

B. WARUNKI WYKORZYSTANIA I EKSPLOATACJI POJAZDÓW SPECJALNYCH

Warunki ogólne

3815. Za dotrzymanie warunków o charakterze technicznym ujętych w odpowiednich przepisach (najwyższe pochylenie, najmniejszy promien łuku, max. Dozwolona prędkość, rodzaj połączenia i sprzęgów, odpowiada dysponent SHV (specjalnego pojazdu trakcyjnego). Za dotrzymanie warunków przejazdowych, przygotowanie drogi przebiegu z odpowiednimi obwarowaniami itd. odpowiada dyżurny ruchu.

3816. Rodzaj przejazdu określa dysponent lub maszynista SHV (specjalnego pojazdu trakcyjnego).

3817. Maszynista odpowiada za bezpieczeństwo jazdy (manewry) oraz bezpieczeństwo osób i ładunku przewożonego specjalnym pojazdem trakcyjnym.

3819. Na szlaku z odcinkami izolowanymi pojazd specjalny podczas jazdy pociągowej musi gwarantować współdziałanie z odcinkami izolowanymi i zapewniać działanie urządzeń zabezpieczenia.

3820. Pojazdy dwudrogowe jadące na kołach drogowych u których hamowanie odbywa się na kołach drogowych a obcążenie rozkłada się na zestawy i koła drogowe uważa się za pojazdy nie gwarantujące współdziałania z odcinkami izolowanymi

(…)

3823. Ve stanicích se odstavují speciální vozidla jen se souhlasem výpravčího a to především na koleje, na něž je znemožněn vjezd vozidel uzamčením příslušných výhybek výměnovými, popř. přenosnými výměnovými zámky nebo zajištěním příslušné výhybky nouzovým závěrem a zadáním štítku výluky.

3824. Za řádné zajištění speciálního vozidla proti ujetí, jeho krytí a za odstranění zařízení proti ujetí a přenosných návěstidel před uvedením speciálního vozidla do pohybu odpovídá strojvedoucí SHV nebo doprovod speciálního vozidla.

(…)

3835. Při dopravě speciálních vozidel jako vlak s použitím hnacího vozidla nebo vlakem nákladní dopravy musí být strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla dopravcem zpraven písemně o podmínkách pro tuto dopravu.

(…)

C. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU OSTATNÍCH VOZIDEL

Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku

3844. Je-li do vlaku zařazeno vozidlo (včetně hnacího), jehož maximální rychlost, přechodnost, technický stav nebo personální obsazení vyžaduje snížení stanovené rychlosti, zpraví dopravce prokazatelně strojvedoucího o nižší stanovené rychlosti. Pokud vlak nebude z tohoto důvodu schopen dodržet jízdní doby, stanovené jeho TJŘ, požádá dopravce provozního dispečera o nové přidělení kapacity dopravní cesty s rychlostí, odpovídající skutečnosti.

(…)

Kapitola VI

Doprava mimořádných zásilek

3904. Zásilka se považuje za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k parametrům užitých drážních vozidel a tratí, dotčených přepravou, vyžaduje přijetí a provedení

(…)

3823. Na stacjach pojazdy specjalne odstawia się za zgodą dyżurnego ruchu na tory, na które nie jest możliwy wjazd innych pojazdów.Zwrotnice prowadzące na te tory muszą być odpowiednio ułożone , zamknięte ioznaczone odpowiednią tablicą (tor zamknięty)

3824. Za właściwe zabezpieczenie pojazdu specjalnego przed zbiegnięciem, za jego ochronę oraz usunięcie urządzeń zabezpieczających przed zbiegnięciem, za oznakowanie sygnałami pojazdu przed włączeniem do ruchu odpowiada maszynista SHV (specjalnego pojazdu trakcyjnego) lub konwojent.

(…)

3835. Przy jeździe specjalnego pojazdu trakcyjnego jako pociąg z wykorzystaniem pojazdu trakcyjnego lub jeździe z włączonym SHV do pociągu maszynista pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg musi być poinformowany pisemnie o szczegółach i warunkach przewozu przez przewoźnika.

(…)

C. WARUNKI WYKORZYSTANIA I EKSPLOATACJI POZOSTAŁYCH POJAZDÓW.

Warunki ogólne włączania do pociągu

3844. Jeśli do pociągu włączono pojazd (wraz z pojazdem trakcyjnym) którego maksymalna prędkość, stan techniczny i obsada wymaga obniżenia rozkładowej prędkości to przewoźnik musi o tym fakcie powiadomić maszynistę. Jeśli z tego powodu pociąg nie będzie mógł dotrzymacz czasu jazdy określonego w rozkładzie jazdy to przewoźnik musi wnioskować u dyspozytora o przydzielenie nowej trasy z odpowiednią prędkością

(…)

Rozdział VI

Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3904. Przesyłkę uważa się za nadzwyczajną jeśli ze względu na wymiary, ciężar, charakter, parametry pojazdów, parametry linii wymagane jest przyjęcie i wykonanie specjalnych, technicznych ograniczeń u zarządcy

zvláštních technických nebo provozních opatření u některého zúčastněného provozovatele dráhy.
Mimořádná zásilka se smí přepravovat jen po splnění podmínek, stanovených provozovatelem dráhy.

3905. Přepravu mimořádné zásilky je dopravce povinen předem projednat s URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek). URMIZA odsouhlasí přepravní cestu mimořádné zásilky, stanoví podmínky pro její dopravu a vydá dopravci povolení k přepravě mimořádné zásilky. Jakákoliv změna oproti údajům uvedeným v povolení musí být znovu projednána a odsouhlasena.

3906. Dopravce je odpovědný za to, že:

a) náklad je naložen na vozech uvedených v povolení;

b) skutečné míry kritických bodů zásilky s překročenou ložnou mírou souhlasí s údaji uvedenými v povolení;

c) nařízené podmínky pro přepravu mimořádné zásilky jsou splněny;

d) zásilka je označena příslušnými nálepkami pro přepravu mimořádné zásilky.

(…)

3909. Mimořádná zásilka smí být dopravována jen po URMIZA odsouhlasené přepravní cestě a podle stanovených podmínek pro dopravu mimořádné zásilky, zahrnující technické, přepravní a dopravní podmínky.

(…)

3911. O nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky musí dopravce zajistit písemné zpravení strojvedoucího takto: „*Rychlost 50/20 km/h*“.
V údaji rychlosti před lomítkem je uvedena rychlost (v km/h), která nesmí být během dopravy překročena. Není-li nutno jinak omezit stanovenou rychlost, uvede se před lomítkem písmeno „N“.

Na rychlost uvedenou za lomítkem upraví strojvedoucí rychlost:

a) na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí;

b) přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší;

infrastruktury.

Przesyłkę nadzwyczajną można przesyłać po spełnieniu warunków określonych przez zarzadcę infrastruktury.

3905. Przewóz przesyłki nadzwyczajnej powinien być wcześniej z URMIZA (Centralnym Rejestrze Przesyłek nadzwyczajnych)
URMIZA wydaje zgodę na przewóz przesyłki, uzgadnia warunki jej przewozu, wydaje pozwolenie przewoźnikowi na przewóz. Jakakolwiek zmiana warunków ujętych w zezwoleniu musi być ponownie uzgodniona i zatwierdzona.

Przewoźnik odpowiada za:

3906. a) czy ładunek jest załadowany na wagonach określonych w pozwoleniu

b) czy rzeczywiste wartości punktów krytycznych przesyłki z przekroczoną skrajnią są zgodne z danymi ujętymi w zezwoleniu.

c) czy zarządzone warunki przewozu przesyłki nadzwyczajnej są spełnione.

d) czy przesyłka oznaczona jest właściwymi nalepkami dotyczącymi przesyłek nadzwyczajnych.

(…)

3909. Przesyłka nadzwyczajna może być przewożona tylko po uzgodnieniu drogi przewozu przez URMIZA zgodnie z określonymi warunkami przewozu przesyłek nadzwyczajnych zawierających warunki techniczne i eksploatacyjne.

(…)

3911. O zarządzonym ograniczeniu prędkości przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej przewoźnik musi pisemnie powiadomić maszynistę w następujący sposób: „*Rychlost 50/20 km/h*“.(Prędkość 50/20 km/h)
W podanym ograniczeniu prędkości, prędkość jest podana przed ukośnikiem (v km/h), która nie może być podczas przewozu przekroczona. Jeśli nie można w inny sposób ograniczyć określonej prędkości to przed ukośnikiem umieszcza się literę „N“.
Prędkość podaną za ukośnikiem zmieni maszynista:

a) Na sygnał na semaforze, który nakazuje obniżenie prędkości do 30 km/h lub 40 km/h w okręgu osłanianym przez ten semafor.

b) Przez rozjazdy w stacji z wjazdową i wyjazdową prędkością 40 km/h i niższą

c) při posunu přes výhybky

(…)

3913. Zjistí-li některá stanice, že zásilka překračuje ložnou míru a není projednána, případně se z jiného důvodu stala zásilkou mimořádnou, nebo se dopravuje bez dodržení podmínek stanovených URMIZA, popř. po jiné než odsouhlasené přepravní cestě, zadrží ji a případ prostřednictvím provozního dispečera ohlásí dopravci a na URMIZA.

(…)

Kapitola VII

Doprovod vlaku

A. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PŘED ODJEZDEM A ZA JÍZDY VLAKU

3926. Pokud strojvedoucí vlaku zjistí, že vlak odjíždí:
a) na nesprávnou kolej a nebyl o této jízdě písemně zpraven;
b) na jinou trať, než předepisuje TJŘ, pokud nebyl zpraven písemným rozkazem o jízdě odklonem;
c) na správnou kolej nebo proti správnému směru, ale byl zpraven (popr. informovan) o jizde po jine tratove koleji

musí neprodleně zastavit a vzniklou situaci co nejdříve oznámit výpravčímu přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance

(…)

Povinnosti za jízdy vlaku

3933. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla odpovídá za všechna dopravní opatření, která vyplývají z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu.

3934. Za jízdy vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a při vjezdu do stanice, sleduje, je-li vjezdová kolej volná.

3935. Dojde-li za jízdy vlaku na širé trati ke vzniku mimořádnosti, oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu a dohodne s ním způsob odstranění závady a podmínky další jízdy vlaku.

c) Podczas manewrowania po rozjazdach

(…)

3913. Jeśli któraś ze stacji stwierdzi, że przesyłka przekracza skrajnię i nie jest uzgodniona lub z innego powodu stała się przesyłką nadzwyczajną albo jest przewożona bez dotrzymania warunków określonych przez URMIZA bądź jest przesyłana po innej niż uzgodniona trasie to musi zatrzymać przesyłkę i otym fakcie powiadomić za pośrednictwem dyspozytora przewoźnika i URMIZA

(…)

Rozdział VII

Drużyna pociągowa

A. OBOWIĄZKI DRUŻYNY POCIĄGOWEJ PRZED ODJAZDEM I PODCZAS JAZDY POCIĄGU.

3926. Jeśli maszynista pociągu stwierdzi, że pociąg odjeżdża;
a) na nieodpowiedni tor a nie był o tym pisemnie powiadomiony
b) na inny szlak niż wyznaczony rozkładem jazdy, jeśli nie był informowany rozkazem pisemnym o jeździe inną trasą.
c) na właściwy tor lub w przeciwnym kierunku, ale był poinformowany o jeździe po innym torze szlakowym.

musi niezwłocznie zatrzymać a o powstałej sytuacji natychmiast powiadomić dyżurnego ruchu bezpośrednio lub za pośrednictwem innego pracownika

(…)

Obowiązki podczas jazdy pociągu

3933. Maszynista pojazdu trakcyjnego odpowiada za wszystkie ograniczenia, które wynikają z jazdy pociągu i z kontaktu z pracownikami zarządzającymi infrastrukturą.

3934. Podczas jazdy pociągu maszynista lokomotywy prowadzącej pociąg śladzi czy odpowiednie semafory pozwalają na jazdę a przy wjeździe na stację czy tor wjazdowy jest wolny.

3935. Jeśli podczas jzdy pociągu na szlaku powstanie nieprzewidziane zdarzenie to o tym fakcie niezwłocznie maszynista musi powiadomić dyżurnego ruchu i uzgodnić z nim sposób usunięcia nieprawidłowości oraz ustalić dalsze warunki jazdy.

3936. Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není dovolena, je-li vlak něčím ohrožen, popř. že jeho další jízdou by mohla být ohrožena jiná zařízení (trakční vedení, návěstidla, apod.).
Zpozoruje-li strojvedoucí při jízdě vlaku na vícekolejné trati (při souběhu tratí), že by mohl být ohrožen jiný vlak poruchou koleje, trakčního vedení, překážkou na trati nebo v její blízkosti apod., musí ihned na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou a co nejrychleji zpravit výpravčího a řídit se jeho pokyny. V případě nebezpečí z prodlení použije strojvedoucí i výpravčí všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená.

Stejně tak musí strojvedoucí sám nebo prostřednictvím členů obsluhy vlaku použít všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená, nemůže-li vyrozumět výpravčího o ohrožení jízdy vlaku po sousední koleji.

3936. Maszynista jest zobowiązany za pomocą wszelkich dostępnych środków zatrzymać pociąg jeśli stwierdzi , ze jazda jest niedozwolona lub czymś zagrożona albo, że dalsza jazda mogła by być zagrożona (uszkodzenie sieci trakcyjnej, semafora itd.)
Jęsli maszynista zauważy przy jeździe pociągu na wielotorowym szlaku (u zbiegu linii), że jego pociąg może być zagrożony na skutek uszkodzonego toru, sieci trakcyjnej, leżącej przeszkody na torze i obok itp. Musi natychmiast na pojeździe trakcujnym zaświecić sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky**, stój, ewentualni jeśli stwierdzi jazdę pojazdów naprzeciw siebie lub podczas ograniczonej widzialności ostrzeżenie musi uzupełnić również sygnałem dźwiękowym i natychmiast powiadomić dyżurnego ruchu oraz wykonywać wszystkie mjego polecenie. W przypadku zagrożenia opóźnienia przekazania tej informacji maszynista i dyżurny ruchu przy pomocy wszystkich dostępnych środków muszą zatrzymać pociąg, którego jazda jest zagrożona.
Oprócz ww. maszynista musi sam albo za pośrednictwem członka drużyny pociągowej użyć wszelkich dostępnch środków do zatrzymania pociągu, którego jazda jest zagrożona, jeżeli nie ma możliwości powiadomienia dyżurnego ruchu o zagrożeniu jazdy pociągu po sąsiednim torze.

3937. Zastaví-li strojvedoucí před nesjízdným místem na širé trati, které je kryto, zjistí u zaměstnance, který nesjízdné místo zajišťuje, příčinu krytí trati a dohodne s výpravčími sousedních stanic podmínky a způsob další jízdy vlaku.

3937. Po zatrzymaniu pociągu przed nieprzejazdnym miejscem na szlaku, które jest osygnalizowane, maszynista musi zasięgnąć informacji od pracownika, który strzeże to miejsce o przyczynie powstałej przeszkody i uzgodni z dyżurnymi sąsiednich stacji dalszy sposób postępowania.

3938. S vlakem, který zastavil svým čelem až za hlavním návěstidlem zakazujícím jízdu, nesmí strojvedoucí couvnout bez souhlasu výpravčího, který toto návěstidlo obsluhuje.

3938. Z pociągiem, który zatrzymał się za semaforem zabraniającym jazdy zabrania się maszyniście cofać bez zgody dyżurnego ruchu obsługującego ten semafor.

3939. U vlaků s postrkem nebo s hnacím vozidlem pohotovým k službě na konci vlaku musí strojvedoucí tohoto hnacího vozidla zajistit, aby po zastavení vlaku nedošlo k posunutí jeho konce zpět za námezník.

3939. Przy pociągach z popychem lub z lokomotywą przygotowaną do pracy na końcu pociągu maszynista tej lokomotywy lub tego popych musi zabezpieczyć aby po zatrzymaniu pociągu nie doszło do przesunięcia końca pociągu poza ukres.

B. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PŘI MIMOŘÁDNÉM ZASTAVENÍ VLAKU NA ŠIRÉ TRATI

B. OBOWIĄZKI DRUŻYNY POCIĄGOWEJ PRZY NIEPRZEWIDZIANYM ZATRZYMANIU POCIĄGU NA SZLAKU.

3952. Zastavil-li vlak mimořádně na širé trati a strojvedoucí nemá žádnou možnost ohlásit tuto mimořádnost výpravčímu, musí po uplynutí 15 minut předpokládat ze strany výpravčího nouzová opatření (např. jízdu vlaku po sousední koleji vícekolejné trati s příkazem ke zjištění stavu na trati, jízdu za vlakem na jednokolejné trati za účelem navázání styku se stojícím vlakem, příchod posla apod.).

3952. Jeżeli pociąg zatrzyma się na szlaku i maszynista nie ma żadnych możliwości zgłoszenia tego faktu do dyżurnego ruchu, musi po upływie 15 minut oczekiwać od dyżurnego ruchu podjęcia działań (np. Jazda pociągu po sąsiednim torze z poleceniem sprawdzenia przyczyny ztrzymania pociągu, jazdy za pociągiem na szlaku jednotorowym do zatrzymanego pociągu celem uzyskania kontaktu, wysłanie posłanca itp.).

3953. Stojí-li vlak u vjezdového nebo oddílového návěstidla déle než 10 minut, upozorní strojvedoucí na vlak výpravčího obsluhujícího návěstidlo. U vjezdového, cestového nebo oddílového návěstidla, které je zhaslé nebo ukazuje pochybnou návěst, nebo je-li strojvedoucí vyrozuměn o tom, že jízda kolem tohoto návěstidla bude dovolena písemným rozkazem, se strojvedoucí ohlásí ihned.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na oddílová návěstidla automatického bloku.

3953. Jeżeli pociąg stoi przed wjazdowym lub odstępowym semaforem dłużej niż 10 minut, maszynista o tym powiadomi dyżurnego ruchu obsługującego ten semafor. Przy semaforze wjazdowym, drogowskazowym lub wyjazdowym, który jest ciemny lub wskazujący sygnał wątpliwy, lub jeżeli maszynista jest powiadomiony o tym, że jazda obok tego semafora będzie dozwolona jazda po otrzymaniu rozkazu pisemnego maszynista zglasza się natychmiast.
Powyższe postanowienia nie są ważne dla somoczynnej blokady liniowej.

3954. Při mimořádném zastavení vlaku s přepravou cestujících na širé trati vyrozumí strojvedoucí členy obsluhy vlaku o příčině zastavení (je-li mu známa). Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možnosti jejich vystupování z vlaku.

3954. Przy nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu pasażreskiego na szlaku maszynista powiadomi członków drużyny pociągowej o przyczynie zatrzymania (jeżeli ją zna). Drużyna pociągowa poinformuje podróżnych o zatrzymaniu i zabroni w miarę mozliwości wysiadania z pociągu.

3955. Pokud si strojvedoucí vyžádá pomocné hnací vozidlo, nesmí pokračovat v další jízdě bez souhlasu výpravčího přední stanice.

3955. Jeżeli maszynista zażąda lokomotywy pomocniczej nie może kontynuować jazdy bez zgody dyżurnego ruchu przedniej stacji.

3956. Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu zastavení na trati, musí si pro další jízdu vždy vyžádat svolení od výpravčího přední stanice, a to buď přímo nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice. Výpravčí smí dát toto svolení, až když o odjezdu vlaku z trati zpraví všechna traťová stanoviště, jichž se další jízda vlaku týká. Nemůže-li výpravčí zpravit některého závoráře (a nemůže-li jej zpravit ani prostřednictvím strojvedoucího nebo výpravčího zadní stanice), nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv.

Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat svolení výpravčího, smí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a musí proto jednat jako by byl zpraven rozkazem Op, část A. Strojvedoucí musí při další jízdě dávat opakovaně návěst **Pozor**.

3956. Jeżeli maszynista zgłosi dyżurnemu ruchu zatrzymanie na szlaku, musi zawsze dalszą jazdę uzgodnić z dyżurnym ruchu przedniej stacji, jeśli to nie jest mozliwe może to uczynić za pośrednictwem dyżurnego ruchu tylnej stacji. Dyżurny ruchu może dać pozwolenie na dalszą jazdę pociągu na szlaku dopiero po wcześniejszym powiadomieniu dróżników przejazdowych. Jeżeli dyżurny ruchu nie mógł powiadomić jakiegoś dróżnika (jeżeli nie jest to możliwe ani za pośrednictwem maszynisty lub dyżurnego ruchu tylnej stacji) da maszyniście polecenie do wypełnienia rozkazu szczególnego Pv.
Jeżeli maszynista nie może uzyskać zgody dyżurnego ruchu może kontynuować jazdę jako jazdę na widoczność i powinien spodziewać się, że przejazdy z PZZ nie będą zamknięte i musi postępować jak by był powiadominoy rozkaze Op część A. Maszynista musi przy dalszej jeździe powtarzać sygnał Pozor (baczność).

Couvání (návrat) vlaku bez souhlasu výpravčího zadní stanice není dovoleno!

Cofanie pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tylnej stacji jest zabronione.

