

**SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY,
STÁTNÍ ORGANIZACE**



Správa železniční dopravní cesty

**Místní pohraniční ujednání
Harrachov (ČR) - Szklarska Poręba Górna (PR)**

Účinnost od 13.12.2015

**DOLNOŚLĄSKA SŁUŻBA DRÓG I KOLEI
WE WROCŁAWIU**



DSDiK

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

**Miejscowe Porozumienie Graniczne
Harrachov (ČR) - Szklarska Poręba Górna (RP)**

Obowiązuje od 13.12.2015

<u>Obsah</u>			<u>Spis treści</u>		
číslo	název kapitoly	strana	pozycja	treść	strona
	ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	6		WYKAZ ZMIAN	6
	ROZSAH ZNALOSTÍ	7		ZAKRES ZNAJOMOŚCI POSTANOWIEŃ	7
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	9		WYKAZ UŻYTYCH ZNACZEŃ I SKRÓTÓW	9
1	DEFINICE	10	1	DEFINICJE	10
2	VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	12	2	POSTANOWIENIA OGÓLNE	12
3	POPIS ÚSEKU PŘESHraničNÍHO PROVOZU	16	3	OPIS ODCINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO	16
3.1	Základní charakteristika	16	3.1	Charakterystyka odcinka ruchu transgranicznego	16
3.2	Staničení a normativy	16	3.2	Parametry techniczne	16
3.3	Traťové zabezpečovací zařízení	17	3.3	Liniowe urządzenia sterowania ruchem	17
3.4	Přejezdy	18	3.4	Przejazdy	18
3.5	Telekomunikační a informační zařízení	18	3.5	Urządzenia telekomunikacji	18
3.6	Trakční proudová soustava a napájecí zařízení	19	3.6	Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci	19
3.7	Traťové poměry	19	3.7	Parametry techniczne linii	19
4	HRANICE ÚDRŽBY, PROHLÍDKY A MĚŘENÍ, OPRAVY A ÚDRŽBA	20	4	GRANICE UTRZYMANIA, DIAGNOSTYKA, POMIARY, NAPRAWY I UTRZYMANIE	20
4.1	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba železničního svršku a spodku	20	4.1	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie nawierzchni kolejowej	20
4.2	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba zabezpečovacího zařízení	20	4.2	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	20
4.3	Prohlídky a měření, opravy a údržba přejezdových zabezpečovacích zařízení	20	4.3	Diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kolejowo-drogowych	20
4.4	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba telekomunikačních zařízení	21	4.4	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń telekomunikacji	21
4.5	Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba trakčního a napájecího zařízení	21	4.5	Granice utrzymania, diagnostyka, pomiary, naprawy i utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej	21
5	ŽST SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA	21	5	STACJA SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA	21

5.1	Základní ustanovení a charakteristika	21
5.2	Koleje	21
5.3	Nástupiště	21
5.4	Návěstidla	21
5.5	Trakční proudová soustava a napájecí zařízení	22
5.6	Zabezpečovací zařízení	22
5.7	Telekomunikační a informační zařízení	22
5.8	Zaměstnanci pověření řízením provozu a organizováním drážní dopravy	22
5.9	Ustanovení o posunu	22
5.10	Místní zvláštnosti	23
6	ŽST HARRACHOV	23
6.1	Základní ustanovení a charakteristika	23
6.2	Koleje	23
6.3	Nástupiště	23
6.4	Návěstidla	23
6.5	Trakční proudová soustava a napájecí zařízení	24
6.6	Zabezpečovací zařízení	24
6.7	Telekomunikační a informační zařízení	24
6.8	Zaměstnanci pověření řízením provozu a organizováním drážní dopravy	24
6.9	Ustanovení o posunu	24
6.10	Místní zvláštnosti	24
7	PROVOZNÍ JAZYK	25
8	ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	26
8.1	Základní ustanovení	26
8.2	Zabezpečení jízd vlaků	27

5.1	Postanowienia miejscowe, charakterystyka	21
5.2	Tory stacyjne	21
5.3	Perony	21
5.4	Semafor (sygnalizatory)	21
5.5	Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej	22
5.6	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	22
5.7	Urządzenia telekomunikacyjne	22
5.8	Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów	22
5.9	Manewry	22
5.10	Postanowienia znaczenia miejscowego	23
6	STACJA HARRACHOV	23
6.1	Postanowienia miejscowe, charakterystyka	23
6.2	Tory stacyjne	23
6.3	Perony	23
6.4	Semafor (sygnalizatory)	23
6.5	Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej	24
6.6	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	24
6.7	Urządzenia telekomunikacyjne	24
6.8	Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu	24
6.9	Manewry	24
6.10	Postanowienia znaczenia miejscowego	24
7	JĘZYK OPERACYJNY	25
8	PROWADZENIE I ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW	26
8.1.	Postanowienia ogólne	26
<input type="checkbox"/> 8.2.	Prowadzenie ruchu pociągów	27

8.3	Telefonické dorozumívání	30
8.4	Odjezd vlaku z ŽST, vjezd vlaku do ŽST, mimořádné zastavení vlaku v ŽST	34
8.5	Nemožné dorozumění	35
8.6	Písemné rozkazy	35
8.7	Všeobecné povinnosti zaměstnanců dopravce	36
8.8	Povinnosti zaměstnanců dopravce po zastavení a za pobytu vlaku v ŽST	36
8.9	Mimořádné zastavení vlaku na širé trati	37
8.10	Nepředvídaný návrat vlaku z trati	38
8.11	Jízda vlaku po částech	38
9	OMEZENÍ NEJVYŠŠÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI A POMALÉ JÍZDY	39
10	VÝLUKY	40
11	MIMOŘÁDNOSTI, ZIMNÍ OPATŘENÍ	43
12	MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÉ VĚCI	45
13	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI A POŽÁRNÍ OCHRANA	46
14	SEZNAM PŘÍLOH	47
15	ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	47

8.3.	Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów	30
8.4	Wjazd pociągu do stacji, wyjazd pociągu ze stacji oraz nieprzewidziane zatrzymanie pociągu w stacji	34
8.5	Przerwa w łączności	35
8.7	Rozkazy pisemne	35
8.7	Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika	36
8.8	Obowiązki pracowników przewoźnika po zatrzymaniu pociągu i w czasie postoju pociągu na stacji	36
8.9	Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na torze szlakowym	37
8.10	Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku	38
8.11	Ściąganie pociągu w częściach	38
9.	OGRANICZENIA MAKSYMALNEJ PRĘDKOŚCI	39
10.	ZAMKNIĘCIA TOROWE	40
11	ZDARZENIA KOLEJOWE, PRACA W WARUNKACH ZIMOWYCH	43
12	PRZESYŁKI NADZWYCZAJNE I TOWARY NIEBEZPIECZNE	45
13	BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY, OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA, WYPADKI PRZY PRACY	46
14	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	47
15	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	47

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH)*

[illegible]

*) Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení změn a provedení záznamu na této stránce.

*) Text dotčený poslední změnou je označen na pravé straně svislou čarou.

WYKAZ ZMIAN)*

[illegible]

)*Pracownik dokonujący zmian odpowiada za terminowe,dokładne wprowadzenia zmian oraz aktulaność tego wykazu.

*) Tekst dotyczący ostatniej zmiany jest zaznaczony po prawej stronie pionową linią

ROZSAH ZNALOSTÍ	
SŽDC	
ředitelé odborů a jejich zástupci:	informativní: celé MPU
zaměstnanci SŽDC	
<ul style="list-style-type: none">pro styk infrastruktur SŽDC – PKP PLK S.A.	úplná: celé MPU
<ul style="list-style-type: none">pověření šetřením mimořádných událostí¹⁾	úplná: celé MPU
<ul style="list-style-type: none">pověření plánováním výluk¹⁾	úplná: článků 7.1 až 7.3, 10.1 až 10.6.3 informativní: článků 1 až 10; 11 až 15; příloh 1 až 5
<ul style="list-style-type: none">pro zpracování ZDD¹⁾	úplná: celé MPU
<ul style="list-style-type: none">pověření kontrolní činností¹⁾	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí
<ul style="list-style-type: none">pověření prováděním zkoušek¹⁾	
<ul style="list-style-type: none">pověření školením¹⁾	
<ul style="list-style-type: none">přidělující kapacitu a konstruuující jízdní řád¹⁾	úplná: článků 3; 7 až 7.4; 8 až 8.2; informativní: článků 1; 2; 5.1 až 5.6; 6.1 až 6.6; 10. až 10.6.3; 14 až 15.5; příloh 1 až 5
<ul style="list-style-type: none">hlavní dispečer SŽDC	informativní: celé MPU
<ul style="list-style-type: none">vedoucí dispečer SŽDCprovozní dispečer 4	úplná: článků 1; 2.3 až 2.8; 2.10.5; 3 ; 6.1 až 6.9; 7; 8.1.1; 8.1.2; 8.1.4 až 8.1.8; 8.2; 8.5; 8.6; 11.1; 11.2; 11.4 až 12 informativní: článků 2 až 2.2; 2.9; 4.1 až 4.3.2; 5.1 až 5.8, 8.11.1; 10.1 až 10.6.3; 13 až 15; příloh 1 až 5
<ul style="list-style-type: none">výpravčí ŽST Tanvald	úplná: článků 1; 2.3 až 2.9.3; 2.10.4; 2.10.5; 3; 4; 5.8; 6 až 14; 15.2; příloh 2; 3; 4; 5 informativní: článků 5.1 až 5.7; 15.5; přílohy 1

ZAKRES ZNAJOMOŚCI POSTANOWIEŃ	
DSDiK	
Pozostaje wolny	

<ul style="list-style-type: none"> jiní zaměstnanci Provozního obvodu Liberec^{1) a 2)} 	informativní: celé MPU	
<ul style="list-style-type: none"> úseku provozuschopnosti dráhy provádějící kontrolu a údržbu infrastruktury¹⁾ 	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 Harrachov - Szklarska Poręba Górna a zaměstnanců, kteří na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna 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 DSDiK.
<ul style="list-style-type: none"> zaměstnanci zúčastnění na drážní dopravě na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna 	úplná: článků (bodů): 3 až 6.7, 8 až 9,5, 10.1 až 12.1.1, 12.1.4, 15, 15.1, 15.3 až 15.5, příloh 2, 3, 4 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.
<ul style="list-style-type: none"> 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
DSDiK	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
EU	Evropská unie
IDDE	PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym
ISE	Sekcja Eksploatacji
IZ	Zakład Linii Kolejowych Organizacji S.A.)
MPU	Místní pohraniční ujednání
OŘ	Oblastní ředitelství (SŽDC)
PKP PLK S.A.	Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.
le-1	Instrukcja sygnalizacji PKP PLK S.A.
Ir-1	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów PKP PLK S.A.
PMD	Posun mezi dopravami
PND3	Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy
PR	Polská republika
RTPR	Regulamin techniczny posterunku ruchu
SPG	Szklarska Poręba Górna
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
TTP	Tabulky traťových poměrů
UIC	Mezinárodní železniční unie
ŽST	Železniční stanice

WYKAZ UŻYTYCH ZNACZEŃ I SKRÓTÓW

BHP	Bezpieczeństwo i higiena pracy
ČR	Republika Czeska
DSDiK	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
UE	Unia Europejska
IDDE	PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym
SE	Sekcja Eksploatacji
IZ	Zakład Linii Kolejowych
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
OŘ	Dyrekcja okręgowa (SŽDC)
PKP PLK S.A.	Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.
le-1	Instrukcja sygnalizacji PKP PLK S.A.
Ir-1	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów PKP PLK S.A.
PMD	Manewry na torze szlakowym pomiędzy posterunkami ruchu
PND3	Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy
RP	Rzeczpospolita Polska
RTPR	Regulamin techniczny posterunku ruchu (staniční řád)
SPG	Szklarska Poręba Górna
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace {
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis (Przepisy o ruchu kolejowym i sygnalizacji)
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (Instrukcja dla uproszczonego prowadzenia ruchu kolejowego)
TTP	Tablice parametrów technicznych linii
UIC	Międzynarodowy Związek Kolei
ŽST	Stacja

ČLÁNEK 1**DEFINICE**

Pro účely tohoto MPU platí definice a pojmy:

Stanice styku

Stanicemi styku jsou Harrachov (ČR) a Szklarska Poręba Górna (RP). Mezi stanicemi styku je řízen provoz a organizována drážní doprava podle tohoto MPU a podle předpisů příslušného provozovatele dráhy.

Úsek přeshraničního provozu

Traťový úsek mezi stanicemi styku včetně obou stanic styku.

Místo styku/hranice údržby

Místo, kde končí a začíná odpovědnost za provozuschopnost dráhy, kontrolu, opravy a údržbu jednotlivých částí provozované infrastruktury příslušné smluvní strany (např. koleje, telekomunikační zařízení, zabezpečovací zařízení), stanovené kilometrickou polohou v tomto MPU.

Železniční infrastruktura

Železniční infrastruktura ve smyslu čl. 3, bodu 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

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 RP – právnická nebo fyzická osoba vykonávající činnosti související s provozováním železniční infrastruktury ve smyslu Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz. U. 2015 r. poz. 1297) v platném znění.

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: Szklarska Poręba Górna (RP) i Harrachov (ČR). Prowadzenie ruchu pociągów i zarządzanie infrastrukturą kolejową pomiędzy stacjami styku odbywa się według niniejszego MPG i przepisów właściwego zarządcy.

Odcinek ruchu transgranicznego

Odcinek linii kolejowej między ustalonymi stacjami styku obejmujący również te stacje.

Punkt styku/granica utrzymania

Miejsce (punkt), w którym kończy się i zaczyna odpowiedzialność za eksploatację, diagnostykę, naprawy i utrzymanie poszczególnych elementów infrastruktury właściwej strony (np. tory kolejowe, sieci telekomunikacyjne, urządzenia sterowania ruchem), których położenie określone jest w niniejszym MPG.

Infrastruktura kolejowa

Infrastruktura kolejowa w rozumieniu art.3, pkt.3 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

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 o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 (tekst jednolity Dz. U. 2015 r. poz. 1297) w obowiązującym brzmieniu.

Przewoźnik kolejowy (przewoźnik)

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

- V PR – právnická nebo fyzická osoba vykonávající činnosti související s provozováním drážní dopravy ve smyslu Ústavy z dne 28. března 2003 o dopravě kolejevým (Dz. U. 2015 r. poz. 1297) v platném znění.