3957. Zastaví-li vlak před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávána, smí strojvedoucí pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů; rychlost jízdy musí strojvedoucí upravit tak, aby zastavil i před případným nesjízdným místem. Lze-li během jízdy navázat spojení s výpravčím alespoň jedné ze sousedních stanic, řídí se strojvedoucí při další jízdě dle jeho pokynů. Nelze-li během jízdy navázat spojení s výpravčím, musí jet strojvedoucí podle rozhledových poměrů až do nejbližší stanice, kde zastaví a případ oznámí výpravčímu.

3957. Jeżeli pociąg zatrzyma się przed przenośnym sygnałem **Stůj** (stój), i jeżeli jest niemożliwe uzyskanie informacji o przyczynie ustawienia tego sygnału może maszynista kontynuować jazdę jako jazdę na widoczność. Prędkość jazdy musi maszynista regulować tak aby się zatrzymal przed nieprzejezdnym miejscem. Jeżeli w czasie jazdy maszynista ma możliwość porozumienia się z dyżurnym ruchu jednej z sąsiednich stacji to kontynuuje jazdę wg jego polecenia. Jeżeli w czasie jazdy maszynista nie ma możliwość porozumienia się z dyżurnym ruchu, to kontynuuje jazdę jako jazdę na widoczność aż do najbliższej stacji gdzie musi zatrzymać się i poinformować dyżurnego ruchu.

3958. Při roztržení vlaku nebo při jiných mimořádnostech, které se projeví silným poklesem tlaku nebo únikem vzduchu z hlavního potrubí (např. při použití záchranné brzdy), je strojvedoucí povinen učinit bezodkladně všechna dostupná opatření pro zjištění příčiny zastavení vlaku a závadu ohlásit výpravčímu. Při jízdě vlaku na dvoukolejné trati musí strojvedoucí i výpravčí předpokládat vznik překážky pro jízdu vlaku po sousední koleji a nesjízdnost této koleje. Strojvedoucí proto musí ihned na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích drážních vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou.

Výpravčí stanice, který zprávu přijal, musí zajistit, že na tuto kolej (koleje) nebude do zjištění její volnosti a průjezdnosti vypraven žádný vlak. Pokud takový vlak již vypraven byl, musí výpravčí oznámit strojvedoucímu, po které koleji a kterým směrem vlak jede. Strojvedoucí musí v rámci svých možností dávat tomuto vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Mají-li však strojvedoucí nebo výpravčí spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím ohroženého vlaku, využijí k zpravení (zastavení) vlaku tohoto spojení.

3958. Przy rozerwaniu pociągu lub innych nieprawidłowościach, które przejawiają się dużym spadkiem ciśnienia lub ubytkiem powietrza z przewodu głównego (np. przy użyciu hamulca bezpieczeństwa), maszynista powinien niezwłocznie wykonać wszystkie możliwe czynności dla uzyskania informacji o przyczynie zatrzymania pociągu i poinformować dyżurnego ruchu. Przy jeździe pociągu na szlaku dwutorowym maszynista i dyżurny ruchu muszą przewidzieć przeszkodę na torze sąsiednim i nieprzejazdność tego toru. Maszynista musi niezwłocznie osygnalizować swój pojzad trakcyjny sygnałem **Stůj, zastavte všemi prostředky,** (stój), w przypadku zauważenia pojazdów jadących z przeciwka lub przy ograniczonej widzialności podawać sygnał dźwiękowy.
Dyżurny ruchu stacji, który otrzymał powyższe informacje, że do momentu zwolnienia tego toru (torów), nie będzie wyprawiał żadnych pociągów. Jeżeli taki pociąg już był wyprawiony dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę, po którym torze i w jakim kierunku jedzie. Maszynista musi w miarę możliwości podawać temu pociągowi sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky (**stój**).** Jeżeli maszynista lub dyżurny ruchu mają radiotelefoniczne połączenie z maszynistą zagrożonego pociąguto wykorzystają to połączenie.

(…)

3959. Pokud dojde k použití záchranné brzdy v době, kdy je záchranná brzda překlenuta, nebo v úseku, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito, musí strojvedoucí zastavit, jakmile celý vlak opustí úsek, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito. Dále musí postupovat podle předchozího článku.

(…)

3959. Jeśli dojdzie do użycia hamulca bezpieczeństwa w trakicie kiedy hamulec jest zablokowany lub w odcinku, w którym musi być zablokowany maszynista zatrzyma pociąg dopiero wtedy kiedy pociąg zjedzie z odcinka, na którym obowiązuje blokada. Następnie musi postępować wg poprzedniego punktu.

(…)

C. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PŘED ZASTAVENÍM A ZA POBYTU VLAKU VE STANICI

3972. Za vjezdu vlaku je strojvedoucí povinen pozorovat, nedávají-li se mu ve stanici, zejména ze stanovišť, návěsti.
Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla musí zastavit čelo vlaku na příslušném místě po zastavení, odpovídá za zachování volnosti předního námezníku.

(…)

3974. Po zastavení vlaku může vlak popojet nebo couvnout jen se souhlasem výpravčího daným přímo nebo prostřednictvím určeného zaměstnance stanice. Přitom musí být dodržena veškerá ustanovení, platná pro posun. U vlaku s přepravou cestujících se musí vlaková četa a cestující na tento pohyb zvlášť upozornit.

3975. Po zastavení vlaku musí strojvedoucí, popř. členové obsluhy vlaku, upozornit výpravčího na všechny okolnosti, které mají nebo mohou mít vliv na další jízdu vlaku. Výpravčího je nutné zejména upozornit, bude-li třeba prodloužit pravidelný pobyt ve stanici.

3976. Byla-li zjištěna za jízdy vlaku na některém voze závada, anebo byla-li hlášena výpravčímu, musí být vůz po zastavení prohlédnut. Na nutnost prohlídky upozorní výpravčí strojvedoucího.

3977. Při mimořádném zastavení vlaku s přepravou cestujících ve stanici vyrozumí strojvedoucí členy obsluhy vlaku o příčině zastavení (je-li mu známa). Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možnosti jejich vystupování z vlaku.

(…)

F. NESCHOPNOST STROJVEDOUCÍHO

4001. Stane-li se neschopným strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla a není-li u vlaku jiný odborně způsobilý zaměstnanec, který by převzal řízení hnacího vozidla, nesmí vlak pokračovat v další jízdě. Vedoucí obsluhy vlaku neprodleně informuje výpravčího o vzniklé mimořádnosti a postupuje podle jeho pokynů.
Jedná-li se o vlak bez členů obsluhy vlaku a výpravčí nebyl

(…)

C. OBOWIĄZKI DRUŻYNY POCIĄGOWEJ PRZED ZATRZYMANIEM I PODCZAS POSTOJU POCIĄGU NA STACJI.

3972. Przy wjeździe pociągu maszynista jest zobowiązany obserwować czy nie są na stacji podawane sygnały.
Mazynista lokomotywy pociągowej musi zatrzymać czoło pociągu we właściwym miejscu, po zatrzymaniu odpowiada za nie zajęcie ukresu.

(…)

3974. Po zatrzymaniu pociągu może pociąg pociągnąć lub cofnąć tylko po uzyskaniu zgody bezpośrednio od dyżurnego ruchu lub za pośrednictwem właściwego pracownika stacji. Przy tym należy dotrzymać wszystkich postanowień dotyczących manewrów. Drużyna pociągowa o powyższym musi powiadomić podróżnych.

3975. Po zatrzymaniu pociągu maszynista lub członek drużyny pociągowej musi powiadomić dyżurnego ruchu o wszystkich okolicznościach, które mają lub mogą mieć wpływ na dalszą jazdę pociągu. Dyżurny ruchu musi być przede wszystkim poinformowany o przedłużeniu rozkładowego postoju na stacji.

3976. W przypadku zauważenia podczas jazdy w jednym z wagonów usterki lub jeżeli o tej usterce był poinformowny dyżurny ruchu,należy dokonać oględzin wagonu po zatrzymaniu. O konieczności wykonania oględzin maszynista powiadomi dyżurnego ruchu.

3977. Przy nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu z podróżnymi w stacji maszynista powiadomi członków drużyny pociągowej o przyczynie zatrzymania (jeżeli ją zna). Drużyna pociągowa poinformuje podróznych i w miarę możliwości zabroni wysiadania z pociągu.

(…)

F. NIEDYSPOZYCJA MASZYNISTY

4001. Jeżeli maszynista lokomotywy pociągowej jest niedysponowany i jeżeli przy pociągu nie ma innego odpowiedzialnego pracownika do kierowania pojazdem trakcyjnym to zabrania się kontynuowania jazdy. Kierownik pociągu niezwłocznie poinformuje dyżurnego ruchu i dalej postępuje wg jego poleceń.
Przy pociągu bez drużyny konduktorskiej, jeżeli dyżurny ruchu nie był

strojvedoucím vyrozuměn o mimořádné situaci, musí předpokládat překážku na trati.

(…)

ČÁST TŘINÁCTÁ

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A JINÉ MIMOŘÁDNOSTI

Kapitola I

Všeobecně

4016. **Mimořádnou událostí** v drážní dopravě je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, které ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

4017. **Závažná nehoda** v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu[6].
Nehoda v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody[7].
Jiné mimořádné události se považují za **ohrožení** v drážní dopravě.

4018. **Ohlašovací pracoviště** je místo, na které se ohlašuje vznik mimořádné události a které zajišťuje jejich další ohlášení.

4019. Každý zaměstnanec SŽDC, dopravce nebo právnické a fyzické osoby, který na základě smluvního vztahu vykonává pro SŽDC práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo k ovlivňování drážní dopravy (dále jen „zaměstnanec“), který ve své pracovní době zjistil nebo se věrohodně dozvěděl, že došlo k mimořádné události či jiné mimořádnosti, je povinen ji ohlásit. A to:

[6] Výše škody je stanovena zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
[7] Výše škody je stanovena zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

przez maszynistę poinformowany o nieprzewidzianej sytuacji to musi przewidzieć istnienie przeszkody na szlaku.

(…)

CZĘŚĆ TRZYNASTA

WYPADKI I INNE WYDARZENIA

Rozdział I

OGÓLNE

4016. Wydarzeniem nadzwyczajnym w transporcie kolejowym jest poważny wypadek, wypadek lub zagrożenie, które zagraża lub obniża bezpieczeństwo, punktualność i płynność funkcjonowania transportu kolejowego, zagraża bezpieczeństwu osób, bezpiecznej eksploatacji budowli i urządzeń lub zagraża środowisku.

4017. Poważnym wypadkiem w transporcie kolejowym jest kolizja lub wykolejenie taboru, które nastąpiło w związku z ruchem kolejowym w wyniku, którego śmierć lub rozległe uszkodzenie ciała odniosło conajmniej 5 osób lub powstały znaczne szkody
Wypadkiem w transporcie kolejowym jest wydarzenie, które miało miejsce w związku z funkcjonowaniem transportu kolejowego którego następstwem jest śmierć, obrażenia ciała lub znaczne szkody.
Inne przypadki i zdarzenia są traktowane jako zagrożenia w ruchu kolejowym.

4018. Stanowisko zgłoszenia to miejsce w którym zgłasza się wydarzenia nadzwyczajne, i które przekazuje te informacje dalej.

4019. Każdy pracownik SŽDC, przewoźnika lub osoba prawna i fizyczna, który wykonuje prace na rzecz SŽDC lub inne czynności wpływające na działanie systemu kolei lub wpływa na działanie ruchu kolejowego (zwany dalej pracownikiem), który w czasie pracy dowiedział się w sposób wiarygodny o zaistniałym zdarzeniu nadzwyczajnym jest zobowiązany zgłosić to:

a) V případě mimořádné události na příslušné ohlašovací pracoviště podle následující kapitoly;
b) v případě jiné mimořádnosti ve stanici výpravčímu, na širé trati výpravčímu alespoň jedné ze sousedních stanic.

Výše uvedené ohlášení musí ohlašovací pracoviště nebo výpravčí zapsat do určeného záznamníku; není-li veden, do telefonního zápisníku.

(…)

Kapitola II

Mimořádné události

4028. Každý zaměstnanec, který není zaměstnancem ohlašovacího pracoviště, je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádné události, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší ohlašovací pracoviště, a to buď přímo anebo prostřednictvím výpravčího.

Ohlašovací pracoviště jsou stanovena příslušnou SŘ a jsou uvedena v TTP.

4029. Při ohlašování mimořádné události je zaměstnanec povinen ohlásit:
a) svoje příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo, odkud volá;
b) místo vzniku mimořádné události a její stručný popis;
c) povětrnostní podmínky.

Kromě toho je zaměstnanec povinen ohlásit následující údaje, pokud je zná a případně i pokud je schopen je posoudit:
d) druh a čísla postižených vlaků;
e) následky mimořádné události (usmrcení, zranění osob, počet vykolejených vozidel, poškození zařízení SŽDC nebo dopravce a přepravovaného zboží, ekologické následky, únik nebezpečných věcí apod.);
f) rozsah nesjízdnosti kolejí;
g) zda je nutné vypnout napětí trakčního vedení na elektrizovaných tratích;
h) upozornění na místní zvláštnosti (tunel, most apod.).

Tyto mimořádné události je poté povinen ohlásit svému bezprostřednímu nadřízenému.

a) do właściwego stanowiska zgłoszeniowego
b) w przypadku wydarzenia w stacji, dyżurnemu ruchu tej stacji , na szlaku conajmniej dyżurnemu ruchu jednej z sąsiednich stacji.

Powyższe zgłoszenie musi zanotować pracownik stanowiska zgłoszeniowego lub dyżurny ruchu do określonego rejestru lub do dziennika telefonicznego

(…)

Rozdział II

Wypadki nagłe

4028. Każdy pracownik, który jest pracownikiem stanowiska zgłoszeniowego powinien niezwłocznie (nawet nie będąc świadom wszystkich szczegółów) zgłosić wszystkie zdarzenia, o których się dowiedział, również w przypadku kiedy ich nie spowodował i nie brał w nich udziału lub które powstały niezależnie i o których dowiedził się wiarygodnie zgłasza na najbliższe stanowisko zgłoszeniowe lub za pośrednictwem dyżurnego ruchu.
Stanowisko zgłoszeniowe określa właściwa SŘ oraz jest ujęte w TTP.

4029. Przy zgłoszeniu incydentu pracownik zgłasza:
a) swoje imię, nazwisko, stanowisko, jednostę organizacyjną i miejsce zgłoszenia,
b) miejsce zdarzenia i krótki opis
c) warunki pogodowe

Oprócz tego pracownik powinien zgłościć następujące informacje jeśli są mu znane i jeśli jest w stanie je ocenić:
d) rodzaj i numery uszkodzonych pociągów
e) skutki wypadku (zabite i ranne osoby, liczba wykolejonych wagonów, uszkodzenia urządzeń SŽDC lub przewoźników oraz przewożonych towarów, wpływu na środowisko, wycieki materiałów niebezpiecznych).
f) zakres uszkodzenia torów
g) czy konieczne jest wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej na liniach zeelektryfikowanych
h) uwaga na warunik miejscowe (tunel, most itp.)

Wszystkie te incydenty należy zgłosić swoim bezpośrednim przełożnym.

(…)

4031. Každý zaměstnanec, který ve své pracovní době zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.

4032. Všichni zaměstnanci ve své pracovní době, kteří zjistí, že došlo k:

a) srážce vlaků;
b) vykolejení vozidel;
c) střetnutí kolejového vozidla se silničním vozidlem;
d) nedovolené jízdě vozidel proti sobě nebo za sebou;
e) roztržení vlaku;
f) najetí na překážku na dopravní cestě;
g) poškození trakčního vedení

a není možné spolehlivě zjistit, že je sjízdná sousední kolej (koleje), musí ve všech těchto případech zabránit, aby na sousední kolej nebylo vpuštěno žádné vozidlo. Pokud se tam již nachází, musí učinit vše k zabránění srážky nebo alespoň ke snížení následků mimořádné události.
Stejnou povinnost mají všichni zaměstnanci, kteří o takové skutečnosti dostanou ve své pracovní době zprávu, ve které není sjízdnost sousedních kolejí výslovně uvedena.

(…)

4034. Bezprostředně po vzniku mimořádné události je povinností všech zaměstnanců, kteří se ve své pracovní době nacházejí v místě události, dle okolností a možností zamezit dalšímu nebezpečí nebo zvětšení škody.
Došlo-li ke zranění osob, zjistí se rozsah ublížení na zdraví a zaměstnanci musí poskytnout nebo zajistit první pomoc. Pro zajištění první pomoci musí být vlaky s přepravou cestujících a pomocné vlaky, jedoucí odstraňovat následky mimořádných událostí, vybaveny zdravotnickou brašnou, udržovanou v řádném a úplném stavu.
Je-li třeba vyprostit osoby nebo došlo-li k požáru nebo úniku nebezpečných věcí nebo lze toto nebezpečí předpokládat, přivolá se bezodkladně HZS.

4035. Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření.

4036. S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po

(…)

4031. Każdy pracownik, który podaczas pracy zauważył, że w związku z ruchem pojazdu kolejowego doszło do wciągnięcia lub przejechania osoby powinien uczynić wszystko aby pojazd zatrzymać wszelkimi możliwymi sposobami

4032. Wszyscy pracownicy w swoich godzinach pracy, którzy stwierdzili, że nastąpiło:

a) zderzenie pociągu
b) wykolejenie wagonów
c) zderzenie pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym
d) niedozwolona jazda pociągów naprzeciwko siebie lub za sobą
e) rozerwanie pociągu
f) najechanie na przeszkodę na torze kolejowym
g) uszkodzenie sieci trakcyjnej

i nie można wiarygodnie stwierdzić, że sąsiedni tor (tory), jest przejezdny muszą w tych przypadkach niedopuścić do wyprawienia na ten tor żadnego pojazdu. Jeżeli się tam znajduje musi uczynić wszystko aby nie dopuścić do zderzenia albo przynajmniej ograniczyć skutki wypadku.

Ten sam wymóg dotyczy wszystkich pracowników którzy o tym fakcie dowiedzieli się w czasie pracy a zgłoszenie nie zawiera informacji o przejezdności sąsiedniego toru (torów).

(…)

4034. Bezpośrednio po zaistnieniu wypadku, obowiązkiem wszystkich pracowników w czasie pracy znajdujących się w miejscu wypadku, w zależności od okoliczności jest zapobieżenie dalszym skutkom i zagrożeniom oraz powiększeniem szkód.
Jeśli stwierdzono obrażenia osób, określono uszkodzenia ciała pracownicy muszą zapewnić pierwszą pomoc. Aby udzielić pierwszej pomocy pociągi pasażerskie dla likwidacji skutków wypadków muszą być wyposażone w torbę medyczną, która musi być utrzymana w dobrym stanie i kompletna.
Jeśli trzeba ratować osoby lub doszło do pożaru albo wycieku substancji niebezpiecznych lub przewiduje się powyższe należy wezwać natychmiast jednostki straży pożarnej.

4035. Ślady wypadku należy pozostawić nienaruszone do czasu wszczęcia postępowania wyjaśniającego.

4036. Usuwanie skutków lub prace naprawcze mogą zostać rozpoczęte po

jasném a jednoznačném souhlasu daném PČR, DI, HZS a zaměstnanců SŽDC i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.

(…)

4039. Oddělí-li se za jízdy vlaku vozidla, musí je zaměstnanci, kteří na nich zůstanou, podle možnosti zabrzdit. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se dává přednímu dílu roztrženého vlaku jen tehdy, je-li jisté, že nedojde k dostižení.

4040. Zjistí-li strojvedoucí, že se vlak roztrhl a nedošlo k jeho samočinnému zabrzdění, zastaví vlak jen tehdy, nelze-li předpokládat, že oddělená vozidla jedou za vlakem.
V případě, že vozidla jedou za vlakem, upraví strojvedoucí rychlost vlaku podle možností tak, aby oddělená vozidla mohla vlak dostihnout a najet do něj bez velkého nárazu. Stane-li se tak, vlak zastaví a části vlaku spojí. Další postup dohodne s výpravčím.

Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, zpraví o tom strojvedoucí nejrychlejším způsobem sousední stanice, případně stanoviště na trati.

(…)

4042. Jakmile se zaměstnanci na trati dozvědí, že ujela vozidla, musí uzavřít ihned PZZ a učinit vše pro zastavení ujetých vozidel.

Předpokládá-li se, podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky zastaven a zpraven o situaci.

V případě, že je možný a reálný návrat vlaku, nařídí jeho jízdu výpravčí rádiovým zařízením nebo jiným vhodným způsobem. Vždy musí určit podmínky pro návrat vlaku a místo kam až smí vlak jet. Pokyny k jízdě včetně případného zneplatnění návěstidel se v tomto mimořádném případě sdělí strojvedoucímu pouze ústně nebo telekomunikačním zařízením (bez sepsání písemného rozkazu).
Není-li návrat vlaku možný, je třeba zajistit, aby z vlaku neprodleně vystoupily všechny osoby. Vlak je třeba zajistit odvěšením, popojetím a zabrzděním hnacího vozidla.

otrzymaniu zgody Policji Republiki Czeskiej, DI, Straży Pożarnej i pracowników SŽDC i przewoźnika, którzy biorą udział w postępowaniu wyjaśniającym. Działania dotyczące ratowania życia ludzi nie wymagają otrzymania zgody i mogą być rozpoczęte niezwłocznie. Przy tych działaniach ślady wypadku należy pozostawić nienaruszone.