Mezi stanicemi Tanvald – Harrachov je podle SŽDC D3 používán pojem dirigující dispečer. V textu MPU je místo pojmu dirigující dispečer vždy užíván pojem výpravčí.

Dodavatel/Inny podmiot gospodarczy

- fyzická nebo právnická osoba, případně její subdodavatelé, která na základě smlouvy realizuje pro SŽDC dodávky, služby nebo stavební práce na infrastrukturu provozované SŽDC a/nebo
- hospodářský subjekt, který provádí pro DSDiK na základě smlouvy práce a služby.

Prováděcí nařízení pro trať D3 Tanvald – Harrachov st. hr. (PND3)/Regulamin techniczny posterunku ruchu (RTPR)

Obsahuje místní ustanovení týkající se staničních poměrů, technologie a organizace práce při řízení provozu (jízda vlaků i posun) ve stanicích a přilehlých traťových úsecích.

Výpravčí/Dyžurny ruchu

Oprávněný zaměstnanec provozovatele dráhy řídící provoz a organizující drážní dopravu.

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 přepravu cestujících nebo zboží.

Jízda podle rozhledových poměrů na dráze provozované SŽDC

- 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 jízdě cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel.

- w RP – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne na zasadach określonych w Ustawie z dnia 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2015 r. poz. 1297) w obowiązującym brzmieniu.

Między stanicami Tanvald – Harrachov jest według przepisu SŽDC D3 używany termin „dirigující dispečer”. W treści MPG zawsze zamiast „dirigující dispečer” jest używany termin „dyżurny ruchu”.

Inny podmiot gospodarczy/Dodawatel

- osoba fizyczna lub prawna, która na podstawie umowy wykonuje roboty i usługi na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC a/lub
- podmiot gospodarczy wykonujący na podstawie umowy cywilnoprawnej roboty i usługi dla zarządcy infrastruktury DSDiK.

Regulamin techniczny posterunku ruchu (RTPR)/Prováděcí nařízení pro trať D3 Tanvald – Harrachov st. hr. (PND3)

zawiera 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.

Dyžurny ruchu/Výpravčí

Pracownik zarządcy infrastruktury, wykonujący czynności prowadzenia ruchu kolejowego.

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 rzeczy.

Jazda na widoczność na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC

- Na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC, oznacza taki sposób jazdy, przy którym jazda pojazdu kolejowego jest prowadzona tylko na widoczność maszynisty. 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.

Při jízdě podle rozhledových poměrů musí jet vlak nebo posunový díl nejvýše takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) vidí, nejvýše rychlostí 100 km/h, přičemž však nesmí být překročena nejvyšší dovolená rychlost vlaku (posunového dílu).

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 vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy.

Zaměstnanec

Společný název pro všechny osoby, pro které je toto MPU závazné. Pokud se ustanovení vztahuje pouze na zaměstnance SŽDC nebo DSDiK nebo pouze na zaměstnance dopravce a z textu ustanovení není zřejmé, koho se uvedená činnost týká, je to v příslušném ustanovení tohoto MPU výslovně uvedeno.

W czasie stosowania jazdy na widoczność pociąg lub skład manewrowy powinien jechać z taką prędkością, aby zatrzymać tabor w zasięgu wzroku maszynisty (pracownika na czole pchanego pociągu lub składu manewrowego) a nie większą 100 km/godz. przy czym nie może być przekroczona największa dozwolona prędkość dla pociągu (składu manewrowego).

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

Wszystkie osoby, które obowiązuje to MPG. Postanowienia dotyczą pracowników SŽDC lub DSDiK lub pracowników przewoźnika a jeżeli postanowienia tekstu nie wymieniają, kto daną czynność wykonuje, osoba ta jest w danym punkcie tego MPG wyraźnie wskazana.

ČLÁNEK 2 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

- 2.1** Toto *Místní pohraniční ujednání Harrachov – Szklarska Poręba Górna* (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. Stranami MPU jsou provozovatelé dráhy uvedení v bodu 15.1 zastoupení osobami podepisujícími toto MPU.
- 2.2** MPU Harrachov - Szklarska Poręba Górna je zpracováno na základě *Smlouvy o spolupráci provozovatelů drah* uzavřené mezi Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu a Správou železniční dopravní cesty, státní organizace dne 1.4.2017.

ROZDZIAŁ 2 POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 2.1** *Miejscowe Porozumienie Graniczne Szklarska Poręba Górna - Harrachov* (dalej „MPG“) opracowano zgodnie z kierunkami 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. Stronami MPG są zarządcy infrastruktury wymienieni w punkcie 15.1 reprezentowani przez osoby upoważnione do podpisu tego dokumentu.
- 2.2** MPG Szklarska Poręba Górna – Harrachov opracowano na podstawie *Umowy o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej* zawartej pomiędzy Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu i Správou železniční dopravní cesty, státní organizace w dniu 1.4.2017r.

Technické normativy úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna jsou zveřejněny u SŽDC na webové stránce <http://provoz.szdc.cz>; u DSDiK na webové stránce <http://www.dsdiK.wroc.pl>.

2.3 Hraničním místem ve smyslu rozhodnutí Komise 2012/757/EU je státní hranice mezi ČR a PR - km 40,111 SŽDC (= km 43,138 DSDiK).

2.4 MPU upravuje podmínky pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna a stanovuje hranice údržby jednotlivých částí železniční infrastruktury. Ustanovení MPU jsou nadřazena ustanovením vnitřních předpisů provozovatelů drah MPU obsahuje některá ustanovení, odchylná od vnitřních předpisů 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 příslušného provozovatele dráhy.

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

Na části úseku přeshraničního provozu provozované DSDiK (km 29,844 - státní hranice PR/ČR) platí pro řízení provozu a organizování drážní dopravy předpisy PKP PLK S.A., není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

DSDiK má uzavřenu smlouvu s PKP PLK S.A. o spolupráci provozovatelů drah a smlouvu o řízení a organizování drážní dopravy výpravčím ŽST Szklarska Poręba Górna (PKP PLK S.A.), na základě této smlouvy výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna řídí provoz a organizuje drážní dopravu.

2.6 V ŽST Harrachov 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.

Na části úseku přeshraničního provozu provozované DSDiK jsou umístěna návěstidla a používány návěsti podle le-1, není-li v tomto MPU stanoveno jinak.

Normatywy techniczne odcinka transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov opublikowane są na stronie internetowej DSDiK <http://www.dsdiK.wroc.pl>; dla SŽDC pod adresem <http://provoz.szdc.cz>.

2.3 Punktem granicznym w myśl postanowień Komisji 2012/757/EU jest granica państwowa między RP a ČR - km 43,138 DSDiK (= km 40,111 SŽDC).

2.4 MPG reguluje zasady prowadzenia i organizacji ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov i ustala granice utrzymania poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. Postanowienia MPG są nadrzędne w stosunku do wewnętrznych regulacji zarządców infrastruktury MPG zawierają niektóre postanowienia, które stanowią odstępstwo od wewnętrznych spowodowane koniecznością sprawnego i bezpiecznego prowadzenia ruchu oraz jego organizacji 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 sytuacja ta wystąpiła.