(…)

4039. Jeżeli w czasie jazdy odłączą się od pociągu wagony, pracownicy znajdujący się na nich muszą je zahamować w miarę możliwości. Sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky** podaje się przedniej części rozerwanego pociągu tylko w przypadku jeżeli stwierdzono, że nie dojdzie do najechania na pozostałą część pociągu

4040. Jeżeli maszynista stwierdzi, że pociąg uległ rozerwaniu i nie doszło do jego samoczynnego zatrzymania, zatrzyma pociąg tylko wtedy kiedy nie można stwierdzić, że odłączone wagony jadą za pociągiem.
W przypadku kiedy wagony jadą za pociągiem, maszynista tak wyreguluje prędkość pociągu aby oderwana część pociągu mogła w miarę możliwości dojechać do pierwszej części składu z małą siłą uderzenia. Następnie pociąg zatrzyma się i połączą się obie części. Dalsze postępowanie według uzgodnień z dyżurnym ruchu.
Jeżeli oderwana część pociągu porusza się w przeciwnym kierunku maszynista powiadomi o tym najszybciej jak to możliwe najbliższy posterunek na szlaku.

(…)

4042. Natychmiast gdy pracownicy na szlaku dowiedzieli się o zbiegnięciu wagonów, muszą pozamykać PZZ i spowodować ich zatrzymanie wszelkimi sposobami.
Przy założeniu, że zgodnie ze spadkiem na szlaku wagony jadą naprzeciwko pociągu, pociąg ten musi być zatrzymany wszelkimi dostępnymi środkami a maszynista poinformowany o całej sytuacji.
W przypadku możliwego i realnego powrotu pociągu, dyżurny ruchu poleci powrót pociągu drogą radiotelefoniczną lub innym dostępnym sposobem. Zawsze musi określić warunki powrotu pociągu i miejsce, do którego pociąg może jechać. Wytyczne jazdy oraz możliwość unieważnienia sygnalizatorów, w tym przypadku określi maszyniście tylko ustnie lub za pomocą łączności (bez pisania rozkazu pisemnego).
Jeżeli cofanie pociągu ze szlkaku nie jest możliwe należy spowodować aby niezwłocznie z pociągu wysiałdy wszystkie osoby. Pociąg należy zabezpieczyć w ten sposób, że lokomotywa odjedzie od pociągu i zahamuje.

Podaří-li se vozidla zastavit, je nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.

(…)

Kapitola III

Požár ve vlaku

4069. Strojvedoucí musí při požáru vlak na nejbližším vhodném místě zastavit.
Po uhašení požáru strojvedoucí posoudí stav hnacího vozidla a nemůže-li pokračovat v jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo.

4070. Požár ve vlaku ohlásí strojvedoucí (popř. obsluha vlaku) výpravčímu jedné ze sousedních stanic přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.
Výpravčí pak vznik mimořádné události ohlásí podle ustanovení této části.

4071. V případě nutnosti zastavení vlaku musí strojvedoucí (popř. i obsluha vlaku) dbát na to, aby pokud možno nezastavil v tunelu ani na jiném místě, kde by byla ztížena případná evakuace osob nebo zásah záchranných složek. Stejně tak musí jednat, může-li při použití záchranné brzdy ovlivnit místo zastavení vlaku (např. překlenutím záchranné brzdy).

4072. Po zastavení ohlásí strojvedoucí přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance výpravčímu jedné ze sousedních stanic kromě údajů, ohlašovaných při vzniku mimořádné události, ještě:

a) příčinu zastavení;
b) místo zastavení;
d) rozsah požáru;
e) co hoří;
f) kde hoří.

Potom strojvedoucí zajistí hnací vozidlo proti ujetí.

(…)

Kapitola IV

Jeżeli wagony zostały zatrzymane należy je zabezpieczyć przed zbiegnięciem, konieczne jest powiadomienie sąsiednich stacji i oczekiwanie na dalsze instrukcje.

(…)

Rozdział III

Pożar w pociągu

4069. W razie pożaru w pociągu, maszynista musi zatrzymać pociąg w najbliższym dogodnym miejscu.
Po ugaszeniu pożaru maszynista określi stan lokomotywy, czy może kontynuować jazdę, czy potrzebna jest pomoc innej lokomotywy.

4070. O pożarze w pociągu zgłosi maszynista (drużyna pociągowa), dyżurnemu ruchu jednej z sąsiednich stacji bezpośrednio lub za pośrednictwem innego pracownika.
Dyżurny ruchu w dalszej kolejności zgłosi wypadek zgodnie z postanowieniami tej części.

4071. W przypadku konieczności zatrzymania pociągu maszynista (drużyna pociągowa), musi w miarę możliwości nie zatrzymywać pociągu w tunelu lub w innym miejscu gdzie utrudniona będzie ewakuacja osób lub interwencja służb ratunkowych. Równocześnie musi tak postępować by po użyciu hamulca bezpieczeństwa miał możliwość zatrzymania pociągu w wybranym miejscu.

4072. Po zatrzymaniu maszynista zgłosi bezpośrednio lub za pośrednictwem innego pracownika, dyżurnemu ruchu jednej z sąsiednich stacji oprócz powyższych informacji również dodatkowe informacje dotyczące zdarzenia :

a) przyczynę zatrzymania
b) miejsce zatrzymania
d) rozmiar pożaru
e) co się pali
f) gdzie się pali

Po tym maszynista zabezpieczy lokomotywę przed zbiegnięciem.

(…)

Rozdział IV

Nesjízdnost koleje

4088. Stane-li se traťová kolej v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který nesjízdné místo zjistil, případ ohlásit ihned výpravčím obou sousedních stanic a pokud možno i všem traťovým stanovištím. V hlášení uvede polohu nesjízdného místa, příčinu a rozsah nesjízdnosti.
Není-li dorozumění možné, zastaví nejbližší vlak (na tratích dvou a více kolejných nebo souběžných i jedoucí po sousední koleji) a prostřednictvím strojvedoucího zpraví traťová stanoviště a výpravčího sousední stanice o nesjízdnosti místa.

4089. Stane-li se kolej ve stanici v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který to zjistí, případ ohlásit ihned výpravčímu.

4090. Zjistí-li zaměstnanec, že se k nesjízdnému místu již blíží vlak, nebo posunový díl, musí dávat strojvedoucím nebo zaměstnancům v čele sunutého posunového dílu, jedoucím po příslušné koleji, návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

(…)

Kapitola V

Mimořádné povětrnostní podmínky

4098. Za silného větru (např. vichřice) je třeba věnovat zvýšenou pozornost vozům vysoko naloženým lehkými náklady a vozům krytým plachtami. Dveře všech prázdných krytých vozů musí být uzavřeny.

(…)

Ohrožení provozu

4107. Dochází-li po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů, viditelnému vlnění a pohybu trakčního vedení, vznikají-li drobné škody na stavbách, předpokládá-li se zvýšení hladin vodních toků v blízkosti tratě apod.:
a) je-li trať sjízdná (např. dojel protijedoucí vlak, předchozí vlak dojel do sousední stanice, po ověření volnosti a průjezdnosti tratě), ale

Nieprzejezdność toru

4088. Jeżeli na torze szlakowym nastąpi nagła przeszkoda do jazdy, pracownik, który zauważył nieprzejazdne miejsce zgłasza ten fakt dyżurnym ruchu sąsiednich stacji i jeśli to możliwe wszystkim posterunkom na szlaku. W zgłoszeniu określa położenie nieprzejezdnego miejsca, przyczynę i zakres nieprzejezdności.
Jeżeli powiadomienie nie jest możliwe, zatrzyma najbliższy pociąg (na szlaku dwu lub więcej torowym jadący po tym lub sąsiednim torze), i poprzez maszynistę powiadomi posterunki na szlaku i dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o nieprzejezdnym miejscu.

4089. Jeżeli tor stacyjny stanie się nieoczekiwanie nieprzejezdny, pracownik, który to zauważył zgłosi ten przypadek natychmiast dyżurnemu ruchu.

4090. Jeżeli pracownik zauważy, że do miejsca nieprzejezdnego zbliża się pociąg lub skład manewrowy, musi podawać maszyniście lub pracownikowi znajdującemu się na czole pchanego składu manewrowego, jadącego tym torem, sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky.**

(…)

Rozdział V

Trudne warunki atmosferyczne

4098. W przypadku silnego wiatru (np. burze), należy zachować zwiększoną ostrożność przy wagonach załadowanych wysoko, krytych oponami. Drzwi wszystkich próżnych krytych wagonów muszą być pozamykane.

(…)

Zagrożenia w ruchu

4107. Jeżli jest to okres bezpośredniego zagrożenia niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi kołysanie drzew, kołysanie sieci trakcyjnej, drobne uszkodzenia budynków, oczekiwany wzrost poziomu wody w pobliżu toru itp.:
a) jeżeli linia jest przejezdna (np. dojechał przyjeżdżający pociąg, poprzedni pociąg dojechał do sąsiedniej stacji), ale ze względu na

vlivem povětrnostních podmínek by mohlo dojít ke vzniku překážky na trati, zpravuje výpravčí další vlaky písemným rozkazem.

(…)

4109. Usoudí-li strojvedoucí za jízdy vlaku, že by vzhledem k mimořádným povětrnostním poměrům mohlo dojít k nesjízdnosti trati (i když o tom nebyl zpraven), upraví rychlost jízdy tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.

(…)

Kapitola VI

Ověření volnosti a průjezdnosti tratě

4130. Má-li výpravčí pochyby o volnosti a průjezdnosti trati, dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání vhodného hnacího vozidla k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.
Strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem.

(…)

Kapitola VII

Ostatní mimořádnosti

4137. Každý zaměstnanec je povinen neprodleně ohlásit všechny mimořádnosti, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší pracoviště výpravčího.

(…)

ČÁST ČTRNÁCTÁ

POUŽITÍ VOZIDEL, NEZARUČUJÍCÍCH SOUČINNOST S KOLEJOVÝMI ÚSEKY

Kapitola I

Vozidla, trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky

warunki pogodowe mogą wystąpić przeszkody na torze, dyżurny ruchu powiadamia następne pociągi rozkazami pisemnymi.

(…)

4109. Jeżeli maszynista uważa, że może wystąpić ze względu na trudne warunki atmosferyczne nieprzejezdność toru (choć nie został o tym poinformowany), ograniczy prędkość tak aby w odległości widoczności zatrzymać się przed przeszkodą na torze.

(…)

Rozdział VI

Sprawdzenie niezajętości i przejezdności toru

4130. Jeżeli dyżurny ruchu ma wątpliwości co do przejezdności szlaku porozumie się z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji o wysłaniu pojazdu trakcyjnego dla sprawdzenia niezajętości szlaku.
Maszynista musi być powiadomiony rozkazem pisemnym.

(…)

Rozdział VI

Inne nieprawidłowości

4137. Każdy pracownik ma obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do najbliższego dyżurnego ruchu wszystkich nieprawidłowości, o których się dowiedział, również w przypadku kiedy ich nie spowodował i nie brał w nich udziału ale dowiedział się o nich w sposób wiarygodny.

(…)

CZĘŚĆ CZTERNASTA

ZASTOSOWANIE POJAZDÓW NIE GWARANTUJĄCYCH WSPÓŁDZIAŁANIA Z ODCINKAMI TOROWYMI

Rozdział I

Pojazdy, nie gwarantujące współdziałania z odcinkami torowymi

4149. Zařaditel vozidla musí zajistit jeho součinnost s kolejovými obvody[8] a s počítači náprav. Dopravce, provozující vozidlo, které výjimečně nezaručuje součinnost s kolejovými obvody, popř. počítači náprav, musí proto výpravčího na tuto skutečnost před každou jízdou vlaku nebo před zahájením posunu vždy upozornit. Vozidlo, nezaručující součinnost vozidla s kolejovými úseky, může jet jako vlak nebo být dopravováno ve vlaku pouze za podmínky, že bude dopravovat (že za ním bude ve vlaku zařazeno) alespoň jedno vozidlo, zaručující součinnost s kolejovými úseky a že v čele vlaku nebudou řazena dvě taková vozidla. Za splnění těchto podmínek odpovídá dopravce. Před zahájením posunu s těmito vozidly musí výpravčí upozornit zaměstnance řídícího posun na koleje, vybavené kolejovými úseky.

(…)

4151. Není-li možné za vozidlo, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, přivěsit z konstrukčních důvodů jiné vozidlo, smí být jeho jízda jako vlak uskutečněna jen ve výjimečných případech.

(…)

C. OBNOVENÍ ŠUNTOVACÍ SCHOPNOSTI VOZIDEL

4193. Dopravce je povinen upozornit výpravčího na nešuntující vozidla nejpozději při ohlášení připravenosti vlaku k odjezdu.

(…)

4149. Dysponent pojazdu musi zapewnić współdziałanie z przytorowymi urządzeniami oddziaływania pociągów. Przewoźnik eksploatujący pojazd, który wyjątkowo nie gwarantuje współdziałania z przytorowymi urządzeniami oddziaływania pociągów wtedy musi o tym fakcie przed każdą jazdą pociągu lub przed każdą jazdą manewrową musi powiadomić dyżurnego ruchu. Pojazd nie gwarantujący współdziałania z przytorowymi urządzeniami oddziaływania pociągów może jechać jako pociąg lub włączony do składu pod warunkiem, że w składzie będzie chociaż jeden pojazd zapewniający współpracę z przytorowymi urządzeniami oddziaływania pociągów (pojazd ten musi być włączony za nim) oraz musi spełnić warunek na czole pociągu muszą być włączone dwa takie pojazdy. Za spełnienie tych warunków odpowiada przewoźnik. Przed rozpoczęciem manewrów z tymi pojazdami dyżurny ruchu musi powiadomić pracownika kierującego manewrami o torach wyposażonych w przytorowe urządzenia oddziaływania pociągów.

(…)

4151. Jeżeli nie można za pojazd, który nie zapewnia współdziałania z przytorowymi urządzeniami oddziaływania pociągów włączyć z powodów konstrukcyjnych inny pojazd to jego jazda możę odbywać się tylko w drodze wyjątku.

(…)

C. ODNOWIENIE ZDOLNOŚCI ODDZIAŁYWANIA POJAZDÓW NA OBWODY

4193. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o braku oddziaływania pojazdu na obwody najpóźniej przy zgłoszeniu gotowości pociągu do odjazdu.

(…)

ČÁST PATNÁCTÁ

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Kapitola I

Zvláštní opatření při vjezdu nebo odjezdu vlaku do stanice

CZĘŚĆ PIĘTNASTA

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

Rozdział I

Specjalne ograniczenia przy wjeździe lub wyjeździe pociągu do stacji

[8] Podle ČSN 34 2613.

4202. Je-li třeba vjíždět na některé koleje ve stanici nebo odjíždět z některých kolejí ve stanici rychlostí 30 km/h, musí být:

a) snížení rychlosti na 30 km/h návěstěno indikátorem na vjezdovém (cestovém, odjezdovém) návěstidle nebo

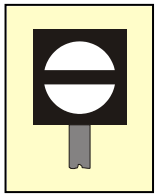
b) příslušné hlavní návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 3.

Ve stanicích, kde je snížení rychlosti návěstěno indikátorem, musí být v TJŘ všech vlaků příslušného směru jízdy (bez ohledu na určenou vjezdovou nebo odjezdovou kolej) u této stanice značka „≅“, která udává vjezdovou (odjezdovou) rychlost 30 km/h, jež nesmí strojvedoucí překročit při jízdě na **PN** (**RPN**). Značka ≅ se neuvádí u vlaků se stanovenou rychlostí 30 km/h nebo nižší.

(…)

I. NÁVĚSTIDLA VÝKOLEJEK

4319. Návěst **Stůj, kolej uzavřena** *(černý čtverec, uprostřed bílé kruhové pole a v něm vodorovný černý pruh)*, která nemusí být na vstřícném návěstidle; zakazuje posunovat přes takto označené místo.



NÁVĚSTIDLA S NÁVĚSTMI PKP PLK S.A. A NÁVĚSTI PKP PLK S.A. NA KOLEJOVÝCH VOZIDLECH, KTERÉ SE MOHOU VYSKYTOVAT NA ČÁSTI ÚSEKU PŘESHRANIČNÍHO PROVOZU PROVOZOVANÉ SŽDC A JEJICHŽ VZHLED, VÝZNAM NÁVĚSTÍ A (NEBO) UMISŤOVÁNÍ JSOU PODLE PŘEDPISŮ SŽDC ROZDÍLNÉ S PŘEDPISY PKP PLK S.A.

Na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC mohou být umístěna návěstidla nebo dávány návěsti PKP PLK S.A.:

1. sygnał Osp1 i Osp 2 na świetlnej Tarczy ostrzegawczej przejazdowej;
2. wskaźnik W 11 - wskaźnik usytuowania Tarczy ostrzegawczej przejazdowej;

4202. Jeżeli zajdzie potrzeba wjazdu lub wyjazdu na i z niektórych torów w stacji z prędkością 30 km/h musi być:

a) osygnalizowane wyświetlaczem na semaforze wjazdowym (drogowskazowym, wyjazdowym) lub

b) odpowiedni semafor z oznaczoną tabliczką wyświetlającą liczbę 3

Na stacjach gdzie ograniczenie prędkości jest osygnalizowane wyświetlaczem, musi być ujęte w rozkładzie jazdy wszystkich pociągów odpowiedniego kierunku jazdy (bez względu na określony wjazdowy i wyjazdowy tor i znak ≅ który oznacza wjazdową i wyjazdową prędkość 30 km/h maszynista nie może przekroczyć tej prędkości przy jeździe na PN (RPN). Znaku nie umieszcza się przy pociągach z określoną prędkością 30 km/h lub niższą.

(…)

I. WSKAŹNIKI WYKOLEJNICOWE

4319. Sygnał **Stůj, kolej uzavřena** (Stój) (czarny kwadrat w środku białe koło a wnim czarny poziomy pas), który nie musi być na przeciwnym wskaźniku, zabrania manewrów za ten wskaźnik.

WSKAŹNIKI Z SYGNAŁAMI PKP PLK I SYGNAŁAMI PKP PLK S.A. NA POJAZDACH SZYNOWYCH, KTÓRE MOGĄ WYSTĄPIĆ NA CZĘŚCI ODCINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO ZARZĄDZANEJ PRZEZ SŽDC, KTÓRYCH WYGLĄD, ZNACZENIE SYGNAŁU (OSTRZEŻENIA) I (LUB) USYTUOWANIE ZGODNIE Z PRZEPISAMI SŽDC RÓŻNIĄ SIĘ OD PRZEPISÓW PKP PLK S.A.

Na części odcinka ruchu trangrancznego zarządzanego przez SŽDC mogą być ustawione wskaźniki (sygnalizatory) lub podawane sygnały PKP PLK S.A.:

1. sygnał Osp1 i Osp 2 na świetlnej Tarczy ostrzegawczej przejazdowej;
2. wskaźnik W 11 - wskaźnik usytuowania Tarczy ostrzegawczej przejazdowej;

3. wskaźnik W 6 - wskaźnik ostrzegania;
4. wskaźnik W 8 - wskaźnik ograniczenia prędkości;
5. oddílová návěstidla se sygnaly S 1 (Stój), S 2 (Jazda z największą dozwoloną prędkością) a S 5 (Następny semafor wskazuje sygnal Stój).

Na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC mohou být na vlacích umístěna návěstidla nebo z vlaků dávány návěsti PKP PLK S.A.:

1. Sygnał PC 1 - oznaczenie czoła pociągu, sygnał PC 3 - oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym, sygnał PC 5 – oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego;
2. Sygnał A1 - Alarm ,Sygnał A2 - Pożar
3. Sygnał Rp 4 - hamować średnio, sygnał Rp 5 -hamować, sygnał Rp 6 - odhamować średnio, sygnał Rp 7 -odhamować, sygnał Rp 8 - rozpocząć popychnie. sygnał Rp 9 - przerwać popychanie pozostać przy pociągu, sygnał Rp 10 - dalsze popychnie jest niepotrzebne. Odjechać od pociągu.

Platnost, popis a význam výše uvedených návěstidel a návěstí PKP PLK S.A. jsou uvedeny v Příloze č. 4, část 4-2.

3. wskaźnik W 6 - wskaźnik ostrzegania;
4. wskaźnik W 8 - wskaźnik ograniczenia prędkości;
5. oddílová návěstidla se sygnaly S 1 (Stój), S 2 (Jazda z największą dozwoloną prędkością) a S 5 (Następny semafor wskazuje sygnal Stój).