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

Na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez DSDiK (km 29,844 granica państwa RP/ČR dla potrzeb prowadzenia i organizacji ruchu pociągów obowiązują przepisy PKP PLK S.A., jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

DSDiK zawarła umowę z PKP PLK S.A. na współpracę zarządców na punkcie styku oraz umowę na prowadzenie ruchu kolejowego przez dyżurnego ruchu stacji Szklarska Poręba Górna (PKP PLK S.A.), na podstawie tej umowy dyżurny stacji Szklarska Poręba Górna ruchu prowadzi ruch pociągów.

2.6 W stacji Harrachov i na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC ustawione są sygnalizatory i stosowane są sygnały według przepisów SŽDC D1, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

Na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez DSDiK ustawione są sygnalizatory i wskaźniki oraz są stosowane sygnały według instrukcji le-1, jeżeli w niniejszym MPG nie wprowadzono innych uregulowań.

2.7 MPU je závazné pro:

- a) Zaměstnance SŽDC a DSDiK, kteří se podílejí na provozování dráhy na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna.
- b) Zaměstnance právnických nebo fyzických osob, které se podílejí, na základě smluvního vztahu se SŽDC nebo DSDiK na provozování dráhy na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna. Tyto osoby musí být zavázány k plnění MPU smluvním vztahem.
- c) Právnické a fyzické osoby, které se na základě smluvního vztahu se SŽDC a/nebo DSDiK podílejí na drážní dopravě na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna (dopravci). Tyto osoby musí být zavázány k plnění MPU smluvním vztahem.
- d) Dodavatele, kteří na základě smluvního vztahu se SŽDC nebo DSDiK vykonávají pro SŽDC nebo DSDiK práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu Harrachov - Szklarska Poręba Górna. Tyto osoby musí být zavázány k plnění MPU smluvním vztahem.

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

- 2.8** Způsob ověřování znalostí MPU pro příslušné pracovní zařízení stanoví předpisy příslušného provozovatele dráhy. Provozovatelé drah vzájemně uznávají jimi stanovený způsob ověřování znalostí MPU, a to i pro třetí osoby. ŽST Harrachov není obsazena žádným zaměstnancem určeným k řízení provozu a organizování drážní dopravy. Těmito činnostmi je pověřen výpravčí ŽST Tanvald.

2.9 Překračování státní hranice

- 2.9.1** Z důvodů plnění pracovních povinností mohou oprávnění zaměstnanci vstupovat na infrastrukturu druhého provozovatele dráhy za podmínky dodržení právních předpisů státu druhého provozovatele dráhy.

2.7**MPG obowiązuje:**

- a) wszystkich pracowników SŽDC i DSDiK związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov,
- b) pracowników osób prawnych lub fizycznych, którzy na podstawie umów z SŽDC lub DSDiK wykonują roboty lub inne czynności związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov. Osoby te muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG,
- c) osoby prawne lub fizyczne, które na podstawie umów z DSDiK lub z SŽDC korzystają z dostępu do linii odcinka ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov. Osoby te muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG,
- d) inne podmioty gospodarcze, które na podstawie umów z DSDiK lub SŽDC wykonują dla DSDiK 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 Szklarska Poręba Górna – Harrachov. Podmioty te muszą zostać zobowiązane umową do przestrzegania postanowień zawartych w MPG.

Za znajomość niniejszego MPG przez swoich pracowników odpowiada właściwy pracodawca.

2.8

Sposób sprawdzenia znajomości postanowień MPG dla właściwych stanowisk pracy realizowany jest według przepisów właściwego zarządcy infrastruktury. Zarządcy infrastruktury honorują wzajemnie sprawdzoną znajomość postanowień MPG swoich pracowników i osób trzecich. W stacji Harrachov nie ma pracowników do prowadzenia ruchu pociągów. Ruch pociągów prowadzi dyżurny ruchu stacji Tanvald.

2.9**Przekraczanie granicy państwowej****2.9.1**

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

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.

2.9.3 Překračování státních hranic zaměstnanci dopravců se řídí právními předpisy ČR a PR.

2.10 Drážní vozidla na úseku přeshraničního provozu

2.10.1 Státní hranici mohou překračovat pouze drážní vozidla provozovaná v souladu s právními předpisy. Zejména musí splňovat požadavky kompatibility na příslušném rozhraní (kolo – kolejnice).

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

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

2.10.4 Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla (řídícího vozu v čele vlaku) vlaku musí mít:

- a) příslušné Tabulky traťových poměrů,
- b) sešitový jízdní řád,
- c) příslušný Dodatek 2 Wykaz ostrzeżeń stałych;
- d) svazky rozkazů - rozkaz pisemny „O“ a rozkaz pisemny „S“, podle vzorů PKP PLK S.A.,
- e) svazek rozkazů SŽDC – Příkaz vlaku PvD3,
- f) další dokumenty, které musí být, na základě jiných předpisů, umístěny v drážním vozidle.

2.10.5 Strojvedoucí činného hnacího vozidla musí být vybaven pro umožnění spojení s výpravčími obou stanic styku funkčním mobilním telefonem umožňujícím telefonování v ČR i PR.

Doprovodce je odpovědný za předání telefonního čísla strojvedoucího vlaku výpravčí obou stanic styku dříve, než mu bude umožněna jízda na úseku přeshraničního provozu.

2.10.6 Za splnění podmínek uvedených v bodech 2.10.1 - 2.10.5 odpovídá provozovatel drážní dopravy (doprovodce).

Výjimkou jsou jízdy kolejových vozidel za účelem prohlídek a měření, oprav a údržby (technologické jízdy) a jízdy kolejových vozidel na vyloučené koleji – podmínky stanoví příslušný provozovatel dráhy.

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

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

2.10 Pojazdy kolejowe na odcinku ruchu transgranicznego

2.10.1 Przez granicę państwową mogą kursować tylko pojazdy kolejowe, które spełniają wymogi prawodawstw. Przede wszystkim muszą spełniać wymogi kompatybilności pomiędzy 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 Przewoźnicy muszą posiadać na wyposażeniu odpowiednią liczbę płóz hamulcowych dla zabezpieczenia zatrzymanego pociągu w przypadku uszkodzenia hamulca zespolonego w pociągu, niezależnie od wymaganej liczby hamulców postojowych.

2.10.4 Maszynista lokomotywy pociągowej (wagonu sterowniczego na czołe pociągu) musi posiadać na wyposażeniu:

- a) właściwe Tabulky traťových poměrů (Tablice parametrów technicznych linii),
- b) rozkład jazdy,
- c) właściwy Dodatek 2 Wykaz ostrzeżeń stałych,
- d) bloczki rozkazów pisemnych O i S według wzorów PKP PLK S.A ,
- e) bloczek rozkazów pisemnych SŽDC – Příkaz vlaku PvD3,
- f) dokumenty określone odrębnymi przepisami, które powinny znajdować się w pojeździe pojeździe kolejowym.

2.10.5 Dla umożliwienia połączenia z dyżurnymi ruchu obu stacji, maszynista, który przekracza granicę, winien, posiadać telefon komórkowy z możliwością połączenia w RP i ČR.

Przed wjazdem pociągu na odcinek ruchu transgranicznego, przewoźnik ma obowiązek podać do dyżurnych ruchu obu stacji styku numer telefonu komórkowego maszynisty.

2.10.6 Za realizację postanowień pkt. 2.10.1 do 2.10.5. odpowiedzialny jest przewoźnik.

Wyjątek stanowią jazdy pojazdów kolejowych do wykonania pomiarów, napraw, utrzymania infrastruktury (pociągi utrzymaniowo - naprawcze) oraz jazdy pojazdów kolejowych po zamkniętym torze szlakowym, dla których warunki ustala właściwy zarządca infrastruktury.

ČLÁNEK 3**POPIS ÚSEKU PŘESHRAŇIČNÍHO PROVOZU****3.1 Základní charakteristika**

3.1.1 Vlastníkem železniční infrastruktury v ČR je stát zastoupený SŽDC, provozovatelem dráhy je SŽDC. Kdykoliv toto MPU pojednává o vlastnictví SŽDC je tím míněno vlastnictví ČR, s kterým má SŽDC právo hospodařit.

Vlastníkem železniční infrastruktury v PR je:

- od km 43,138 tratě 311 do km 29,844 tratě 311 Samorząd Województwa Dolnośląskiego, provozovatelem dráhy je DSDiK,
- od km 29,844 tratě 311 do ŽST Szklarska Poręba Górna je stát zastoupený PKP PLK S.A., provozovatelem dráhy je PKP PLK S.A.

Schematický nákres rozdělení provozovaných úseků je v příloze č. 2.

Hranice údržby jednotlivých částí infrastruktur jsou stanoveny dále.

3.1.2 Zastávky pro vlaky osobní dopravy na úseku přeshraničního provozu

Na úseku přeshraničního provozu se na území Polské republiky nachází:

- zastávka Szklarska Poręba Huta v km 31,076 DSDiK s nástupištěm o délce 103 m a o výšce 0,3 m,
- zastávka Jakuszyce v km 37,070 DSDiK s nástupištěm o délce 140 m a o výšce 0,3 m. Na zastávce Jakuszyce odbočuje z traťové koleje výhybkami č. 1 v km 36,936 DSDiK a č. 2 v km 37,336 DSDiK kolej č. 3 o délce 400 m, s užitečnou délkou 330 m. Výhybky č. 1 a 2 jsou uzamčeny výměnovými zámky. Klíče jsou uloženy u výpravčího ŽST Szklarska Poręba Górna.

3.1.3 Úsek přeshraničního provozu je jednokolejný, obousměrně pojižděný.

3.1.4 Traťová kolej je neelektrifikovaná, rozchod kolejí je 1435 mm.

3.2 Staničení a normativy**3.2.1 Staničení****ROZDZIAŁ 3****OPIS ODCINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO****3.1 Charakterystyka odcinka**

3.1.1 Właścicielem infrastruktury kolejowej w ČR jest państwo, w którego imieniu występuje SŽDC i ma prawo do gospodarowania mieniem CR. Zarządzającym infrastrukturą jest SŽDC. We wszystkich przypadkach gdzie w MPG opisano że właścicielem jest SZDC znaczy to że właścicielem jest CR.

Właścicielem infrastruktury kolejowej w RP jest

- od km 43,138 linii nr 311 do km 29,844 linii nr 311 Samorząd Województwa Dolnośląskiego, zarządcą infrastruktury kolejowej jest DSDiK,
- od km 29,844 linii nr 311 do stacji Szklarska Poręba Górna – jest państwo, w którego imieniu występuje PKP PLK S.A., zarządcą infrastruktury kolejowej jest PKP PLK S.A.

Schemat rozmieszczenia punktów styku pomiędzy zarządcami zawarty jest w załączniku nr 2.

Granice utrzymania poszczególnych elementów infrastruktury określono w dalszej części niniejszego MPG.

3.1.2 Przystanki dla pociągów osobowych na odcinku ruchu transgranicznego

Na odcinku ruchu transgranicznego na terenie Polski znajduje się:

- przystanek osobowy Szklarska Poręba Huta w km 31,076 DSDiK z peronem o długości 103 m i wysokości 0,3 m,
- przystanek osobowy Jakuszyce w km 37,070 DSDiK z peronem o długości 140 m i wysokości 0,3 m. Na przystanku osobowym Jakuszyce zabudowany jest tor nr 3 odgałęziający się od toru szlakowego, ograniczony rozjazdami nr. 1 w km 36,936 DSDiK i nr 2 w km 37,336 DSDiK o długości 400 m, długości użytecznej 330 m. Rozjazdy nr 1 i 2 są zamknięte na zamki zwrotnicowe ryglowe podwójne. Klucze od zamków zwrotnicowych znajdują się u dyżurnego ruchu stacji Szklarska Poręba Górna.

3.1. Odcinek ruchu transgranicznego jest szlakiem jednotorowym z ruchem dwukierunkowym.

3.1. Tor szlakowy jest nieelektryfikowany, prześwit toru wynosi 1435 mm.

4

3.2 Parametry techniczne i normatywy**3.2.1 Kilometraż**

Lichoběžníková tabulka ŽST Harrachov v km 39,218 SŽDC - vjezdové návěstidlo ŽST Szklarska Poręba Górna H^{1/2} v km 29,111 PKP PLK S.A.

Státní hranice mezi ČR a PR protíná úsek přeshraničního provozu v km 40,111 SŽDC (= km 43,138 DSDiK).

Osa výpravní budovy ŽST Harrachov leží v km 38,940 SŽDC tratě č. 548 Tanvald – Harrachov st.hr.

Osa výpravní budovy ŽST Szklarska Poręba Górna je v km 28,438 PKP PLK S.A. tratě č. 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna - Granica Państwa.

Vzdálenost mezi osami výpravních budov ŽST Harrachov a ŽST Szklarska Poręba Górna je 15,871 km.

Vzdálenost mezi osou výpravní budovy ŽST Harrachov a státní hranicí ČR/PR je 1,171 km.

Vzdálenost mezi státní hranicí ČR/PR a místem styku DSDiK/PKP PLK S.A. je 13,294 km.

Vzdálenost mezi osou výpravní budovy ŽST Szklarska Poręba Górna RP a státní hranicí PR/ČR je 14,700 km.

Lichoběžníková tabulka (trapez) do stacji Harrachov w km 39,218 - SŽDC semafor wjazdowy do stacji Szklarska Poręba Górna H^{1/2} znajduje się na odcinku linii PKP PLK S.A. w km 29,111.

Granica Państwa pomiędzy RP i ČR przecina tor odcinka ruchu transgranicznego w km 40,111 SŽDC = km 43,138 DSDiK.

Oś budynku stacyjnego stacji Harrachov położona jest w km 38,940 linii nr 548 Tanvald – Harrachov st.hr.

Oś budynku stacyjnego stacji Szklarska Poręba Górna (PKP PLK S.A.) położona jest w km 28,438 linii nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna - Granica Państwa.

Odległość między osiami budynków stacji styków Szklarska Poręba Górna – Harrachov wynosi 15,871 km.

Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Harrachov, a granicą państwa ČR/ RP wynosi 1,171 km.

Odległość pomiędzy punktem styku PKP PLK S.A. / DSDiK i granicą państwa ČR/RP wynosi 13,294 km.

Odległość pomiędzy osią budynku stacyjnego stacji Szklarska Poręba Górna i granicą państwa ČR/RP wynosi 14,700 km.