Na części odcinka ruchu trangrancznego zarządzanego przez SŽDC na pociągach mogą być umieszczone sygnały lub z lokomotyw mogą być podawane sygnały PKP PLK S.A.:

1. Sygnał PC 1 - oznaczenie czoła pociągu, sygnał PC 3 - oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym, sygnał PC 5 – oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego;
2. Sygnał A1 - Alarm ,Sygnał A2 - Pożar
3. Sygnał Rp 4 - hamować średnio, sygnał Rp 5 -hamować, sygnał Rp 6 - odhamować średnio, sygnał Rp 7 -odhamować, sygnał Rp 8 - rozpocząć popychnie. sygnał Rp 9 - przerwać popychanie pozostać przy pociągu, sygnał Rp 10 - dalsze popychanie jest niepotrzebne. Odjechać od pociągu.

Obowiązywanie, opis i znaczenie wyżej wymienionych wskaźników i sygnałów PKP PLK S.A. przedstawionych przedstawiono w Załączniku nr 4 w części 4-2.

Wyciąg z sygnalizacji kolejowej PKP PLK S.A.

(Tłumaczenie w języku czeskim ma wyłącznie charakter informacyjny.)

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne

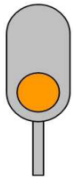
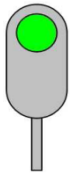
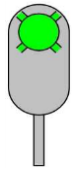
Tarcza ostrzegawcza świetlna składa się z umieszczonej na maszcie (koloru szarego) lub zawieszonej obok toru (nad torem) latarni sygnałowej z jedną lub dwoma komorami sygnałowymi w jednym pionie. Na **tarczach ostrzegawczych** stosuje się światła koloru pomarańczowego i zielonego. Sygnały na tarczach ostrzegawczych świetlnych wskazują, jaki sygnał nadaje semafor zlokalizowany w odległości drogi hamowania za tarczą ostrzegawczą.. **Tarcze ostrzegawcze świetlne** ustawia się przed semaforami świetlnymi z prawej strony toru lub nad torem, do którego się odnoszą zasadniczo zawsze po tej samej stronie, co semafor w odległości obowiązującej dla danej linii drogi hamowania. Bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą umieszczony jest **wskaźnik W 1** – „miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej". Słup **tarczy ostrzegawczej** pomalowany jest na kolor szary. Pod głowicą **tarczy** umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego, na której czarnymi literami wymalowana jest oznaczenie literowe tarczy np. ToM

Výňatek z sygnalizacji kolejowej PKP PLK S.A.

(Překlad v českém jazyku má pouze informativní charakter)

Návěsti návěstěné světelnými předvěstmi

Tarcza ostrzegawcza świetlna (světelná předvěst) je tvořena návěstní deskou, umístěnou na stožáru (šedé barvy) nebo zavěšenou vně koleje (nad kolejí), s jedním nebo dvěma světly nad sebou. Na tarczach ostrzegawczych jsou používána světla oranžová a zelená. Návěsti na **tarczach ostrzegawczych świetlnych** předvěstí návěstní znak následujícího hlavního návěstidla nacházejícího se na zábrzdnou vzdálenost za **tarczą ostrzegawczą**. **Tarcze ostrzegawcze świetlne** se umisťují před světelnými návěstidly vpravo u koleje nebo nad kolejí pro kterou platí, vždy však na straně koleje shodné s následujícím hlavním návěstidlem, a to na zábrzdnou vzdálenost. Bezprostředně před **tarczą ostrzegawczą** je umístěn **wskaźnik W 1** – „stanoviště tarczy ostrzegawczej". Stožár **tarczy ostrzegawczej** má nátěr šedé barvy. Pod návěstní deskou je umístěna obdélníková tabulka bílé barvy s černými písmeny - označení návěstidla, např. ToM

Opis sygnału	Sygnalizator	Popis návěsti
Sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał „Stój" (jedno pomarańczowe światło ciągłe na tarczy)		**Sygnał Os 1** *„(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí návěstí sygnał „Stój"* (jedno oranžové stálé světlo)
Sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością" (jedno światło zielone ciągłe na tarczy)		**Sygnał Os 2** *„(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí návěstí návěst dovolující jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí"* (jedno zelené stálé světlo)
Sygnał Os 3 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h" (jedno światło zielone migające na tarczy)		**Sygnał Os 3** *(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí návěstí návěst dovolující jízdu maximálně rychlostí 100 km/h* (jedno zelené kmitající světlo)

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)

Sygnał Os 4 *„(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h”*
(jedno kmitající oranžové světlo)

Sygnały nadawane przez semafory świetlne

Semafor świetlny składa się z latarni sygnałowej zainstalowanej na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) Latarnia sygnałowa może być zawieszona obok lub nad torem. Latarnia sygnałowa może składać się z jednej lub kilku komór sygnałowych. Na semaforach świetlnych stosuje się światła koloru czerwonego, zielonego, pomarańczowego i białego. Światła koloru zielonego, pomarańczowego i białego mogą być ciągłe lub migające. Światło czerwone stosuje się tylko ciągłe. Obraz sygnałowy na semaforze może być podawany jednym lub dwoma światłami jednocześnie. Obraz sygnałowy składający się z jednego światła (oprócz czerwonego) może być podany światłem ciągłym lub migającym. Jeżeli obraz sygnałowy składa się z dwóch świateł, to dolne światło jest zawsze pomarańczowe ciągłe, górne zaś światło może być zielone lub pomarańczowe, ciągłe lub migające. Jeżeli obraz sygnałowy składa się z jednego światła zielonego ciągłego, zezwala to maszyniście na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy 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.

Jeżeli sygnał na semaforze świetlnym zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze. Światło górne informuje, jaki sygnał nadaje następny semafor.

W zależności od tego czy sygnał na semaforze podawany jest przez pracownika czy też jest wyświetlany samoczynnie po wpływem oddziaływania pociągu rozróżnia się semafory półsamoczynne i samoczynne. Dla odróżnienia maszty semaforów półsamoczynnych malowane są w poziome pasy czerwono – białe, z tym że pierwszy pas od dołu 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. Maszty semaforów samoczynnych na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną, są koloru białego. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał *„Stój”*, nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy może jechać dalej, gdy na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny doręczony drużynie pociągowej bądź przekazany przy pomocy urządzeń łączności. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora na miejscu, w

Návěsti návěstěné (hlavními) světelnými návěstidly

Semafor świetlny (hlavní světelné návěstidlo) je tvořen návěstní deskou, umístěnou na stožáru nebo na podstavci (trpasličí návěstidlo) nebo zavěšenou vně koleje nebo nad kolejí, s jedním nebo více světly. Na semaforach świetlnych jsou používána světla červená, zelená, oranžová a bílá. Světla zelená, oranžová a bílá mohou být stálá nebo kmitající. Světlo červené je pouze stálé. Návěstní znak může být návěstěn jedním nebo dvěma světly současně. Návěstní znak, složený z jednoho světla (mimo červeného), může být tvořen stálým nebo kmitajícím světlem. Pokud je návěstní znak tvořen dvěma světly, je dolní světlo vždy stálé oranžové, horní světlo může být zelené nebo oranžové, a to stálé nebo kmitající.

Pokud je návěst tvořena jedním zeleným stálým světlem, je strojvedoucímu kolem návěstidla povolena jízda nejvyšší dovolenou rychlostí, která je danému vlaku stanovena Jízdním řádem. Návěst S2 rovněž, v případě na sobě závislých návěstidel, informuje, že následující návěstidlo umořňuje jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí.

Pokud návěst dovoluje jízdu sníženou rychlostí, je tato rychlost nařízena do konce obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, při jízdě vedlejším směrem (odbočkou) je jízda sníženou rychlostí nařízena v celé vlakové cestě. Horní světlo informuje o návěstním znaku následujícího návěstidla.

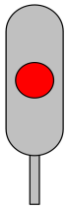
Podle toho zda je návěstidlo obsluhováno zaměstnancem nebo zda je návěstní znak ovlivňován jízdou vlaku, rozdělují se návěstidla na poloautomatická a automatická. Pro odlišení jsou stožáry poloautomatických návěstidel natřeny červeno-bílými pásy, s tím, že první dolní pás je červený. Pokud je návěstní deska zavěšena vedle koleje nebo nad kolejí, je označovací pás červeno-bílými pásy nad nebo vedle návěstní desky. Stožáry samočinných návěstidel na tratích s automatickým blokem mají bílý nátěr. Stožáry automatických návěstidel jsou natřeny bílými pásy. Vlak zastavený před návěstidlem s návěstí „Stój”, před zhaslým návěstidlem, před návěstidlem s bílým světlem nebo před návěstidlem s pochybnou návěstí může pokračovat v další jízdě, až se na návěstidle rozsvítí návěst dovolující jízdu nebo sygnał zastępczy, nebo po obdržení písemného rozkazu doručeného, příp. nadiktovaného telekomunikačním zařízením doprovodu vlaku. Vlak zastavený v místě chybějícího návěstidla a vlak zastavený před návěstidlem s sygnałem D 1 (tarcza zatrzymania), umístěným v místě chybějícího návěstidla, může pokračovat v jízdě po obdržení písemného rozkazu doručeného, příp. nadiktovaného telekomunikačním zařízením doprovodu vlaku.

Návěstidla ve stanici styku jsou umístěna vpravo u koleje ve směru jízdy. Vjezdová

którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 (tarcza zatrzymania) ustawionym w miejscu brakującego semafora może jechać dalej na rozkaz pisemny doręczony drużynie pociągowej bądź przekazany przy pomocy urządzeń łączności.
Semafory na stacji styku ustawione są z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy. Semafory wjazdowe do stacji ustawione są po zewnętrznej stronie torów.
Sygnał S1 „Stój" na semaforze ważny jest zarówno dla pociągów jak i dla manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.

návěstidla z pohraniční trati jsou umístěna vně koleje.

Sygnał S 1 „Stój" na návěstidle je platý pro vlaky i pro posun a znamená zákaz jízdy za návěstidlo s touto návěstí.

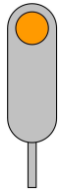
Opis sygnału	Sygnalizator	Popis návěsti
Sygnał S 1 „Stój" (jedno światło czerwone światło ciągłe na semaforze) **nakazuje**: Zatrzymanie pociągu przed semaforem		**Sygnał S 1** *„Stój"* (jedno červené stálé světlo) **přikazuje** zastavení vlaku před návěstidlem
Sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością" (jedno zielone światło ciągłe na semaforze)**zezwala**: na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, odstępiu, drodze przebiegu) i **informuje**, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający S2 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością		**Sygnał S 2** *„Jízda nejvyšší dovolenou rychlostí"* (jedno zelené stálé světlo) **dovoluje** jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí pro daný vlak na daném úseku (trati, oddílu, jízdní cestě) a **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo, pokud je návěstidlo s návěstí S2 s ním závislé, návěstí návěst dovolující jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí
Sygnał S 3 „**Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h"** (jedno zielone światło migające na semaforze) **zezwala**: na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej (drogi przebiegu). **Sygnał S3** nadawany przez: a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny		**Sygnał S 3** *„Jízda nejvyšší dovolenou rychlost – vepředu jsou dva volné oddíly nebo následující návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí do 100 km/h."* (jedno kmitající zelené stálé světlo) **dovoluje** jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí pro daný vlak na daném úseku (jízdní cestě). **Sygnał S 3** na: a) poloautomatickém návěstidle nebo posledním návěstidle autobloku **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo může návěstit návěst dovolující jízdu rychlostí do 100 km/h. Pokud strojvedoucí zjistí, že

semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h: jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby mógł zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „Stój".

b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wskazującym sygnał „Stój", dotyczy to także semafora wjazdowego posterunku odgałęźnego bez semafora wyjazdowego.

Sygnał S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h"
(jedno pomarańczowe światło migające na semaforze)
zezwala: na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, odstępie, drodze przebiegu) ,wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h

Sygnał S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał Stój"
(jedno pomarańczowe światło ciągłe na semaforze)
informuje: że następny semafor nadaje sygnał „Stój", maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stój".



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 nieprzekraczającą 40

následující (hlavní) návěstidlo neomezuje rychlost, řídí se návěstí tohoto návěstidla a přízpůsobuje rychlost jízdy tak, aby mohl zastavit vlak před následujícím návěstidlem s návěstí „**Stój**".

b) návěstidle autobloku nebo odjezdovém návěstidle na trať s autoblokem **informuje**, že následující dva oddíly jsou volné, Strojvedoucí přízpůsobuje rychlost jízdy tak, aby mohl zastavit vlak před následujícím návěstidlem s návěstí „**Stój**".

Týká se rovněž vjezdového návěstidla odbočky bez odjezdového návěstidla.

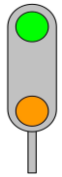
Sygnał S 4 *„Následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu sníženou rychlostí do 40 nebo do 60 km/h.*
(jedno kmitající oranžové světlo)

dovoluje jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí stanovenou jízdním řádem pro daný vlak na daném úseku (trati, oddílu, jízdní cestě) a **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí nepřekračující 40 nebo 60 km/h.

Sygnał S 5 *„Následující (hlavní) návěstidlo návěstí Sygnał S 1 „Stój"*
(jedno stálé oranžové světlo)
informuje, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst *„Stój"*; strojvedoucí je povinen upravit rychlost tak, aby zastavil vlak před následujícím (hlavním) návěstidlem s návěstí *„Stój"*

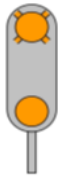
Sygnał S 10 *„Jízda rychlostí maximálně 40 km/h a dále nejvyšší dovolenou rychlostí"*
(dvě světla nad sebou: dolní světlo oranžové stálé, horní světlo zelené stálé)
dovoluje jízdu rychlostí maximálně 40 km/h a **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo, pokud je s návěstidlem

km/h i **informuje**: że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający z największą dozwoloną prędkością." Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.



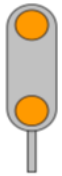
návěstícím sygnał S 10 závislé, dovoluje jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí. Není-li závislé, informuje o návěsti na následujícím návěstidle tarcza ostrzegawcza (předvěst).

Sygnał S 12„Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze- z prędkością nieprzekraczającą 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 przekraczającą 40 km/h i **informuje**: że następny semafor zezwala na jazdę z prędkością 40 lub 60 km/h



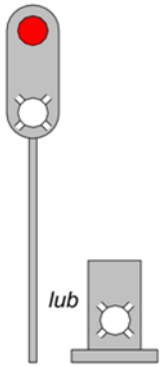
Sygnał S 12 *„Jízda rychlostí maximálně 40 km/h a u následujícího (hlavního) návěstidla jízda rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h"*
(dvě světla nad sebou: dolní světlo oranžové stálé, horní světlo kmitající oranžové)
dovoluje jízdu rychlostí maximálně 40 km/h a **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h

Sygnał S 13„Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze- „Stój"
(dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie)
zezwala: na jazdę z prędkością nie przekraczającą 40 km/h i **informuje**: że następny semafor wskazuje sygnał „ Stój"



Sygnał S 13 *„Jízda rychlostí maximálně 40 km/h a následující (hlavní) návěstidlo návěstí sygnał S1 „Stój"*
(dvě světla nad sebou: dolní světlo oranžové stálé, horní světlo oranžové stálé)
dovoluje jízdu rychlostí maximálně 40 km/h a **informuje**, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst *„Stój"*

Sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał Sr 1 lub 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 lub maszcie semafora, albo na maszcie semafora nieoświetlonego, 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



Sygnał zastępczy „Sz" dává pokyn: „Lze přejet kolem návěstidla se sygnałem Sr 1 nebo S 1 „Stój", příp. s pochybnou návěstí nebo kolem neosvětleného návěstidla nebo návěstidla Sygnalu zastępczego tvořeného matně bílým světlem, a to bez písemného rozkazu ".
Jedno kmitající matně bílé světlo na (hlavním) návěstidle nebo na návěstní desce nebo na návěstní desce neosvětleného návěstidla nebo umístěné na samostatném podstavci.
Sygnał zastępczy „Sz" dovoluje jízdu k následujícímu návěstidlu, uzávěře koleje nebo úrovni tarczy zatrzymania D1.
Jízda na sygnał zastępczy „Sz" může být uskutečněna rychlostí maximálně 40 km/h a nevyžaduje zastavení
před návěstidlem. Strojvedoucí musí upravit rychlost jízdy

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.
Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy czym prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/godz.; jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, ż samoczynne semafory odstępowe są nieważne.

tak, aby mohl kdykoliv zastavit vlak před náhlevzniklou překážkou; při odjezdu na trať bez autobloku je jízda rychlostíomezena pouze na obvod dopravny.

Odjezd vlaku na trať vybavenou autoblokem na sygnał zastępczy (přivolávací návěst), písemný rozkaz doručený nebo nadiktovaný doprovodu vlaku pomocí radiotelekomunikačních zařízení musí být prováděn se zvýšenou opatrností tak, aby strojvedoucí mohl kdykoliv zastavit vlak před náhle zjištěnou překážkou, při čemž rychlost jízdy nesmí překročit 20 km/h; jízda se zvýšenou opatrností musí být dodržena do okamžiku, kdy čelo vlaku mine návěstidlo s návěstí dovolující jízdu, pokud však strojvedoucí neobdržel písemný rozkaz s informací o neplatnosti oddílových návěstidel.

Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

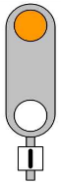
Sygnały powtarzające służą do informowania, jaki sygnał jest na semaforze znajdującym się za sygnalizatorem powtarzającym, patrząc w kierunku jazdy. Sygnalizatory powtarzające stosuje się na stacjach oraz na tych szlakach, które nie mają blokady samoczynnej, gdy ze względu na przeszkody terenowe (łuki itp.) nie można uzyskać wymaganej widoczności semafora. Można stosować więcej niż jeden, lecz nie więcej niż trzy sygnalizatory powtarzające. Sygnalizatory powtarzające powinny być zaopatrzone w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.
Stwierdzenie wskazania sygnału powtarzającego nie zwalnia maszynisty od obowiązku obserwowania sygnału na semaforze.
Maszty sygnalizatorów powtarzających malowane są na kolor szary.

Návěsti opakovacích návěstidel

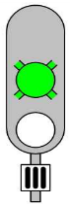
Sygnały powtarzające (opakovací návěsti) informují, jaká návěst (sygnał) je na následujícím návěstidle ve směru jízdy. Sygnalizatory powtarzające (opakovací návěstidla) se umisťují ve stanicích nebo na tratích bez autobloku, kdy není možná požadovaná dohlednost (hlavního) návěstidla. Je možné umistit více než jeden, ale ne více než tři opakovací návěstidla. Opakovací návěstidla musí být označena tabulkou černými podélnými pásy na bílém podkladu, které určují pořadí opakovacího návěstidla od (hlavního) návěstidla k němuž náleží.

Přijetí sygnału powtarzającego (opakovací návěsti) nezbavuje strojvedoucího povinnosti sledovat návěst na (hlavním) návěstidle.
Sloupy sygnalizatorów powtarzających (opakovacích návěstidel) mají šedý nátěr.

Opis sygnału	Sygnalizator	Popis návěsti
Sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój” (dwa światła w pionie: dolne białe, górne pomarańczowe ciągłe)		**Sygnał Sp 1** *„(Hlavní) návěstidlo návěstí sygnał Sr 1 lub S 1 Stój”* (dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo oranžové stálé)

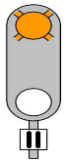


Sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”
(dwa światła w pionie: dolne białe, górne zielone migające)



Sygnał Sp 3 *„(Hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 100 km/h.”*
(dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo zelené kmitající)

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)



Sygnał Sp 4 *„(Hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu sníženou rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h”*
(dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo oranžové kmitající)

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe

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 przez czoło pociągu.

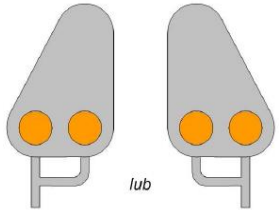
Návěsti návěstěné tarczami ostrzegawcimi przejazdowymi (přejezdníky)

Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) návěstí návěst dvěmi světly na návěstní desce umístěné na sloupě nebo zavěšené vedle koleje.
Návěst návěstěná tarczą ostrzegawczą przejazdową (přejezdníkem) se týká koleje u níž je návěstidlo umístěno.
Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) informuje lokomotivní četu o stavu (správné činnosti) přejezdového zabezpečovacího zařízení (ze strany pozemní komunikace) nacházejícího se na zábrzdnou vzdálenost za tarczą ostrzegawczą przejazdową (přejezdníkem).
Tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) je označena tabulkou udávající kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdu k němuž tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) patří. Stožár návěstidla je natřen černobílými svislými pásy.
V základní poloze – pokud se k dotčenému přejezdu neblíží vlak – je tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) zhaslá. Po uvedení přejezdového zabezpečovacího zařízení do výstražného stavu jízdou vlaku, návěští tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) návěst informující o tom zda jsou nebo nejsou varování uživatelé ze strany pozemní komunikace.
V případě, že tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník) návěští návěst Osp 1 a rovněž v případě, kdy do okamžiku minutí návěstidla toto návěstidlo nenávěští žádnou návěst (návěstidlo je zhaslé) musí strojvedoucí upravit rychlost vlaku tak, aby mohl zastavit před přejezdem s překážkou ohrožující bezpečnost další jízdy. Jízda rychlostí 20 km/h je nutná pouze do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd.

Opis sygnału

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.

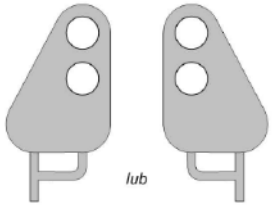
Sygnalizator



Popis návěsti

Sygnał Osp1 *„PZZ na přejezdu, k němuž návěstidlo* (přejezdník) *patří vykazuje nesprávnou činnost, jízda přes přejezd je dovolena rychlostí 20 km/h ”*
(dvě oranžová stálá světla vedle sebe)

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.



Sygnał Osp2 *„PZZ na přejezdu, k němuž návěstidlo* (přejezdník) *patří vykazuje správnou činnost, jízda přes přejezd je dovolena nejvyšší dovolenou rychlostí ”*
(dvě bílá stálá světla vedle sebe)

Sygnały manewrowe nadawane przez tarcze manewrowe i semafory świetlne

Tarcza manewrowa świetlna składa się z umieszczonej na słupie lub podstawie oprawy (głowicy) z jedną lub dwoma lampami w jednym pionie. Na tarczy manewrowej świetlnej stosuje się światła koloru niebieskiego i matowo białego.

Tarcza manewrowa z jedna lampą sygnałową wyświetla stale sygnał Ms 1.
Tarcza manewrowa wskazuje, czy jazda manewrowa taboru jest dozwolona czy też zabroniona.
Tarcze manewrowe ustawia się z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy.
Sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” oznacza, że nie wolno przejechać obok tarczy wskazującej ten sygnał.
Pod głowicą tarczy umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego, na której czarnymi literami wymalowana jest oznaczenie literowe i cyfrowe tarczy np. Tm 10
W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy manewrowej sygnału „ Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) manewrujący tabor może przejechać poza te tarczę, gdy obsługujący te tarcze pracownik da kierownikowi manewrów, a dla jazdy niepilotowanej pojazdu trakcyjnego – maszyniście (ustnie lub za pomocą środków łączności) pozwolenie na minięcie sygnału „ Jazda manewrowa zabroniona” (Ms 1) a ponadto poda sygnał „ Do mnie” (Rm 1) lub „ Ode mnie” (Rm 2).Sygnały na tarczach manewrowych są ważne tylko dla manewrów. Tarcze manewrowe nieoddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo

Návěsti návěstěné seřaďovacími návěstidly a světelnými hlavními návěstidly

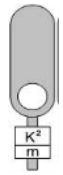
Tarcza manewrowa świetlna (světelné seřaďovací návěstidlo) je tvořen návěstní deskou, umístěnou na stožáru nebo na podstavci (trpasličí návěstidlo) s jedním nebo dvěma světly nad sebou. Na tarczy manewrowej świetlnej jsou používána světla modré a matně bílé.
Tarcza manewrowa s jedním světlem návěstí stále sygnał Ms 1.

Tarcza manewrowa návěstí zda je posun dovolen nebo zakázán.

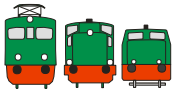
Tarcze manewrowe se umisťují vpravo ve směru jízdy u koleje pro níž platí.
Sygnał Ms 1 *„Posun zakázán”* zakazuje jízdu (posun) kolem návěstidla.
Pod návěstní deskou tarczy manewrowej je umístěna obdélníková tabulka bílé barvy s černými písmeny a číslicemi označujícími návěstidlo – např. Tm 10.
V případě poškození tarczy manewrowej - pokud nelze návěstit sygnał Ms 2 *„Posun dovolen”* může být posun kolem tarczy manewrowej uskutečněn až po souhlasu zaměstnance obsluhujícího tarczu manewrowu uděleném zaměstnanci řídícímu posun nebo, při posunu bez posunové čety, strojvedoucímu, a to ústně osobně nebo telekomunikačním zařízením; současně s ústním souhlasem dá zaměstnanec obsluhujícího tarczu manewrowu návěst Rm 1 *„Do mnie”* nebo návěst Rm 2 *„Ode mnie”*.
Nepoužívané nebo neplatné návěsti na tarczach manewrowych se označují stejně jako u hlavních návěstidel.

jak semafory świetlne. Do sygnalizowania jazd manewrowych używa się również semaforów świetlnych oznaczonych białą tablicą z czarną literą „**m**” przy nazwie semafora

Pro posun jsou rovněž používána hlavní návěstidla označená bílou tabulkou s černým písmenem „**m**” u označení návěstidla.

Opis sygnału	Sygnalizator	Popis návěsti
Sygnał Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona”** (jedno niebieskie światło na tarczy) **Uwaga:**, jeżeli nie jest możliwe podanie sygnału Ms 2, manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik poda zezwolenie na jazdę oraz odpowiednio sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”		**Sygnał Ms 1** *„Jazda manewrowa zabroniona.” („Posun zakázán”)* (modré světlo na stožárovém návěstidle) Pozor: Pokud nelze na návěstidle návěstit návěst Ms 2, může posunový díl jet kolem návěstidla zakazujícího další jízdu pouze se souhlasem pověřeného zaměstnance a na jeho pokyn daný návěstí Rm 1 *„Do mnie”* nebo Rm 2 *„Ode mnie”*.
Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” (jedno matowobiałe światło na tarczy)		**Sygnał Ms 2** *„Jazda manewrowa dozwolona.” („Posun dovolen”)* (matně bílé světlo na stožárovém návěstidle)
Sygnał S 1 „Stój” 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 semafor wskazujący sygnał Stój, gdy upoważniony pracownik poda zezwolenie na jazdę oraz odpowiednio sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”		**Sygnał S 1** *„Stój”* (jedno červené stálé světlo na hlavním návěstidle a pod návěstní deskou bílá tabulka s černým písmenem „**m**“) Pozor: Pokud nelze na návěstidle návěstit návěst Ms 1, může posunový díl jet kolem návěstidla návěštícím sygnał „Stój“ pouze se souhlasem pověřeného zaměstnance a na jeho pokyn daný návěstí Rm 1 *„Do mnie”* nebo Rm 2 *„Ode mnie”*.
Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” (jedno matowobiałe światło ciągłe na semaforze, oznaczonym literą „m” na tabliczce opisowej)		**Sygnał Ms 2** *„Jazda manewrowa dozwolona.” („Posun dovolen”)* (matně bílé světlo na stožárovém návěstidle a pod návěstní deskou bílá tabulka s černým písmenem „**m**“)

Sygnały zamknięcia toru podawane za pomocą tarcz i latarń

Opis sygnału	Obraz
Sygnał Z 1 „Stój” (dzienny i nocny: kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy) **nakazuje** zatrzymanie pojazdów kolejowych przed tą tarczą **Uwaga:** sygnał stosuje się na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, bramach wjazdowych (zamkniętych) i jest ważny zarówno dla manewrów i pociągów	
Sygnał Z 1wk „Stój, wykolejnica na torze” (dzienny i nocny na latarni wykolejnicowej: z przodu - kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy, z tyłu - dwa białe światła w poziomie)	
Sygnał Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru” (dzienny i nocny na latarni wykolejnicowej: z przodu - kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy, z tyłu - dwa białe światła w pionie)	

Návěst uzavření koleje

Popis návěsti
Sygnał Z 1 *„Stój” („Stůj”)* (denní i noční návěst: vodorovný černý pruh uprostřed bílého kruhu) přikazuje zastavení kolejových vozidel před tímto návěstidlem Pozor: Návěst je používána na uzávěrách koleje, zarážedlech a vjezdových bránách (uzamčených). Návěst je platná pro posun i pro vlaky.
Sygnał Z 1wk *„Stój, wykolejnica na torze” („Stůj, výkolejka na kolejnici”)* (denní i noční návěst: přední strana - vodorovný černý pruh uprostřed bílého kruhu, zadní strana – dvě bílá světla vedle sebe) přikazuje zastavení kolejových vozidel před návěstidlem. **Sygnał Z 2wk** *„Wykolejnica zdjęta z toru” („Výkolejka sklopena z kolejnice”)* (denní i noční návěst: přední strana - svislý černý pruh uprostřed bílého kruhu, zadní strana – dvě bílá světla nad sebou)

Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane tarczami przenośnymi

Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) wskazuje, że pociąg zbliża się do sygnału D 1. Przenośna tarcza ostrzegawcza różni się od zwykłej tarczy ostrzegawczej kształtowej rozmiarem oraz tym, że przed nią nie ustawia się wskaźnika W1. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej (sygnał DO) jest wykonana z materiałów odblaskowych, to w przypadku ustawienia jej na szlaku można nie stosować na niej sygnału nocnego. Przenośną tarczę ostrzegawczą (sygnał DO) i przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D 1) ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą według tych samych zasad, jakie obowiązują dla semaforów z tym, że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru.

Návěsti přenosných návěstidel na zastavení a na snížení rychlosti

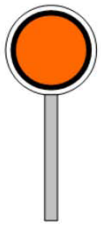
Neproměnná přenosná tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) informuje, že se vlak blíží k návěstidlu s návěstí D 1 *„Stój”*.

Přenosné návěstidlo tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) se od stálého návěstidla liší rozměrem a tím, že před přenosné návěstidlo se neumisťuje wskaźnik W1.V případě, že je přenosné návěstidlo tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) vyrobeno z odrazového materiálu, nemusí být v noci používána noční návěst.

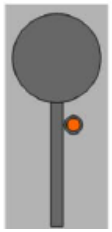
Přenosné návěstidlo tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) i přenosné návěstidlo s návěstí D 1 *„Stój”* jsou umisťována podle stejných zásad jako hlavní návěstidla s tím rozdílem, že ve stanicích je přenosné návěstidlo s návěstí D 1 *„Stój”* umisťováno v ose koleje.

Sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”
(dzienny i nocny: nieruchoma, okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, wykonana z materiałów odblaskowych lub nocny: pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą)
informuje: że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1; przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

dzienny/denní



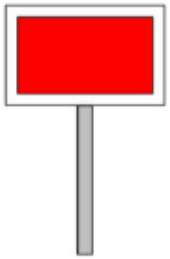
nocny/noční



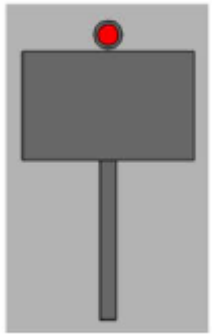
Sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” („Za tarczą ostrzegawczą je umístěno přenosné návěstidlo s návěstí D 1 „Stój”)
(denní i noční návěst: neproměnný terč oranžové barvy s černým okružím a bílým obvodem. Vyrobený z reflexních materiálů nebo noční: oranžové světlo na sloupu pod terčem)informuje, že na zábrzdnou vzdálenost zvýšenou o 200 m je umístěna tarcza zatrzymania – přenosné návěstidlo s návěstí D1 *„Stój”*; před přenosnou tarczą ostrzegawczą se neumisťuje wskaźnik W 1.

Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania
(dzienny i nocny: prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką wykonana z materiałów odblaskowych lub nocny: czerwone światło pośrodku nad tarczą)
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 jazd.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnał D 1 *„Stój”* **návěstěný tarczą zatrzymania**
(denní i noční návěst: obdélníková deska červené barvy s bílým obvodem. Vyrobená z reflexních materiálů nebo noční: červené světlo uprostřed nad deskou **označuje** místo, v němž musí zastavit vlak nebo posunový díl (z libovolného důvodu). Návěstidlo se sygnałem D 1 *„Stój”* se umisťuje se v místech, kde není hlavní návěstidlo, návěstidlo uzavření koleje nebo pokud se na stálém návěstidle nelze návěstit návěst zakazující jízdu

.

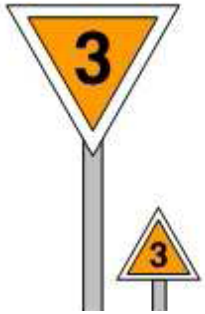
Sygnał D 6 „Zwolnić bieg”
(dzienny i nocny: trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h, wykonana z materiałów odblaskowych lub nocny: pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarnaliczba na tarczy)**oznacza**:
że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości rozkładowej. Jeżeli obowiązująca prędkość nie została oznaczona na tarczy a maszynista nie został wcześniej powiadomiony, z jaką prędkością powinien jechać, należy zmniejszyć prędkość do 20 km/h
sygnał D6 „ zwolnić bieg” stosuje się, jeżeli na pewnym odcinku toru należy jechać z prędkością mniejszą od

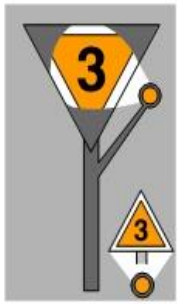
dzienny/denní

nocny/noční

Sygnał D6 *„Zwolnić bieg” („Snížit rychlost“ (Pomalá jízda)“)*
(denní i noční návěst: trojúhelníkový štít oranžové barvy s bílým obvodem, štít je otočený podstavou nahoru, ve štítu je vepsána černá číslice udávající v desítkách km/h rychlost. vyrobený z reflexních materiálů nebo noční: oranžové světlo na štítu nebo osvětlená černá číslice na štítu).)
informuje, že na zábrzdnou vzdálenost od návěstidla se nachází úsek, který musí být pojížděn nižší rychlostí než stanovenou Jízdním řádem. Pokud na návěstidle nebyla vyznačena stanovená rychlost a pokud strojvedoucí nebyl předem zpraven o tom, jakou rychlostí má jet, musí snížit rychlost na 20 km/h.
Sygnał D 6 *„Zwolnić bieg” („Snížit rychlost”)* je používán, pokud je nezbytná jízda nižší rychlostí než stanovenou Jízdním řádem. Dotčené místo musí být označeno z obou

prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Miejsce takie osłania się z obu stron niezależnie od tego czy pociąg jest oczekiwany czy nie. Tarczę „zwolnić bieg" (sygnał D 6) ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, na którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością Ponadto miejsce to oraz w razie potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości oznacza się wskaźnikami W 14. Na szlaku jednotorowym tarczę „ zwolnić bieg" ustawia się z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy. Zasada ta obowiązuje także dla wskaźników W 8 ustawionych w obrębie stacji.





směrů, bez ohledu na předvídaný směr jízdy vlaku.
Návěstidla s návěstí Sygnał D 6 *„Zwolnić bieg" („Snížit rychlost")* se umisťují v závislosti na zábrzdné vzdálenosti před začátkem úseku, který má být pojížděn sníženou rychlostí. Dotčený úsek a případně i místo od nějž je možná opětovná jízda nesníženou rychlostí se označují wskaźnikami W 14.
Na jednokolejné trati se návěstidla s návěstí Sygnał D 6 *„Zwolnić bieg" („Snížit rychlost")* umisťují vpravo u koleje, pro níž platí, a to pro oba směry jízdy. Tato zásada platí i pro wskaźniky W 8 umisťované v obvodu ŽST.

Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby

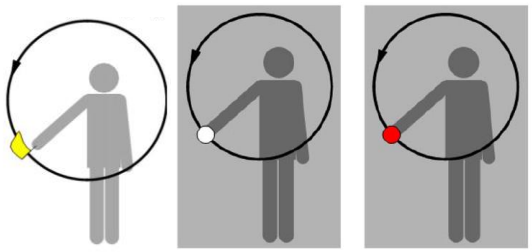
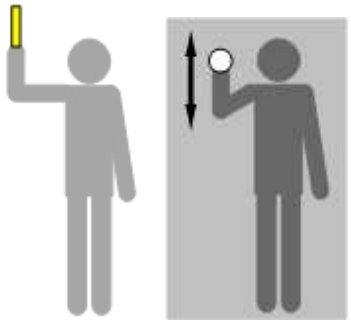
Sygnały D2 i D3 „Stój" należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub dawanego ręcznie sygnału „Stój". Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D1 „Stój" lub sygnału D2 „Stój" dawanego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D3 „Stój" przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.
Sygnały D2 „Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D3) stosuje się w przypadku gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy:
- potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „ zwolnić bieg" jest niemożliwe;
- drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały „ Stój";
- 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;
- pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
- na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
- w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
- na torze znajdują się ludzie lub duże zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.

Sygnał D 2 „Stój" należy dawać, w miarę możliwości po stronie stanowiska maszynisty.
Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.

Hlavní návěsti dávané oprávněnými zaměstnanci

Sygnał D2 a D3 *„Stój"* musí být dáván současně s použitím přenosné návěstidlo s návěstí „Stůj" nebo ruční návěsti „Stůj". V případě pochybnosti zda obsluha vlaku zpozoruje přenosné návěstidlo s návěstí „Stůj" nebo návěst D2 „Stůj" musí být současně dávána slyšitelná návěst D3 „Stůj", a to při blížícím se i projíždějícím vlaku.
Sygnał D2 *„Stój"* dávaný ručně a v případě nutnosti i slyšitelně (sygnał D3) se používá v případě náhlé potřeby nutnosti zastavení vlaku a pokud nelze nebo je-li nevhodné použít jiné sygnały, zejména:
- při náhlé potřebě snížení rychlosti z důvodu zhoršení stavu tratě a pokud není možné použití návěstidla s návěstí Sygnał D 6 *„Zwolnić bieg" („Snížit rychlost")*.
- kdy vlaková četa přijíždějícího nebo projíždějícího vlaku dává ruční návěst D 2 *„Stój"* a/nebo slyšitelnou D 3 *„Stój"*
- kdy u přijíždějícího nebo projíždějícího vlaku (posunu atp.) nastanou skutečnosti, které by při další jízdě mohly způsobit ohrožení bezpečnosti nebo materiální škody.
- při jízdě vlaku na vyloučenou kolej bez předchozího uvědomění stanovišť
- při jízdě vlaku na dvojkolejné trati proti správnému směru bez předchozího uvědomění stanovišť
- kdy při snížené viditelnosti na čele vlaku, pomocné lokomtivy, pracovního vlaku zhasnou všechna předepsaná světla
- kdy se v koleji nachází osoby nebo větší zvířata, kterým hrozí nebezpečí přejetí

Sygnał D 2 *„Stój"* se dává, podle možností, na straně strojvedoucího.
Návěsti dávané ručně a slyšitelné návěsti musí být dávány tak dlouho až na ně lokomotivní četa zareaguje.

Opis sygnału	Obraz	Popis návěsti
Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie (**dzienny**: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek przedmiotem lub ręką **nocny**: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem) **dawany:** gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu		**Sygnał D 2** *„Stój”* **dávaný ručně** (denní návěst: rozvinutým praporkem nebo jakýmmkoliv předmětem nebo jen rukou opisovaná kružnice, noční návěst: lampou s bílým nebo červeným světlem nebo jakýmkoliv svítícím předmětem opisovaná kružnice) Sygnał D 2 *„Stój”* se dává v případě nutnosti zastavení vlaku.
Sygnał D 3 „Stój” - dźwiękowy trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone **dawany:** gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu		**Sygnał D 3** *„Stój”* - zvukový tři krátké rychle po sobě následující tóny několikrát opakované Sygnał D 3 *„Stój”* se dává v případě nutnosti zastavení vlaku.
Sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe" **Dzienny:** Dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym. **Nocny:** Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.		**Sygnał D 8** *„Dróżnik obecny na przejeździe” („Závorář na přejezdu”)* (denní návěst: Závorář stojí na přejezdu v místě stanoveném Regulaminem obsługi przejazdu se zvednutou rukou se žlutým praporkem tak, aby byl viděn z pohledu strojvedoucího blížícího se vlaku nebo řidiče drážního vozidla. noční návěst: Závorář poalými svislými pohyby pohybuje ruční lampou s bílým světlem tak, aby byl viděn z pohledu strojvedoucího blížícího se vlaku nebo řidiče drážního vozidla.)

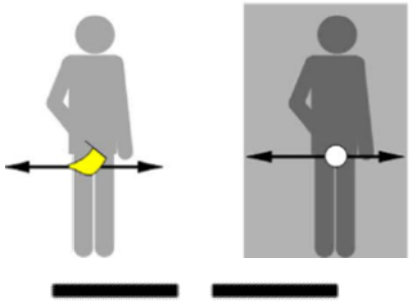
Sygnały ręczne i dźwiękowe podawane przy manewrach

Ruční a slyšitelné návěsti dávané při posunu

Opis sygnału

Sygnał Rm 1 „Do mnie”
(dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana poziomonocny: latarka z białym światłem poruszana poziomo
i jednocześnie dźwiękowy: dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką)
oznacza: że należy jechać w kierunku do dającego sygnał

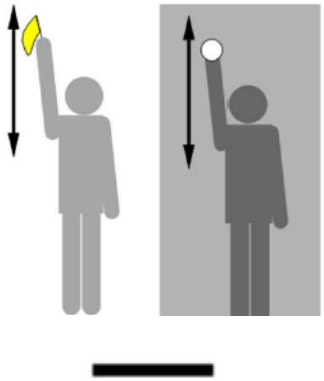
Obraz



Popis návěsti

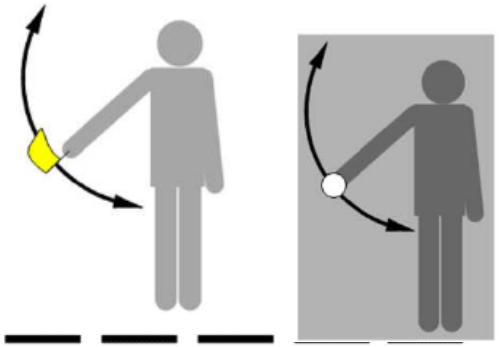
Sygnał Rm 1 *„Do mnie” („Ke mně”)*
(denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo rukou prováděné vodorovné pohyby, noční návěst: lampou s bílým světlem prováděné vodorovné pohyby
a současně zvuková návěst: dva dlouhé tóny píšťalkou nebo trubkou)
přikazuje jízdu směrem k zaměstnanci dávajícímu návěst.