3.2.2 Normativy*

nejvyšší traťová rychlost	50 km/h
zábrzdňá vzdálenost	400 m
rozhodný spád	23 ‰
největší délka vlaku osobní přepravy	100 m výjimku musí povolit oba provozovatelé drah
největší délka vlaku nákladní přepravy	220 m
největší dovolená hmotnost na nápravu	18t
největší dovolená hmotnost na běžný metr vozu	6,4 t/bm
traťová třída	UIC – B2
průjezdny průřez	UIC – Z-GC

*Aktuální (závazné) údaje jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 548 C a v příslušném Dodatku 2 do Wewnętrzznego rozkładu jazdy.

3.2.2 Normatywy*

Prędkość techniczna	50 km/h
Droga hamowania	400 m
Pochylenia miarodajne	23 ‰
Największa dozwolona długość pociągów pasażerskich	100 m za zgodą obu zarządców infrastruktury dozwolona jest większa długość pociągu
Największa dozwolona długość pociągów towarowych	220 m
Maksymalny nacisk osi	18t
Maksymalny nacisk na mb toru	6,4 t/bm
Klasyfikacja linii	UIC – B2
Dopuszczalna skrajnia	UIC – Z-GC

*Aktualne dane znajdują się w Tabulkách traťových poměrů TTP-548 C i właściwym Dodatku 2 Wewnętrzznego rozkładu jazdy.

3.3 Traťové zabezpečovací zařízení

Jízda vlaků je zabezpečována telefonickým dorozumíváním.

3.4 Přejezdy

Szklarska Poręba Górna – Harrachov	
3.4.1 kilometrická poloha	popis zabezpečení
31,295 DSDiK	výstražné kříže
32,832 DSDiK	výstražné kříže
35,090 DSDiK	výstražné kříže
35,563 DSDiK	výstražné kříže
36,729 DSDiK	výstražné kříže
37,363 DSDiK	výstražné kříže
37,643 DSDiK	výstražné kříže - přechod pro pěší
37,873 DSDiK	výstražné kříže

3.4.2 Rychlost vlaků přes všechny přejezdy je omezena na 20 km/h z důvodu nedostatečné viditelnosti ze strany pozemní komunikace.

Pokud byl výpravčí informován o poškození výstražného kříže na kterémkoli z výše uvedených přejezdů, musí do doby odstranění závady zpravovat strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností.

Zjistí-li strojvedoucí, příp. jiný zaměstnanec poškození výstražného kříže na kterémkoli z výše uvedených přejezdů, oznámí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu ŽST Szklarska Poręba Górna. Ten oznámí tuto skutečnost výpravčímu ŽST Tanvald.

3.5 Telekomunikační a informační zařízení

3.5.1 Telefonní spojení

Mezi výpravčími ŽST Tanvald a ŽST Szklarska Poręba Górna je pro řízení provozu a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu zřízeno **provozní telefonní spojení**.

Za provozuschopnost provozního telefonního spojení odpovídá DSDiK.

3.3 Liniowe urządzenia sterowania ruchem (blokada liniowa)

Jazda pociągów odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

3.4 Przejazdy

Szklarska Poręba Górna – Harrachov	
3.4.1 Kilometr	Rodzaj urządzeń
31,295 DSDiK.	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
32,832 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
35,090 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
35,563 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
36,729 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
37,363 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja
37,643 DSDiK	Przejście kat. E niestrzeżone – Krzyże Św. Andrzeja, labirynt
37,873 DSDiK	Niestrzeżony – Krzyże Św. Andrzeja

3.4.2 Prędkość pociągów na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych jest ograniczona do 20 km/h z uwagi na niedostateczną widzialność od strony drogi. W przypadku uszkodzenia krzyży Św. Andrzeja na którymkolwiek z wyżej wymienionych przejazdów, dyżurny ruchu powiadamia maszynistę rozkazem pisemnym o konieczności ostrożnej jazdy.

Jeżeli maszynista lub inny pracownik stwierdzi uszkodzenie krzyża Św. Andrzeja na którymkolwiek z wyżej wymienionych przejazdów, musi niezwłocznie zgłosić fakt tego uszkodzenia dyżurnemu ruchu stacji Szklarska Poręba Górna. Ten dyżurny ruchu informuje o uszkodzeniu dyżurnego ruchu stacji Tanvald.

3.5 Urządzenia telekomunikacji

3.5.1 Łączność telefoniczna

Dla prowadzenia ruchu pociągów na odcinku ruchu transgranicznego istnieje pomiędzy dyżurnymi ruchu stacji Szklarska Poręba Górna i stacji Tanvald łączność zapowiadacza.

Za utrzymanie łączności zapowiadawczej odpowiada DSDiK

V případě poruchy provozního telefonního spojení lze pro sjednávání jízd vlaků použít spojení veřejnou telefonní sítí:

výpravčí ŽST Tanvald	
veř. síť	78 90 420 97 22 972 364 561
veř. síť	78 90 420 97 22 483 364 151
mobil	+420 724 786 455

výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna	
veř. síť	+48 756157821
mobil	+48 728889787

3.5.2 Elektronická pošta

Mezi výpravčími ŽST Tanvald a ŽST Szklarska Poręba Górna není přímé spojení elektronickou poštou. Je možné spojení přes naczelnika ISE Jelenia Góra.

výpravčí ŽST Tanvald	zsttanvypravci@epos.cd.cz
ISE Jelenia Góra	ise.jeleniagora@plk-sa.pl

3.5.3 Elektronická výměna dat

Počítačové sítě nejsou vzájemně propojeny.

3.6 Trakční proudová soustava a napájecí zařízení

Netýká se – trať není elektrifikována.

3.7 Traťové poměry

3.7.1 Traťové poměry části úseku přeshraničního provozu **Harrachov - státní hranice ČR/PR (km 40,111 SŽDC)** jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 548 C.

3.7.2 Traťové poměry části úseku přeshraničního provozu státní hranice ČR/PR (km 43,138 DSDiK) - Szklarska Poręba Górna jsou uvedeny ve Wewnętrzny rozkładu jazdy v Dodatcích 1. a 2. do Wewnętrzny rozkładu jazdy, Regulaminie technicznym, Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

W przypadku uszkodzenia łączności zapowiadawczej istnieje połączenie przez operatorów sieci obu państw:

dyżurny ruchu stacji Tanvald	
	78 90 420 97 22 972 364 561
	78 90 420 97 22 483 364 151
kom.	+420 724 786 455

dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	
	+48 756157821
kom.	+48 728889787

3.5.2 Poczta elektroniczna

Pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Tanvald i dyżurnym ruchu stacji Szklarska Poręba Górna nie ma bezpośredniej poczty elektronicznej. Możliwe jest połączenie przez naczelnika ISE Jelenia Góra.

dyżurny ruchu stacji Tanvald	zsttanvypravci@epos.cd.cz
ISE Jelenia Góra	ise.jeleniagora@plk-sa.pl

3.5.3 Elektroniczna wymiana plików

Sieci komputerowe nie mają między sobą połączenia.

3.6 Sieć trakcyjna, eksploatacja, sterowanie odłącznikami sieci

Nie dotyczy-linia niezelektryfikowana.

3.7 Parametry techniczne linii

3.7.1 Parametry techniczne części odcinka ruchu transgranicznego **Harrachov - granica państwa ČR/PR (km 40,111 SŽDC)** są wskazane w Tablicach parametrów technicznych linii ů TTP 548 C.