Sygnał Rm 2 „Ode mnie”
(dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana pionowonocny: latarka z białym światłem poruszana pionowo
i jednocześnie dźwiękowy: jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką)
oznacza: że należy jechać w kierunku od podającego sygnał



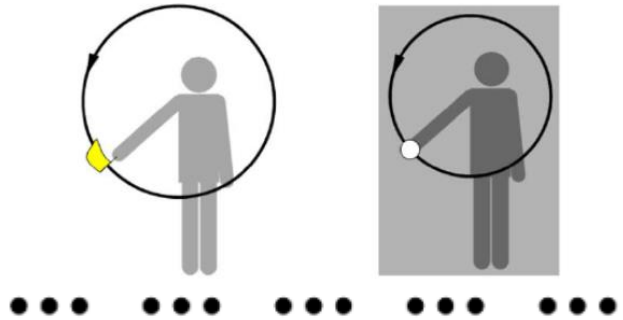
Sygnał Rm 2 *„Ode mnie” („Ode mne”)*
(denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo rukou prováděné svislé pohyby, noční návěst: lampou s bílým světlem prováděné svislé pohyby.
a současně zvuková návěst: jeden dlouhý tón píšťalkou nebo trubkou)
přikazuje jízdu směrem od zaměstnancei dávajícího návěst.

Sygnał Rm 3 „Zwolnić”
(dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry
i na dół nocny: latarka z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół i jednocześnie dźwiękowy: kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką)



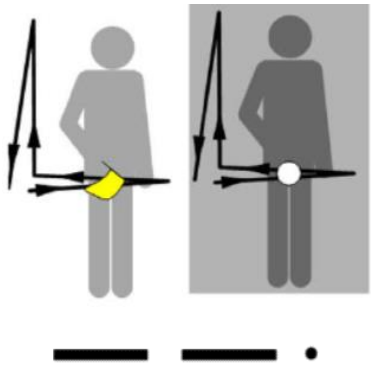
Sygnał Rm 3 *„Zwolnić” („Pomalu”)*
(denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo rukou prováděné pomalé pohyby obloukem nahoru a dolů, noční návěst: lampou s bílým světlem prováděné pomalé pohyby obloukem nahoru a dolů.
a současně zvuková návěst: několik dlouhých tónů píšťalkou nebo trubkou)

Sygnał Rm 4 „Stój”
(dzienny: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką sygnałową żółtego koloru lub rękąnocny: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym
i jednocześnie sygnał dźwiękowy: trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtarzane gwizdkiem lub trąbką)



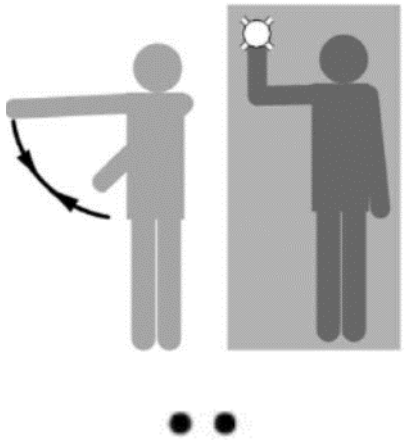
Sygnał Rm 4 *„Stój”*
(denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo jakýmmkoliv nebo rukou opisovaná kružnice, noční návěst: lampou s bílým světlem opisovaná kružnice
a současně zvuková návěst: tři krátké rychle po sobě následující tóny několikrát opakované píšťalkou nebo trubkou)

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 sygnałowa 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)



Sygnał Rm 5 *„Odrzucić” („Odraz”)*
(denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem pohyb dvakrát vodorovně a následně svisle nahoru a rychle svisle dolů, noční návěst: lampou s bílým světlem pohyb dvakrát vodorovně a následně svisle nahoru a rychle svisle dolů
a současně zvuková návěst: dva dlouhé a jeden krátký tón píšťalkou nebo 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.



Sygnał Rm 6 *„Docisnąć” („Stlačit”))*
(denní návěst: několikeré přiblížení vodorovně před sebe předpažených rukou, noční návěst: na straně strojvedoucího dávané bílé v krátkých intervalech přerušované světlo lampy
a současně zvuková návěst: dva krátké tóny píšťalkou nebo trubkou)
přikazuje provést stlačení vozidel za účelem jejich svěšení nebo rozvěšení.

Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowe urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku, gdy przestało działać dźwiękowe urządzenie ostrzegające lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbyć się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.
5. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

Návěsti dávané lokomotivní píšťalou nebo houkačkou

1. Pokud jsou na čele vlaku dvě hnací vozidla, dává slyšitelné návěsti zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla strojvedoucí prvního hnacího vozidla.
2. Návěsti k zastavení vlaku dává strojvedoucí libovolného hnacího vozidla.
3. V případě poruchy zvukového výstražného zařízení hnacího vozidla může hnací vozidlo pokračovat v další jízdě při maximální opatrnosti.
4. V případě mlhy nebo snížené viditelnosti lze při poruše zvukového výstražného zařízení hnacího vozidla dojet sníženou rychlostí do nejbližší stanice a vyžádat si pomocné hnací vozidlo.
5. Používají se následné sygnál ostrzeżenia (výstražné návěsti):

Opis sygnału	Obraz	Popis návěsti
Sygnał Rp 1 „Baczność” jeden ton długi dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym Sygnał Rp 1 „ Baczność” maszynista daje w następujących przypadkach: - w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu - Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym		**Sygnał Rp 1** *„Baczność” („Pozor”)* (varující signál, zvuková návěst: jeden dlouhý zvukovým výstražným zařízením) Sygnał *„Baczność” („návěst Pozor”)* dává strojvedoucí: - v případě potřeby varování zaměstnanců, cestujících nebo jiných osob nacházejících se v kolej nebo v její blízkosti. - po zastavení vlaku před vjezdovým návěstidlem nebo oddílovým návěstidlem s návěstí *„Stój”*, s pochybnou

lub odstępowym wskazującym sygnał „Stój", sygnał wątpliwy, lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności.

- Na wezwanie kierownika pociągu przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku.
- Przed każdym ruszeniem podczas pracy: pociągu roboczego maszyny torowej i pojazdu pomocniczego w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego.
- Przed wskaźnikami W6, W6a, W6b i W7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych po minięciu wskaźnika W6a przy zbliżaniu się do przejazdu.
- Przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi.
- Przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

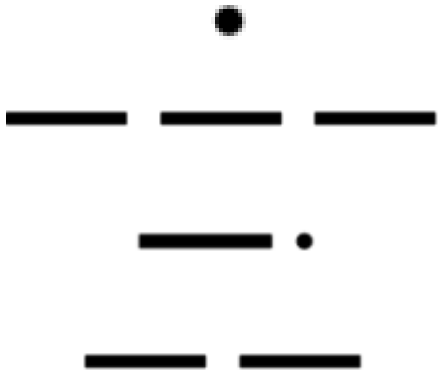
Sygnał Rp 4 „ Hamować średnio"
(jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)

Sygnał Rp 5„ Hamować"
(trzy długie szybko po sobie następujące tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)

Sygnał Rp 6„ Odhamować średnio"
(jeden długi, jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)

Sygnał Rp 7„ Odhamować"
(dwa długie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)

Sygnał Rp 8„ Rozpocząć popychanie"
(dwa krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)



návěstí, před neosvětleným návěstidlem nebo před návěstidlem s bílým světlem s rozbitým signálním sklem (s výjimkou oddílového návěstidla autobloku), pokud se strojvedoucí pomocí telekomunikačních prostředků nemůže domluvit s výpravčím.

- na žádost vedoucího obsluhy vlaku před odjezdem – po zastavení vlaku osobníá dopravy na trati.
- před každým rozjezdem během práce: pracovního vlaku, podbíječky, pomocného vlaku - pro varování zaměstnanců pracujících v kolejišti nebo vedle něj.
- před wskaźnikami W6 („Wskaźnik ograniczenia prędkości"), W6a, W6b a W7 („Wskaźnik ostrzegania") a několikrát na úseku od wskaźnika W6 po přejezd a mimo to při nenadálých atmosférických poruchách, po projetí kolem wskaźnika W 6a („Wskaźnik ostrzegania") při přibližování se k přejezdu.
- před každým rozjezdem vlaku nákladní dopravy obsazeného osobami.
- před každým rozjezdem posunového dílu, při posunu bez posunové čety, uskutečňuje-li se posun na pokyn výpravčího, signalisty nebo výhybkáře.

Sygnał Rp 4 *„Hamować średnio" („Zabrzdit mírně")*
(zvuková návěst: jeden krátký tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnał Rp 5 *„Hamować" („Zabrzdit")*
(zvuková návěst: tři dlouhé rychle po sobě následující tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnał Rp 6 *„Odhamować średnio" („Odbrzdit mírně")*
(zvuková návěst: jeden dlouhý a jeden krátký tón zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

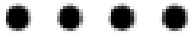
Sygnał Rp 7 *„Odhamować" („Odbrzdit")*
(zvuková návěst: dva dlouhé tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnał Rp 8 *„Rozpocząć popychanie" („Začít práci postrku")*
(zvuková návěst: dva krátké tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie pozostać przy pociągu”
(jeden krótki i jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)

Sygnał Rp 9 *„Przerwać popychanie pozostać przy pociagu” („Ukončit práci postrku. Zůstat na vlaku”)*
(zvuková návěst: jeden krátký a jeden dlouhý tón zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnał Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”
(cztery krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)



Sygnał Rp 10 *„Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociagu” („Další práce postrku není potřebná. Odjet od vlaku”)*
(zvuková návěst: čtyři krátké tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)

Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów
Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnały:

Návěsti dávané při výpravě vlaků
Při výpravě vlaků osobní dopravy jsou používány následující návěsti:

Opis sygnału

Sygnał Rp 11 „Wsiadać”
(jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy)
podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych.

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 .
Stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską

Obraz

dzienny/denní

nocny/noční

Popis návěsti

Sygnał Rp 11 *„Wsiadać” („Nastupovat”)*
(jeden dlouhý tón zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)
Dává vlaková četa před odjezdem vlaků osobní dopravy vlaků.

Sygnał Rp 12 *„Gotów do odjazdu” („Připraven k odjezdu”)*
(denní návěst: zvednutí návěstního žlutého praporku nebo ruky svisle vzhůru, noční návěst: zvednutí lampy s bílým světlem svisle vzhůru)
Používá se před odjezdem vlaku s s vícečlennou vlakovou četou.

Sygnał Rp 13 „ Pociąg nr … gotów do odjazdu”
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 lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem trakcyjnym

Sygnał Rp 13 *„Pociąg nr … gotów do odjazdu” („Vlak číslo …. připraven k odjezdu”)*.
Tuto návěst dává ústně nebo pomocí radiostanice vedoucí obsluhy vlaku strojvedoucímu. Používá se před odjezdem vlaků sestavených z hnacích vozidel nebo motorových vozů v případě, kdy se na přístrojové desce strojvedoucího nachází zařízení na obsluhu dveří a zvukového signálu pro varování cestujících nebo v případě, kdy je zajištěno zavírání dveří při výměně cestujících a zavíraní dveří je oznamováno strojvedoucímu pomocí technických zařízení.

za pomocą urządzeń technicznych.

Sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”

Dzienny (ręka podniesiona go góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”)

Nocny (podniesienie do góry latarki i poruszanie pionowo latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”)

W pociągach wyposażonych w sterowane przez kierownika pociągu urządzenia sygnałowe do dania sygnału „Odjazd” sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń.

dzienny/denní

nocny/noční

Sygnał Rp 14 *„Odjazd pociągów pasażerskich” („Odjezd vlaků osobní dopravy”)*

(denní návěst: vlakvedoucí nebo průvodčí nejblíže vedoucímu hnacímu vozidlu vlaku čelem ke strojvedoucímu zvedne ruku nahoru a hlasitě řekne slovo *„Odjazd”*, noční návěst: vlakvedoucí nebo průvodčí nejblíže vedoucímu hnacímu vozidlu vlaku čelem ke strojvedoucímu zvedne nahoru lampu (baterku) s bílým světlem a rukou s lampou (baterkou) provádí svislé pohyby a hlasitě řekne slovo *„Odjazd”*)

U vlaků vybavených zařízením pro dávání sygnału *„Odjazd*”, dává vedoucí obsluhy vlaku návěst tímto zařízením.

Sygnały alarmowe

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 przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowania przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym ewentualnie w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Sygnał należy podawać do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.

Sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym. Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujący się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy.

Wyznaczeni w Regulaminie technicznym pracownicy winni zawiadomić o pożarze straż pożarną zgodnie z ustaloną procedurą.

Varovné návěsti

Sygnały alarmowe (varovné návěsti) jsou dávány pro varování železničních zaměstnanců o ohrožení nebo možnosti ohrožení bezpečnosti provozu, bezpečnosti zaměstnanců nebo bezpečnosti třetích osob nebo škody na železničním majetku. Sygnał alarmowy (varovnou návěst) dává lokomotivní četa v případě zastavení vlaku z neznámého důvodu na koleji dvou nebo vícekolejné tratě nebo v případě zjištění neoznačené mimořádnost mající vliv na jízdu vlaku nebo v případě zjištění ohrožení bezpečnosti. Návěst je nutné dávat do doby označení místa mimořádnosti.

Sygnał *„Pożar” („Požár”)* je dávána jako upozornění hasičů a železničních zaměstnanců o vzniku požáru na dráze. Strojvedoucí činných hnacích vozidel v ŽST a ostatní zaměstnanci jsou povinni sygnał požarowy opakovat.

Zaměstnanci uvedení v Regulaminie technicznym jsou povinni ohlásit požár v souladu s ohlašovacím plánem.

Opis sygnału

Sygnał A 1 „Alarm”

(Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej lub dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu trakcyjnego, gwizdawki ustnej lub dzwonka aparatu

Obraz

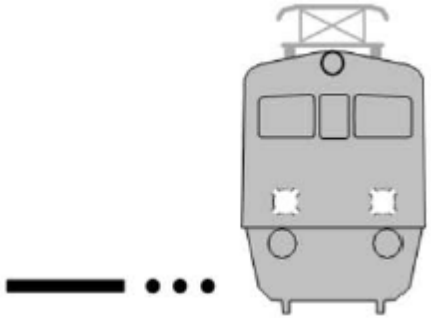
Popis návěsti

Sygnał A 1 *„Alarm” („Poplach”)*

(zvuková návěst: jeden dlouhý a tři krátké tóny několikrát opakované sirénou nebo zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla, píšťalkou nebo telefonním zvonkem)

telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie)

Sygnał A 1 „Alarm”
(świetlny: dwa białe światła migające na czole pojazdu kolejowego i jednocześnie sygnał dźwiękowy: jeden długi i trzy krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu trakcyjnego, powtarzane kilkakrotnie)
Uwaga: sygnał podawany jest w przypadku przeszkody do jazdy pociągu po sąsiednich torach, po odebraniu tego sygnału maszynista innego pociągu jadącego na szlaku powinien tak regulować prędkość pociągu, aby go zatrzymać przed przeszkodą



Sygnał A 1 *„Alarm” („Poplach”)*
(světelná návěst: dvě kmitající bílá světla na čele hnacího vozidla a současně zvuková návěst jeden dlouhý a tři krátké tóny několikrát opakované zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla)
Pozor: Návěst je dávána v případě nebezpeči hrozícího vlaku jedoucí po sousední koleji. Po převzetí této návěsti je strojvedoucí povinen upravit rychlost vlaku tak, aby mohl zastavit před překážkou.

Sygnał A 1r „Alarm”
(kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie, nadawanych automatycznie za pomocą radiotelefonu)
Uwaga: sygnał podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej

Sygnał A 1 *„Alarm” („Poplach”)*
(zvuková návěst: kombinace složená ze tří po sobě následujících cyklicky opakovaných frekvenčně různých krátkých tónů dávaných pomocí radiostanice)
Pozor: Návěst je dávána v případě nebezpeči hrozícího na trati vybavenou radiotelekomunikační sítí pro spojení se strojvedoucími vlaků.

Sygnał A 2 „Pożar”
(sygnał dźwiękowy: jeden długi i dwa krótkie tony syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego pojazdu trakcyjnego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka powtarzane kilkakrotnie)
Uwaga: sygnał podawany jest w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym

Sygnał A 2 *„Pożar”” („Požár”)*
(zvuková návěst: jeden dlouhý a dva krátké tóny několikrát opakované sirénou nebo zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla nebo houkačkou nebo signální trubkou nebo píšťalkou)
Pozor: Návěst je dávána pro upozornění hasičské záchranné služby a železničních zaměstnanců na požár na dráze.

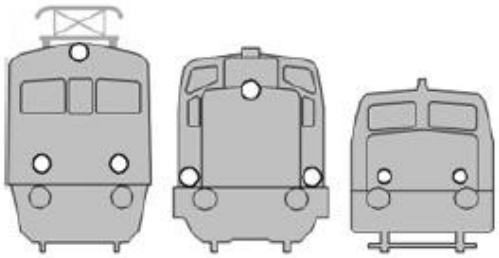
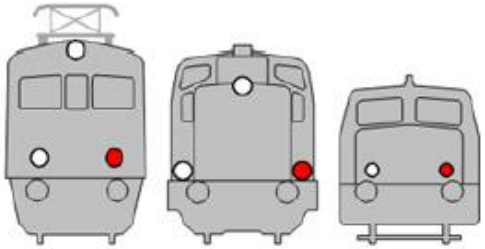
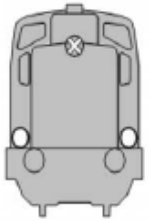
Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

Jako sygnały na pociągu stosuje się światła i tarcze. Tarcze są używane tylko w dzień, jeżeli wykonane są jako nieodblaskowe, lub przez całą dobę, jeżeli wykonane są z materiałów odblaskowych. Światła stosuje się zarówno w dzień jak i w nocy.
Sygnały na pociągu służą do oznaczenia czoła i końca pociągu.

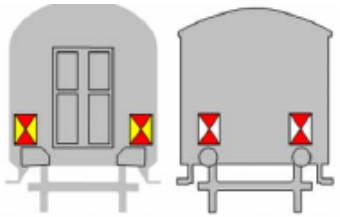
Návěsti na vlacích a drážních vozidlech

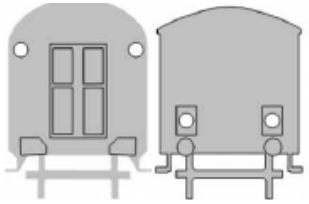
Pro návěstění návěstí na vlacích jsou používány světla a desky. Desky jsou používány jako denní návěst (nejsou-li vyrobeny z odrazových materiálů) nebo jako denní i noční návěst (jsou-li vyrobeny z odrazových materiálů).
Světla jsou používána jako denní i noční návěst.

Návěsti na vlacích slouží k označení počátku a konce vlaku.