3.7.2 Parametry techniczne części odcinka ruchu transgranicznego granica państwa RP/ČR (km 43,138 DSDiK) - Szklarska Poręba Górna są zawarte w wewnętrzny rozkładzie jazdy, w Dodatcích 1. i 2. do wewnętrzny 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** Hranice údržby železničního svršku a spodku úseku přeshraničního provozu mezi:

- SŽDC a DSDiK - svár kolejového styku v km 40,111 SŽDC km (= 43,138 DSDiK).
Za prohlídky a měření, opravy a údržbu v úseku Harrachov - km 40,111 SŽDC (= 43,138 DSDiK) odpovídá SŽDC.
Za prohlídky a měření, opravy a údržbu v úseku km 43,138 DSDiK (= 40,111 SŽDC) - km 29,844 DSDiK odpovídá DSDiK.
- DSDiK a PKP PLK S.A. - km 29,844 DSDiK (= km 29,844 PKP PLK S.A.). Za prohlídky a měření, opravy a údržbu v úseku km 29,844 DSDiK - Szklarska Poręba Górna odpovídají PKP PLK S.A.

4.1.2 V případě závady na části úseku přeshraničního provozu provozované SŽDC výpravčí ŽST Tanvald informuje OŘ Hradec Králové.

V případě závady na části úseku přeshraničního provozu provozované DSDiK informuje výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna kierownika Działu Obsługi Linii Kolejowych DSDiK.

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

Na dráze DSDiK jsou výměnovými zámky na výhybkách č. 1 a 2 v zastávce Szklarska Poręba Jakuszyce. Klíče od zámků jsou uloženy u výpravčího ŽST Szklarska Poręba Górna.

4.3 Prohlídky a měření, opravy a údržba přejezdových zabezpečovacích zařízení**4.3.1** V úseku Harrachov – Harrachov st. hr. nejsou žádné železniční přejezdy.**4.3.2** Za prohlídky opravy a údržbu přejezdů v km 31,295; 32,832; 35,090; 35,563; 36,729; 37,363, 37,643 a 37,873 DSDiK odpovídají DSDiK.**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 nawierzchni kolejowej pomiędzy:

- DSDiK a SŽDC - jest spaw na styku szyn leżący w km 43,138 DSDiK (= 40,111 SŽDC).
Nawierzchnię kolejową od stacji Harrachov do km 40,111 SŽDC (= 43,138 DSDiK) utrzymuje SŽDC.
Nawierzchnię kolejową od km 29,844 do km 43,138 (= 40,111 SŽDC) utrzymuje DSDiK.
- DSDiK a PKP PLK S.A. jest km 29,844 DSDiK (= km 29,844 PKP PLK S.A.). Nawierzchnię kolejową od km 29,844 do stacji Szklarska Poręba Górna utrzymuje PKP PLK S.A.

4.1.2 W przypadku wystąpienia awarii na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC informację o awarii przekazuje dyżurny ruchu stacji Tanvald do OŘ Hradec Králové.

W przypadku wystąpienia awarii na infrastrukturze zarządzanej przez DSDiK informację o awarii przekazuje dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna kierownikowi Działu Obsługi Linii Kolejowych DSDiK.

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

Na infrastrukturze DSDiK zamontowane są zamki ryglowe na rozjazdach nr 1 i 2 przystanek osobowy Szklarska Poręba Jakuszyce. Klucze zdeponowane są u dyżurnego ruchu Szklarska Poręba Górna.

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

Na odcinku Harrachov – Harrachov Granica Państwa nie ma żadnych przejazdów kolejowo-drogowych.

Za przeglądy, naprawy i utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych w km: 31,295; 32,832; 35,090; 35,563; 36,729; 37,363; 37,643; 37,873 odpowiada DSDiK.

4.4 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba telekomunikačních zařízení
Netýká se.

4.5 Hranice údržby, prohlídky a měření, opravy a údržba trakčního a napájecího zařízení
Netýká se, trať není elektrifikovaná.

ČLÁNEK 5

ŽST SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA

5.1 Základní ustanovení a charakteristika

Stanicí styku na území PR je ŽST Szklarska Poręba Górna v km 28,438 PKP PLK S.A. jednokolejné tratě nr. 311 Jelenia Góra - Granica Państwa (Jakuszyce), která je v úseku Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna elektrifikována.

Schematický náčrtek ŽST Szklarska Poręba Górna je v příloze č. 2. Popis ŽST Szklarska Poręba Górna je uveden v Regulaminie Technicznym (RT).

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

5.2 Dopravní koleje

Jsou uvedeny v RTPR.

5.3 Nástupiště

Jsou uvedeny v RTPR.

5.4 Návěstidla

Jsou uvedena v RTPR.

5.5 Trakční proudová soustava a napájecí zařízení

Kolejiště ŽST Szklarska Poręba Górna je osazeno návěstmi pro elektrický provoz dle Instrukcji Ie-1 (E-1) PKP PLK S.A.

4.4 Granice utrzymania, przeglądy, diagnostyka, konserwacja, utrzymanie i naprawy urządzeń telekomunikacji
Nie dotyczy.

4.5 Granice utrzymania, przeglądy, diagnostyka, konserwacja, utrzymanie i naprawy sieci trakcyjnej
Nie dotyczy - linia niezelektryfikowana.

ROZDZIAŁ 5

STACJA SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA

5.1 Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Stacją prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ruchu transgranicznego jest stacja PKP PLK S.A. Szklarska Poręba Górna położona w km 28,438 linii jednotorowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa, która jest na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna zelektryfikowana. Plan schematyczny stacji Szklarska Poręba Górna zawarty jest w załączniku nr 2. Opis pracy stacji zawarty jest w Regulaminie Technicznym (RT).

Dla odjazdów pociągów ze stacji Szklarska Poręba Górna na odcinek ruchu transgraniczny i dla wjazdów pociągów z odcinka ruchu transgranicznego do stacji Szklarska Poręba Górna, przewoźnik musi znać postanowienia niniejszego MPG, RT i posiadać aktualne kwalifikacje obowiązujące u zarządców PKP PLK S.A., DSDiK lub SŽDC.

5.2 Tory stacyjne

Opisane w RTPR.

5.3 Perony

Opisane w RTPR.

5.4 Semafor (sygnalizatory)

Opisane w RTPR.

5.5 Sieć trakcyjna i zasilanie sieci trakcyjnej

Tory stacyjne stacji Szklarska Poręba Górna osygnalizowane są wskaźnikami dla sieci elektrycznej zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie-1 (E-1).

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 kV.

Sieć trakcyjna zasilana jest prądem stałym o wartości 3 kV.

5.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Szklarska Poręba Górna je vybavena releovým zabezpečovacím zařízením typu „E.“ Výhybky jsou přestavovány ústředně elektricky.

5.6 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Stacja Szklarska Poręba Górna wyposażona jest w urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów przekątnikowe typu „E“. Zwrotnice nastawiane są elektrycznie.

5.7 Telekomunikační a informační zařízení

ŽST Szklarska Poręba Górna je vybavená staničním rozhlasem pro informování cestujících – ve staniční budově.

5.7 Urządzenia telekomunikacyjne

Stacja Szklarska Poręba Górna wyposażona jest w urządzenia megafonowe dla informacji podróżnych, megafony zlokalizowane są w budynku stacji.

5.8 Zaměstnanci pověřeni řízením provozu a organizováním drážní dopravy

V ŽST Szklarska Poręba Górna pracuje ve směně 1 výpravčí (dyžurny ruchu SPG), který je určen pro komunikaci se zaměstnanci příslušných provozovatelů dráhy a se zaměstnanci dopravců.