Opis sygnału	Obraz	Popis návěsti
Sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub w dowolnym kierunku po torze szlaku dwu- lub wielotorowego z dwukierunkową blokadą liniową” (dzienny i nocny: dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, innego pojazdu kolejowego).		**Sygnał Pc 1** *(„Označení čela vlaku nebo jiného drážního vozidla jedoucího po jednokolejné trati, v hlavním směru na dvojkolejné trati nebo po libovolné koleji dvoj nebo více kolejné trati s obousměrným autoblokem”)* (světelná návěst denní i noční: dvě nebo tři bílá světla v čele vlaku nebo jiného kolejového vozidla)
Sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwutorowego bez dwukierunkowej blokady liniowej” (dzienny i nocny: dwa lub trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe czerwone na przodzie pociągu, innego pojazdu kolejowego).		**Sygnał Pc 2** *(„Označení čela vlaku nebo jiného drážního vozidla jedoucího v opačném než hlavním směru na dvoukolejné trati bez obousměrného autoblokem”)* (světelná návěst denní i noční: dvě nebo tři světla, z nichž horní a pravé ve směru jízdy jsou bílá a levé je červené, v čele vlaku nebo jiného kolejového vozidla)
Sygnał Pc 3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym” (dzienny i nocny: dwa białe światła na przodzie pociągu, trzecie oświetlone latarnią z ukośnym białym krzyżem umieszczoną w górnej części lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą)		**Sygnał Pc 3** *„Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym ” („Označení čela vlaku jedoucího se sněžným pluhem”)* (světelná návěst denní i noční: dvě bílá světla v čele vlaku a v horní části hnacího vozidla nebo sněžného pluhu (pokud jede v čele) lampa se svítícím bílým skoseným křížem)

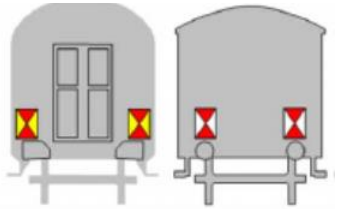
Sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód”
(dzienny: dwie tarcze prostokątne o powierzchniach odblaskowych, podzielone na cztery trójkąty, z których górne i dolne są czerwone, boczne białe lub żółte albo:
dzienny i nocny: dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu)



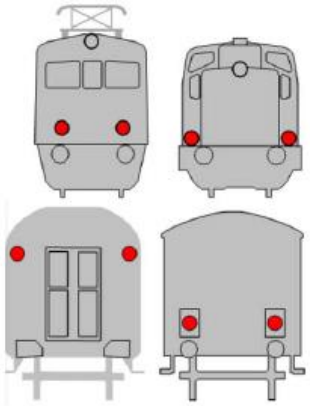


Sygnał Pc 4 *„Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód ” („Označení čela sunutého vlaku ”)*
(denní: dvě obdélníkové návěstní desky s odrazového materiálu rozdělené na čtyři trojúhelníky z nichž horní a dolní jsou červené a boční jsou bílé nebo žluté
nebo
denní i noční: dvě bílá světla v čele sunutého vlaku)

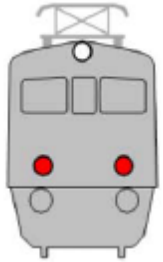
Sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”
(dzienny: dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na ostatnim pojeździe w składzie pociągu lub innym pojeździe kolejowym: tarcze są prostokątne i podzielone na cztery odblaskowe trójkąty, z których górne i dolne są czerwone, boczne białe lub żółte
dzienny i nocny: dwa czerwone ciągłe lub migające światła na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



Sygnał Pc 5 *„Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego” („Označení konce vlaku nebo jiného drážního vozidla”)*
(denní: dvě obdélníkové návěstní desky s odrazového materiálu rozdělené na čtyři trojúhelníky z nichž horní a dolní jsou červené a boční jsou bílé nebo žluté
nebo
denní i noční: dvě červená stálá nebo kmitající světla na konci posledního kolejového vozidla ve vlaku nebo jiného kolejového vozidla)



Sygnał Pc 6 „Oznaczenie czoła pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego” (dzienny i nocny: jedno górne światło białe, dwa dolne światła czerwone na czole pociągu)
Uwaga:
Sygnał Pc6 podaje maszynista pociągu bez drużyny konduktorskiej z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przed udaniem się wzdłuż pociągu, w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc6 powinien zatrzymać pociąg i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.

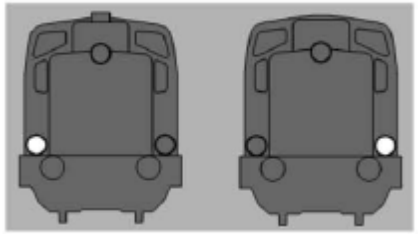


Sygnał Pc 6 *„Oznaczenie czoła pociągu z jednoosobową obsadą* pojazdu trakcyjnego *y, zatrzymanego z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego” („Označení čela vlaku, s jednoosobovým obsazením hnacího vozidla, zastaveného z neznámého důvodu na dvou nebo vícekolejné trati”)*
(denní i noční: jedno horní bílé světlo a dvě dolní červená na čele vlaku)
Pozor:
Návěst Pc6 dává strojvedoucí vlaku bez vlakové čety s jednomužným obsazením hnacího vozidla v případě zastavení vlaku z neznámé příčiny na dvoj- nebo vícekolejné trati před tím než opustí hnací vozidlo ke zjištění příčiny zastavení.
Řidič drážního hnacího vozidla, který zpozoroval výstražnou návěst Pc6 musí zastavit vlak a zjistit důvod zastavení vlaku a skutečnost, zda o zastavení vlaku byl zpraven výpravčí.

Sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry”
(dzienny i nocny: po jednym świetle białym od strony czynnego stanowiska maszynisty)
Uwaga: sygnał ten stosuje się do oznaczenia przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z

Sygnał Tb 1 *„Oznaczenie przodu i* tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry *(„Označení čela a konce posunující lokomotivy“)*
(denní i noční: jedno bílé světlo na straně činného (obsazeného) stanoviště strojvedoucího)
Pozor: Návěst je používána pro označení čela i konce všech

napędem



posunujících hnacích vozidel.

Wskaźniki

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.

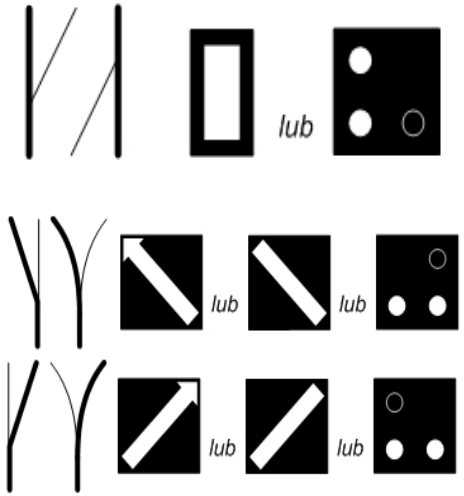
Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarń mechanicznych z podświetlonym szkłem koloru mlecznego, latarń elektrycznych z białymi światłami lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były one odblaskowe. Latarnie ze wskaźnikami Wz ustawia przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych krzyżowych, rozjazdach łukowych jednostronnych i rozjazdach skupionych po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy. Przy rozjazdach krzyżowych podwójnych ustawia się je z boku, w środkowej części rozjazdu.

Wskaźniki zwrotnicowe

Wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”
Biały prostokąt na czarnym tle a na latarni elektrycznej dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy. Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza.

Wskaźnik Wz 2„Jazda na ostrze”
Biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.
Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków.

Wskaźnik Wz 3„Jazda z ostrza”
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie. Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku



Wskaźniki (návěsti)

Wskaźniki prostřednictvím nápisů a symbolů na návěstních deskách předávají rozkazy, pokyny a informace související s drážní dopravou. Návěsti na wskaźnikach jsou návěštěny provětlovanými nebo osvětlovanými návěstními deskami a rovněž stanoveným tvarem (polohou) a formou návěstidla.
Wskaźniki na výhybkách (pro stanovení polohy výhybky) mohou být vybaveny osvětlením (mimo elektrického) s prosvětlovaným (mléčným) sklem, osvětlením elektrickým s bílými světly nebo mohou být neosvětlovány. V případě neosvětlovaných návěstidel je doporučen reflexní povrch návěstidla.
Návěstní tělesa se wskaźnikami Wz jsou umisťovány u jednoduchých výhybek, křižovatkových výhybek, obloukových jednostranných výhybek a sloučených výhybek po jednom na každé výhybce. U dvojitých křižovatkových výhybek se návěstní těleso umisťuje vně koleje ve střední části výhybky.

Wskaźniki (návěsti) na výhybkách

Wskaźnik Wz 1 *„Jazda na wprost“ („Jízda přímým směrem“)*
(bílý obdélník na černém podkladu nebo, v případě světelného návěstidla, dvě bílá světla nad sebou. Návěst je viditelná při jízdě po i proti hrotu.)
Informuje o poloze výhybky pro jízdu přímým směrem nebo u jednoduché obloukové výhybky o jízdě ve směru oblouku o větším poloměru.
Wskaźnik Wz 2 *„Jazda na ostrze“ („Jízda proti hrotu“)*
(bílá šipka nebo bílý obdélník na černém podkladu otočené šikmo vpravo nebo vlevo vzhůru nebo, v případě světelného návěstidla, dvě bílá světla vedle sebe. Návěst je viditelná při jízdě po i proti hrotu.)
Informuje o poloze výhybky pro jízdu proti hrotu nebo u jednoduché obloukové výhybky o jízdě ve směru oblouku o menším poloměru nebo u oboustranné obloukové výhybky o jízdě po jenom z oblouků.

Wskaźnik Wz 3 *„Jazda z ostrza“ („Jízda po hrotu“)*
(bílý kruh na černém podkladu nebo, v případě světelného návěstidla, dvě bílá světla vedle sebe. Návěst je viditelná při jízdě po hrotu.)
Informuje o poloze výhybky pro jízdu po hrotu nebo u

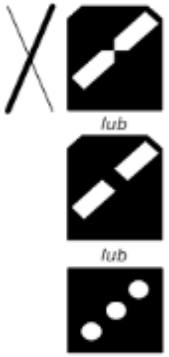
łuku o mniejszym promieniu.

jednoduché obloukové výhybky o jízdě ve směru oblouku o menším poloměru.

Wskaźnik Wz 4„Jazda z ostrza”
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona widoczna od strony krzyżownicy. Zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru.

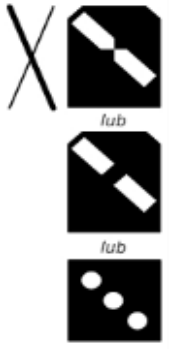
Wskaźnik Wz 4 *„Jazda z ostrza“ („Jízda po hrotu“)*
(bílý kruh na černém podkladu, v kruhu černý oblouk otočený ve směru polohy výhybky. Návěst je viditelná při jízdě po hrotu.)
Informuje o poloze oboustranné obloukové výhybky pro jízdu zleva nebo zprava.

Wskaźnik Wz 5„Jazda po prostej w prawo”
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo. Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.



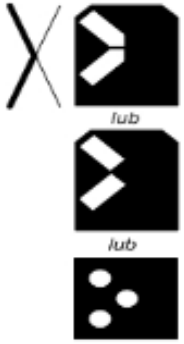
Wskaźnik Wz 5 *„Jazda po prostej w prawo“ („Jízda přímým směrem zleva doprava“)*
(dva bílé obdélníkové šípy hroty proti sobě nebo dva bílé obdélníky nebo tři bílá světla, směřující šikmo vzhůru zleva doprava).
Informuje o poloze výhybky pro jízdu ve směru zleva doprava.

Wskaźnik Wz 6„Jazda po prostej w lewo”
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo. Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.



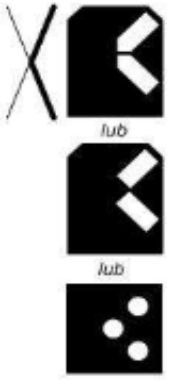
Wskaźnik Wz 6 *„Jazda po prostej w lewo“ („Jízda přímým směrem zprava doleva“)*
(dva bílé obdélníkové šípy hroty proti sobě nebo dva bílé obdélníky nebo tři bílá světla, směřující šikmo vzhůru zprava doleva).
Informuje o poloze výhybky pro jízdu ve směru zprava doleva.

Wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła tworzące kąt prosty otwarty w lewo. Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.



Wskaźnik Wz 7 *„Jazda po łuku w lewo“ („Jízda vedlejším směrem zleva doleva“)*
(dva bílé obdélníkové šípy hrotem ke středu návěstidla nebo dva bílé obdélníky nebo tři bílá světla, tvořící pravý úhel otevřený doleva).
Informuje o poloze výhybky pro jízdu ve směru zleva doleva.

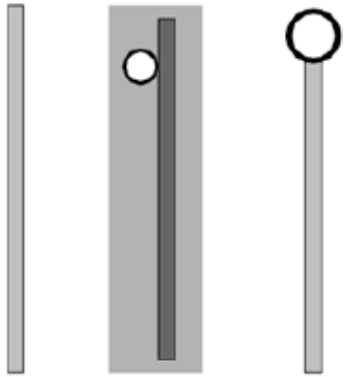
Wskaźnik Wz 8 „Jazda po łuku w prawo”
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła tworzące kąt prosty otwarty w prawo. Jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.



Wskaźnik Wz 8 *„Jazda po łuku w prawo“ („Jízda vedlejším směrem zprava doprava“)*
(dva bílé obdélníkové šípy hrotem ke středu návěstidla nebo dva bílé obdélníky nebo tři bílá světla, tvořící pravý úhel otevřený doprava).
Informuje o poloze výhybky pro jízdu ve směru zprava doprava.

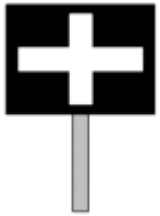
Opis sygnału	Obraz	Popis návěsti
Wskaźnik W 1 „Wskaźnik usytuowania” (prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w środku tablicy) **oznacza:** miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej,		**Wskaźnik W 1** ***„Wskaźnik usytuowania”*** *(„Označení stanoviště”)* (obdélníková bílá deska s černým orámováním a na ní dva černé šípy nad sebou s hroty obrácenými proti sobě) označuje místo tarczy ostrzegawczej semaforowej (předvěsti návěstidla) nebo przejazdowej (předvěsti přejezdu)

Wskaźnik W 3 „Wskaźnik unieważnienia" oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik
Dzienny i nocny – białe światło wskaźnika świetlnego,
Wskaźnik W 3 ustawia się z prawej strony toru przy znajdującym się tam semaforze lub tarczy zaporowej dla oznaczenia, że semafor ten lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik.



Wskaźnik W 3 „Wskaźnik unieważnienia" (Označení neplatnosti) *informuje, že návěstidlo nacházející se vpravo u koleje neplatí pro tuto kolej u*
denní i noční návěst: bílé světlo
Wskaźnik W 3 se umisťuje na návěstidle nacházejícím se vpravo u koleje a označuje, že pro tuto kolej návěstidlo na němž je Wskaźnik unieważnienia umístěn neplatí.
Pro jízdy vlaků na pohraniční trati tato návěst nemá význam.

Wskaźnik W 4 „Wskaźnik zatrzymania”
(prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle)
a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osłonnym, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,
b) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie,
c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.



Wskaźnik W 4 *„Wskaźnik zatrzymania” („Místo zastavení”)*
(bílý kříž na černé obdélníkové desce)
a) wskaźnik W 4 označuje místo (úroveň wskaźnika W 4) v dopravnách a na zastávkách do kterého může dojet čelo zastavujícího vlaku. Vlak zastavující pro nástup a výstup cestujících musí zastavit tak, aby byl pro cestující co nepříznivější.
b) wskaźnik W 4 se umisťuje na konci nástupiště nebo před námezníkem, a to vpravo u koleje pro niž platí.Wskaźnik W 4 umístěný na konci nástupiště, nestanovující současně konec vlakové cesty, platí pouze pro vlaky u nástupiště zastavující.
c) wskaźnik W 4 může být (podle místních podmínek) návěstidlem světelným s mléčněbílým sklem nebo návěstidlem neosvětlovaným mechanickým.

Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania”
(biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem)
a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone; przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,
b) wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku,
c) na stacjach linii kolejowych dwutorowych wskaźnik ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego, a na stacjach linii kolejowych jednotorowych wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku.

Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania”
(trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze)
oznacza: miejsce, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność”

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

Wskaźnik W 5 *„Wskaźnik przetaczania” („Označník”)*
(bílá půlkruhová deska s černým orámováním postavená obloukem nahoru)
a) wskaźnik W 5 je používán (nezávisle na seřaďovacích návěstidlech) v těch stanicích a u těch kolejí, kde vyvsává potřeba stálého označení hranice povoleného posunu. Posun za wskaźnik W 5 je dovolen pouze se souhlasem výpravčího.
b) wskaźnik W 5 se umisťuje před vjezdovým návěstidlem ve směru od ŽST, a to ve vzdálenosti minimálně 100 m.
c) V ŽST dvojkolejných tratí se wskaźnik W 5 umisťuje na straně vjezdového návěstidla, v ŽST jednokolejných tratí se wskaźnik W 5 umisťuje vpravo u hlavní koleje ve směru jízdy (od ŽST).

Wskaźnik W 6 *„Wskaźnik ostrzegania” („Pískejte”)*
(bílý trojúhelník s černým orámováním otočený vrcholem nahoru)
označuje místo, kde je strojvedoucí povinen dát návěst *„Baczność” („Pozor”)*

Wskaźnik W 6a *„Wskaźnik ostrzegania” („Pískejte”)*
(bílý trojúhelník s černým orámováním otočený vrcholem nahoru, uprostřed trojúhelníku je černý obraz auta)
označuje místo, před přejezdy všech kategorií, kde je strojvedoucí povinen dát návěst *„Baczność” („Pozor”)*

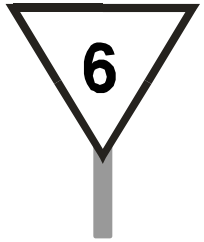
Wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania”
(dwie trójkątne białe tablice (trójkątne równoboczne) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim)
oznacza: miejsce, gdzie maszynista powinien dać wielokrotnie sygnał „Baczność” przed przejazdami kolejowymi wszystkich kategorii.
Wskaźnik W 6b można ustawiać zamiast wskaźnika W6a przed przejazdami i przejściami kolejowymi, według zasad określonych dla wskaźnika W6a.

Wskaźnik W 6b *„Wskaźnik ostrzegania” („Pískejte”)*
(dva bílé rovnostranné trojúhelníky umístěné přímo nad sebou, oba s černým orámováním otočený vrcholem nahoru, uprostřed trojúhelníku je černý obraz auta)
označuje místo, kde je strojvedoucí povinen dát několikrát návěst *„Baczność” („Pozor”)* před přejezdy všech kategorií.
Wskaźnik W6b může být umístěn místo Wskaźnika W 6a před přejezdy a přechody dle zásad platných pro Wskaźnik W6a.

Wskaźnik W 7 „Wskaźnik ostrzegania” należy dać sygnał Rp 1 „Baczność":
Przenośna trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i czarną literą „R” zwrócona wierzchołkiem ku górze.
Stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność" ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.

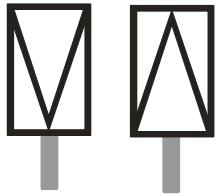
Wskaźnik W 7 „Wskaźnik ostrzegania” należy dać sygnał Rp 1 „Baczność":
(„Pískejte”)
(přenosný bílý trojúhelník s černým orámováním a černým písmenem R otočený vrcholem nahoru)
místo, kde je strojvedoucí povinen dát návěst *„Baczność”*
s ohledem na bezpečnost zaměstnanců pracujících v koleji.
W 7 se umisťuje z obou stran před pracovním místem, a to
nosti od 300 do 500 m v závislosti na místních poměrech

Wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości” oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy (trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość w dziesiątkach km/h)
oznacza:
- że ograniczenie prędkości jest ujęte w **Wykazie ostrzeżeń stałych**,
- ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością, oznaczony wskaźnikiem W 9,
- wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20 km/h
- wskaźnik należy również stosować do oznaczenia miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W27 i W27a; w tym przypadku wskaźnik W8 ustawia sie w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W27 i W27a,



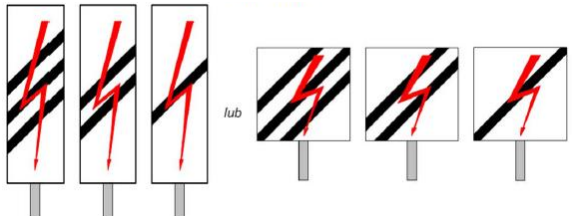
Wskaźnik W 8 *„Wskaźnik ograniczenia prędkości” („Ukazatel omezení rychlosti”)* oznamující povinnost snížit rychlost jízdy
(bílý trojúhelník s černým orámováním otočený vrcholem dolů, uprostřed trojúhelníku je černá číslice udávající rychlost v desítkách km/h)
informuje, o trvalém omezení rychlosti, které je uvedeno ve **Wykazie ostrzeżeń stałych** (příloha k Jízdnímu řádu); umisťuje se na zábrzdnou vzdálenost před začátkem místa (označeného wskaźnikiem W 9), které je nutno pojíždět sníženou rychlostí.
Wskaźnik W 8 bez čísla udává rychlost 20 km/h.
Wskaźnik W 8 musí být použit rovněž jako wskaźnik uprzedzający (předvěstník) před wskaźnikami W 2 a W 27a. V tomto případě se wskaźnik W 8 umisťuje před wskaźnikami W 2 a W 27a na zábrzdnou vzdálenost.

Wskaźnik W 9 „Wskaźnik odcinka ograniczonej 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 prędkością. Wskaźnik W 9 ustawia się ze wskaźnikiem W 8 patrząc w kierunku jazdy



Wskaźnik W 9 *„Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości ” („Označení úseku se sníženou rychlostí”)*
(bílý obdélník s černým orámováním a v něm černý šíp otočený na jedné straně dolů (začátek) a na druhé straně nahoru (konec))
označuje začátek a konec místa, které je nutno pojíždět sníženou rychlostí, která byla předvěštěna *„Wskaźnikem ograniczenia prędkości” („Ukazatelem omezení rychlosti”)* – Umisťuje se za wskaźnikiem W 8 ve směru jízdy.

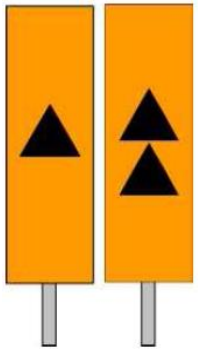
Wskaźnik W 11b „Wskaźnik uprzedzający”
(prostokątna biała tablica z trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie pod kątem 30°. Z czerwonymi strzałkami w kształcie błyskawicy na początku odcinka z siecią trakcyjną W 11b)
oznacza: zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semaforowej, ustawia się w kolejności w odległościach 100 m



Wskaźnik W 11b *„Wskaźnik uprzedzający ” („Vzdálenostní upozorňovadlo”)*
(bílý obdélník s jedním, dvěma a třemi černými pásy směřujícími šikmo vpravo vzhůru pod úhlem 30^0; na začátku úseku s trakčním vedením je uprostřed červený blesk – W 11b)
označuje vzdálenost k tarczy ostrzegawczej semaforowej (samostatné předvěsti) a umisťuje se po 100 metrech.

Wskaźnik W 11p „Wskaźnik przejazdowy” Oznaczają, że za wskaźnikami znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa.
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.

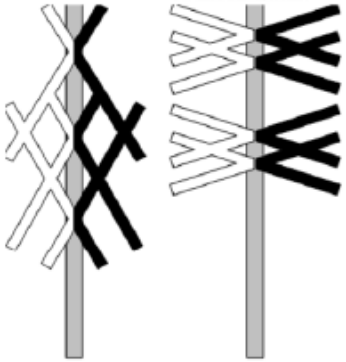
a) Wskaźnik W 11p służy do zwrócenia uwagi maszyniście na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej.
b) Wskaźnik W 11p z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik W11p z dwoma trójkątami – 400m, przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi.



Wskaźnik W 11p „Wskaźnik przejazdowy” (Předvěstník přejezdníku) *informuje, že za tímto návěstidlem se nachází tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník)*
Před tarczą ostrzegawczą przejazdową (přejezdníkem) jedna, příp. dvě (při nedostatečné viditelnosti tarczi ostrzegawczej przejazdowej (přejezdníku) na stanovenou vzdálenost) po sobě umístěné oranžové obdélníkové desky s jedním nebo dvěmi rovnostrannými trojúhelníky umístěnými uprostřed desky a směřujícími vrcholem vzhůru.

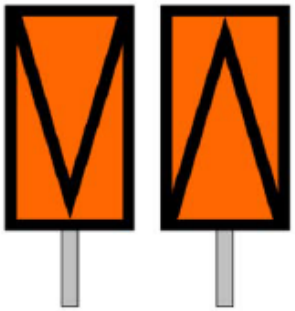
a) Wskaźnik W 11p upozorňuje strojvedoucího na následnou tarczu ostrzegawczu przejazdowu (přejezdník).
b) Wskaźnik W 11p s jedním trojúhelníkem se umisťuje 200 m a Wskaźnik W 11p s dvěmi trojúhelníky se umisťuje 400 m před tarczą ostrzegawczą przejazdową (přejezdníkem), a to na stejné straně koleje jako je umístěna tarcza ostrzegawcza przejazdowa (přejezdník).

Wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy”
(czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par ukośników, umieszczonych jedna nad drugą)
oznacza: że należy podnieść może i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować ostrożność przy pracy maszyn drogowych (podbijarek i innych maszyn torowych)



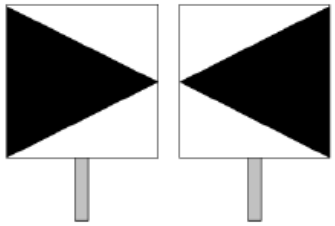
Wskaźnik W 13 *„Wskaźnik torowy ”*
(„černobílá mříž nebo dvě mříže ze dvou párů šikmých latí umístěných nad sebou”)
přikazuje zvednout, příp. sejmout křídla sněžného pluhu a zachovat opatrnost při práci traťových mechanismů (podbíječek aj.).

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)
oznacza: początek i koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością. Wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 patrząc w kierunku jazdy.



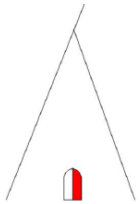
Wskaźnik W 14 *„Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości ” („Začátek pomalé jízdy“, „ Konec pomalé jízdy“)*
(oranžový obdélník s černým orámováním a v něm černý šíp otočený na jedné straně dolů (začátek) a na druhé straně nahoru (konec))
označuje začátek a konec místa, které je nutno projíždět sníženou rychlostí, která byla předvěštěna sygnałem D6 *„Zwolnić bieg” („Snížit rychlost (Pomalá jízda)“)* – ***)“.***
Umisťuje se za tarczą D 6 ve směru jízdy.

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, lecz pomimo to odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik



Wskaźnik W 15 *„Wskaźnik zmiany lokalizacji ” („Návěstidlo je na opačné straně“)*
(bílá čtvercová deska s černým trojúhelníkem jehož vrchol ukazuje k návěstidlu)
informuje, že návěstidlo, opakovací návěstidlo nebo předvěst nejsou umístěny v místě pro ně obvyklém a jsou platné pro kolej u níž stojí Wskaźnik W 13.

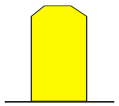
Wskaźnik W 17 „Wskaźnik ukresu”
(biało-czerwony słupek)
oznacza: miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno zająć tor pojazdami kolejowymi



Wskaźnik W 18 „Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej" oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej na szlaku przed semaforem wjazdowym
Kwadratowa biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny pierścień z czarnym kołem w środku
Wskaźnik W 18 umieszcza się na maszcie ostatniego semafora ostępowej samoczynnej blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu,

b) w przypadku gdy ostatni samoczynny semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W 18 nakazuje maszyniście jazdę z taką prędkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój" lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego.

Wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”(żółty słupek)
oznacza: w miejscu, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy
Uwaga: płozów hamulcowych nie wolno wykładać w miejscach przed złączem izolowanym lub na nim



Wskaźnik W 17 *„Wskaźnik ukresu ” („Hranice koleje“)*
(bíločervený sloupek)
označuje u sbíhajících se kolejí hranici pro odstavení vozidel na koleji

Wskaźnik W 18 *„Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej” („Stanoviště oddílového návěstidla“)*
(čtvercová deska s černým orámováním a na ní bílé černě orámované mezikruží s černým kruhem uprostřed)
označuje stanoviště posledního oddílového návěstidla autobloku před vjezdovým návěstidlem

a) Wskaźnik W 18 se umisťuje na sloupu posledního oddílového návěstidla autobloku pro informování doprovodu vlaku, že se blíží k vjezdovému návěstidlu dopravny.

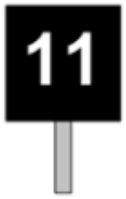
V případě, že poslední návěstidlo autobloku je zhaslé nebo zneplatněné, přikazuje wskaźnik W 18 strojvedoucímu jízdu takovou rychlostí, aby mohl zastavit vlak před překážkou nebo vjezdovým návěstidlem v poloze „Stój“ nebo aby mohl dále snížit rychlost podle návěsti návěstené vjezdovým návěstidlem.

Wskaźnik W 23 *„Wskaźnik odcinka izolowanego” („Hranice izolovaného úseku”)*(žlutý sloupek)
označuje místo před nímž musí zastavit posunový díl z důvodu umožnění přestavení výhybky
Pozor: je zakázáno popkládat zarážky před izolovaným stykem kolejnic nebo přímo na něm.

Wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”
(świetlny, matowobiała kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo, umieszczony na słupie semafora)
oznacza: że semafor ten jest przystosowany do wyjazdu na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego /lewym/

Wskaźnik W 24 *„Wskaźnik kierunku przeciwnego” („Ukazatel opačného směru”)*
(světelná návěst umístěná na sloupě návěstidla – černý čtverec s matně bílou čárou směřující šikmo vzhůru zprava doleva)
informuje, že návěstidlo umožňuje odjezd na trťovou kolej proti správnému směru.

Wskaźnik W 27a „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
stosuje się go do czasu zastąpienia wskaźnikiem W27a

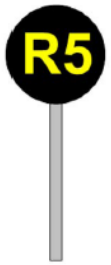


Wskaźnik W 27a *„Wskaźnik zmiany prędkości” (Traťová rychlost (Rychlostník)”)*
(černá čtvercová deska s bílým číslem udávající v desítkách km/h nejvyšší dovolenou rychlost)
označuje místo změny traťové rychlosti a stanovuje traťovou rychlost platnou od Wskaźniku W 27.
Wskaźnik W 27 je používán do nahrazení Wskaźnikiem W 27a.

Wskaźnik W27a „Wskaźnik zmiany prędkości”
oznacza miejsce zmiany prędkości i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej; kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba wskazująca największą dozwolona prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę

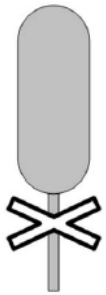
Wskaźnik W 27 *„Wskaźnik zmiany prędkości” (Traťová rychlost (Rychlostník)”)*
(bílá čtvercová deska s černým číslem a s černým orámováním udávající v desítkách km/h nejvyšší dovolenou rychlost)
označuje místo změny rychlosti a stanovuje traťovou rychlost na dané trati, platnou od tohoto místa.

Wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”
(okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe - litera stanowi wyróżnik zarządcyinfrastruktury, a liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej)
oznacza: że maszynista po minięciu wskaźnika powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym na tym kanale



Wskaźnik W 28 *„Wskaźnik kanału radiowego” (Přepněte kanálovou skupinu (Radiovník)”)*
(černý terč se žlutým písmenem a číslicí – písmeno stanovuje identifikaci provozovatele dráhy a číslice udává kanál pro radiotelefonní spojení)
přikazuje strojvedoucímu po minutí Wskaźnika W 28 přepnout radiostanici na návěstěný kanál a co možná nejdříve navázat spojení s nejbližším pracovištěm provozovatele dráhy zapojeným do radiospojení.

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 ukazujące się na nim są nieobowiązujące



Wskaźnik W 31 *„Wskaźnik kasowania” („Označení neplatnosti”)*
(bílý skosený kříž s černým obvodem)
návěstí, že návěstidlo na němž je umístěn je nečinné (nepoužívané nebo neplatné) a návěsti na tomto návěstidle jsou neplatné

Wskaźnik W 32 „Wskaźnik czoła pociągu” oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem

Wskaźnik W 32 *„„Wskaźnik czoła pociągu” („Ukazatel čela vlaku”)*
označuje místo zastavení čela vlaku o délce stanovené tímto návěstidlem.

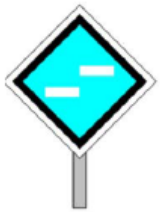
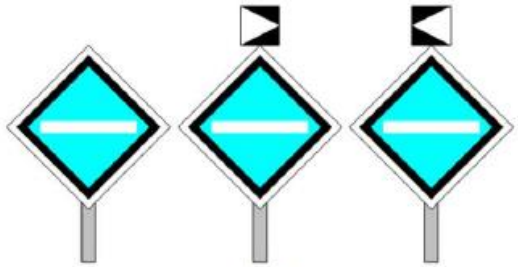
Wskaźniki stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych

Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą patrząc w kierunku jazdy wg 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
3. Na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik We umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego – po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy.
Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.

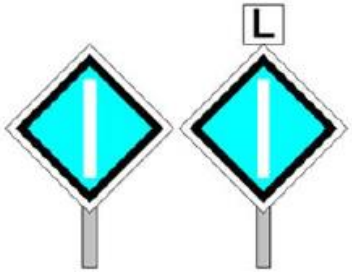
Wskaźniki (návěsti) používané na elektrifikovaných tratích

Wskaźniki We jsou umisťovány vedle koleje nebo zavěšeny nad kolejí pro niž platí, v pohledu ve směru jízdy dle těchto zásad:
1. V ŽST se wskaźnik We umisťuje vpravo u koleje, pro niž platí, v pohledu ve směru jízdy,
2. Na jednokolejné trati se wskaźnik We umisťuje vpravu u koleje pro každý směr jízdy,
3. Na dojkolejné trati a rovněž při souběhu jednokolejných tratí se wskaźnik We umisťuje na vnější straně pro pravou kolej (trať) a vlevo pro levou kolej (trať), v pohledu ve směru jízdy.

Wskaźniky We mohou být stálé nebo přenosné

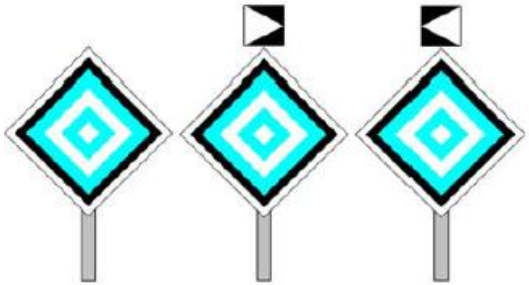
Opis sygnału	Obraz	Popis návěsti
Wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” (dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką) **Oznacza:** że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h, ustawiony na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500 m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu.		**Wskaźnik We 1** *„Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” („Připravte se ke stažení sběrače”)* (modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní dva vodorovné bílé pásy stejné velikosti posunuté svisle tak, že začátek horního pásu je na úrovni dolního pásu) **upozorňuje** strojvedoucího na přípravu ke stažení sběrače před následným Wskaźnikem a přikazuje snížit rychlost na maximálně 60 km/h.Umisťuje se na trati i ve stanici ve vzdálenosti 500 m před *Wskaźnikem opuszczenia pantografu“ („Stáhněte sběrač”)*
Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczenia pantografu” (jeden biały poziomy pasek na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką: Wskaźnik We 2b, We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarna tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, od tego którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik) **oznaczają:** 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 We 2b, lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru przy którym jest ustawiony wskaźnik We 2c, Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem		**Wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c** *„Wskaźnik opuszczenia pantografu“ („Stáhněte sběrač”)* (modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní jeden vodorovný bílý pás; může být doplněna malou černou tabulkou s bílým trojúhelníkem směřujícím vrcholem vpravo nebo vlevo, podle toho ke které koleji se návěst vztahuje) **přikazuje** stažení sběrače bez ohledu na směr jízdy (wskaźnik We 2a), při jízdě na kolej odbočující vpravo (wskaźnik We 2b), nebo při jízdě na kolej odbočující vlevo (wskaźnik We 2c). Wskaźniky We 2a, We 2b, We 2c se umisťují ve stanicích i na trati ve vzdálenosti 100m před úsekem, který musí být pojížděn se staženým sběračem.
Wskaźniki We 3a, We 3b, „Wskaźniki podniesienia pantografu” (jeden biały pionowy pasek na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i biała obwódką: wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódka oraz czarną literą „L”, **oznaczają:** że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b). Wskaźnik We 3a		**Wskaźnik We 3a, We 3b** *„Wskaźnik podniesienia pantografu“ („Zdvihněte sběrač”)* (modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní jeden svislý bílý pás; wskaźnik (návěstidlo) pro elektrické lokomotivy je doplněn malou čtvercovou bílou tabulkou s černým obvodem a černým písmenem „**L**“) **informuje,** že je možné zvednutí sběračů elektrických jednotek (wskaźnik We 3a) nebo elektrických lokomotiv (wskaźnik We 3b). Wskaźnik We 3a pro elektrické jednotky se umisťuje ve

dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw elektrycznych w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.



vzdálenosti 200m a wskaźnik We 3b pro elektrické lokomotivy se umisťuje ve vzdálenosti 30m za místem, v němž je dovoleno zvednutí sběrače.

Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c *„Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”*
(dwa białe kwadraty jeden w drugim na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką: Wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarna tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy.
oznaczają: że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor przy którym jest ustawiony wskaźnik We 4a, na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik We 4b, lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik We 4c, Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc poza, które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci ustawia się je w odległości 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.

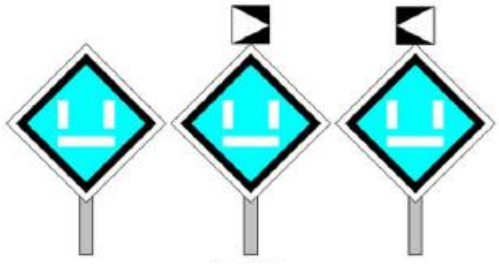


Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej”
(dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, nie stykający się z paskami pionowymi: wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową

Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c *„Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych“ („Zákaz vjezdu elektrických hnacích vozidel”)*
(modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní dva bílé čtverce – jeden ve druhém, může být doplněna malou černou tabulkou s bílým trojúhelníkem směřujícím vrcholem vpravo nebo vlevo, podle toho ke které koleji se návěst vztahuje)
zakazuje jízdu elektrických hnacích vozidel bez ohledu na směr jízdy (wskaźnik We 4a), při jízdě na kolej odbočující vpravo (wskaźnik We 4b), nebo při jízdě na kolej odbočující vlevo (wskaźnik We 4c).
Wskaźniky We 4a, We 4b, We 4c označují místa za něž je zakázána jízda elektrických hnacích vozidel, zejména při poškození trakčního vedení, práce na trakčním vedení, konci trakčního vedení.
Wskaźniky We 4a, We 4b, We 4c se umisťují ve vzdálenosti 15 m před místem, za nějž je jízda zakázána.

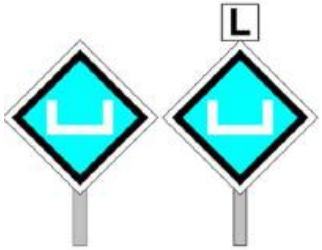
Wskaźnik We 8a, We 8b, We 8c *„Wskaźnik jazdy bezprądowej“ („Vypněte proud“)*
(modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní bílý vodorovný pás nedotýkající se dvou svislých rovnoběžných pásů, může být doplněna malou černou tabulkou s bílým trojúhelníkem směřujícím vrcholem vpravo nebo vlevo, podle toho, ke které koleji se návěst

czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy)
oznaczają: miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej: przy jeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik We 8a, przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru przy którym jest ustawiony wskaźnik We 8b, lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru przy którym stoi wskaźnik We 8c. wskaźniki te ustawia się w odległości 30 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej (np. izolator sekcyjny i inne elementy)



vztahuje)
označuje místo, které musí být elektrickými hnacími vozidly pojížděno bez odběru proudu při jízdě po koleji u níž je umístěn wskaźnik We 8a, při jízdě na kolej odbočující vpravo (wskaźnik We 8b) nebo při jízdě na kolej odbočující vlevo (wskaźnik We 8c).
Wskaźniky We 8a, We 8b, We 8c seumisťují se 30 m před místem podélného elektrického dělení (dělící izolátor a jiné prvky).

Wskaźniki We 9a, We 9b „Wskaźniki jazdy pod prądem” (białe paski w kształcie korytka na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i biała obwódką, wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”,
Oznaczają: miejsce od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We 9a), lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We 9b) mogą 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.



Wskaźnik We 9a, We 9b *„Wskaźnik jazdy pod prądem“ („Zapněte proud“)*
(modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní bílý vodorovný pás dotýkající se dvou svislých rovnoběžných pásů; wskaźnik (návěstidlo) pro elektrické lokomotivy je doplněn malou čtvercovou bílou tabulkou s černým obvodem a černým písmenem „**L**“)
označuje: místo, od něhož elektrické jednotky (wskaźnik We 9a) nebo elektrické lokomotivy (wskaźnik We 9b) mohou odebírat proud z trakčního vedení.
Wskaźnik We 9a pro elektrické jednotky se umisťuje ve vzdálenosti 200m a wskaźnik We 9b pro elektrické lokomotivy se umisťuje ve vzdálenosti minimálně 30m a maximálně 100m za místem, v němž je zakázáno odebírat proud z trakčního vedení.

Wskaźniki z sygnałami SŽDC i sygnałami SŽDC na pojazdach kolejowych, które mogą wystąpić na części odcinka transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A., których wygląd, znaczenie sygnału (ostrzeżenia) i (lub) usytuowanie zgodnie z przepisami PKP PLK S.A. różnią się od przepisów SŽDC
Na części odcinka transgranicznego zarządzanego przez PKP PLK S.A. mogą być ustawione

Návěstidla s návěstmi SŽDC a návěsti SŽDC na kolejových vozidlech, které se mohou vyskytovat na části úseku přeshaničního provozu provozované PKP PLK S.A. a jejichž vzhled, význam návěstí a (nebo) umisťování jsou podle předpisů PKP PLK S.A. rozdílné s předpisy SŽDC
Na části úseku přeshaničního provozu provozované PKP PLK S.A. mohou být umístěna

wskaźniki (sygnalizatory) lub podawane sygnały SŽDC.

1. návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**
2. návěsti slyšitelné – **Pozor, Svolávání všech zaměstnanců, Požární poplach** a návěst **Stůj**
3. návěst **Pracovní místo, pískejte**
4. návěst **Očekávejte traťovou rychlost**
5. návěst **Očekávejte pomalou jízdu**
6. návěstidla na vozidlech – návěsti **Začátek vlaku, Konec vlaku** a návěst **Konec části vlaku**
7. návěst **Přepněte kanálovou skupinu**

návěstidla nebo dávány návěsti SŽDC:

Seznam souvisejících dokumentů

Dodatkowe dokumenty związane z MPG

Neobsazeno

Pusty