Stanoviště výpravčího je na ústředním stavědle (na nastawni dysponującej) SPG.

5.8 Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów

Na stacji Szklarska Poręba Górna, w zmianie zatrudniony jest jeden dyżurny ruchu „SPG”, który upoważniony jest do komunikacji z pracownikami właściwych zarządców oraz pracownikami przewoźników.

Miejsce pracy dyżurnego ruchu znajduje się na nastawni dysponującej „SPG”.

5.9 Ustanovení o posunu

5.9.1 Odborná a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované SŽDC a znalost tohoto MPU a RTPR opravňuje zaměstnance dopravce pouze k provádění posunu v ŽST Szklarska Poręba Górna, 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 Szklarska Poręba Górna 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 RTPR.

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 Manewry

5.9.1 Kwalifikacje zawodowe i zdrowotne wymagane na SŽDC, znajomość MPG oraz RTPR uprawnia pracownika przewoźnika tylko do manewrów w stacji Szklarska Poręba Górna tj. jazdy lokomotyw do i od pociągu oraz odstawiania lokomotywy luzem.

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

5.9.2 Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

Opisane w RTPR.

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

Kierujący manewrami taboru bez drużyny manewrowej (jazdy pojazdów pomocniczych taboru specjalnego, pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru próżnych składów złożonych z zespołów trakcyjnych) w stacji Szklarska Poręba Górna jest dyżurny ruchu

5.9.4 Nedoprovázený posun

Zaměstnancem řídícím posun bez posunové čety (jízdy pomocných vozidel, speciálních vozidel, samostatných hnacích vozidel a skupin hnacích vozidel) v obvodu ŽST Szklarska Poręba Górna je výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna

Vyrozumívání strojvedoucího výpravčím o posunu může být prováděno:

- a) osobně výpravčím
- b) telekomunikačním zařízením

Powiadomienie maszynisty o prowadzeniu manewrów może być wykonane przez:

- a) osobiście przez dyżurnego
- b) radiotelefontycznie

5.10 Místní zvláštnosti

Neobsazeno.

5.10 Postanowienia znaczenia miejscowego

Pozostaje wolny.

ČLÁNEK 6 ŽST HARRACHOV

ROZDZIAŁ 6 STACJA HARRACHOV

6.1 Základní ustanovení a charakteristika

Podle předpisů SŽDC je Harrachov dopravná D3. V tomto MPU je název dopravná D3 nahrazen výrazem „stanice styku“, příp. zkratkou „ŽST“.

Stanice styku SŽDC je ŽST Harrachov v km 38,940 SŽDC tratě č. 548 Tanvald – Harrachov st. hr.

Schematický náčrt ŽST Harrachov je v Příloze č. 2.

Pro odjezdy vlaků z ŽST Harrachov na úsek přeshraničního provozu a pro vjezdy vlaků z úseku přeshraničního provozu do ŽST Harrachov musí zaměstnanci dopravce znát toto MPU a splňovat odbornou a zdravotní způsobilost pro dráhy provozované DSDiK nebo SŽDC.

6.1 Postanowienia miejscowe, charakterystyka

Według przepisów SŽDC Harrachov jest „dopravná D3”. W treści MPG zamiast „dopravná D3” jest używany termin „stacja styku” lub „stacja”.

Stacja Harrachov położona jest w km 38,940 linii nr 548 Tanvald - Harrachov Granica Państwa.

Plan schematyczny stacji Harrachov zawarty jest w załączniku nr 2.

Do wyjazdów pociągów ze stacji Harrachov na odcinek ruchu transgranicznego i do wjazdów pociągów z odcinka ruchu transgranicznego do stacji Harrachov przewoźnik musi znać niniejsze MPG i posiadać aktualne kwalifikacje obowiązujące u zarządców infrastruktury.

6.2 Koleje

Jsou uvedeny v PND3

6.2 Tory stacyjne

Opisane w PND3.

6.3 Nástupiště

Jsou uvedeny v PND3.

6.3 Perony

Opisane w PND3.

6.4 Návěstidla

Jsou uvedena v PND3.

6.4 Semafore (sygnalizatory)

Opisane w PND3.

6.5 Trakční soustava a napájecí zařízení

Netýká se ŽST Harrachov není elektrifikovaná.

6.5 Sieć i zasilanie sieci trakcyjnej

Nie dotyczy stacja nieelektryfikowana.

6.6 Zabezpečovací zařízení

6.6 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

V ŽST Harrachov jsou výhybky opatřeny samovratnými přestavíky a elektrickým ohřevem výměn.

Mechanismus přestavíku je vybaven snímačem polohy zajišťující i elektrickou kontrolu polohy výhybky v přednostní poloze.

Odpojení samovratného přestavíku umožňuje ruční přestavování výhybky do obou poloh.

Obsluha výhybek je prováděna podle předpisů SŽDC.

6.7 Telekomunikační a informační zařízení

ŽST Harrachov je pro služební telefonní styk vybavena traťovým telefonem pro telefonické spojení strojvedoucího a výpravčího ŽST Tanvald. Klíč od místnosti s telefonem má u sebe strojvedoucí. Pro případ poruchy telefonního spojení je dovoleno používat mobilní telefony.

6.8 Zaměstnanci řídící provoz a organizující drážní dopravu

V ŽST Tanvald pracuje v denní i noční směně jeden výpravčí.

Výpravčí mají stanoviště má v dopravní kanceláři ve staniční budově.

Pro komunikaci se zaměstnanci provozovatelů drah DSDiK a PKP PLK S.A. i dopravců určen výpravčí ŽST Tanvald.

6.9 Ustanovení o posunu

Předpisová ustanovení pro posun jsou uvedena v příloze 4.1

6.9.1 Místní podmínky pro posun

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

Mimořádný posun za úroveň Lichoběžníkové tabulky smí být dovolen pouze pokud:

- ze ŽST Sklarzská Poręba Górna není na cestě vlak,
- posunový díl neopustí obvod dopravní.

6.9.2 Zajištění vozidel proti ujetí

Za zajištění vozidel v ŽST Harrachov proti ujetí zodpovídá dopravce.

Na stanici Harrachov są zwrotnice samopowrotne, wyposażone w grzałki elektryczne.

Mechanizm zwrotnicy samopowrotnej jest wyposażony w czujnik położenia iglicy oraz elektryczną kontrolę zasadniczego położenia rozjazdu.

Odłączenie urządzenia samopowrotnego umożliwi ręczne przestawianie zwrotnic w obydwie położenia.

Obsługa zwrotnic jest prowadzona zgodnie z przepisami SŽDC.

6.7 Urządzenia telekomunikacyjne

Stacja Harrachov wyposażona jest w telefoniczną łączność zapowiadawczą dla komunikacji pomiędzy maszynistą i dyżurnym ruchu stacji Tanvald. Klucz od pomieszczenia z telefonem posiada maszynista. W przypadku awarii tej łączności dozwolone jest korzystanie z telefonu komórkowego.

6.8 Pracownicy związani z prowadzeniem i organizacją ruchu pociągów

Na stacji Tanvald całodobowo zatrudniony jest jeden dyżurny ruchu.

Pomieszczenie dyżurnych ruchu znajduje się w budynku stacyjnym.

- Dyżurny ruchu stacji Tanvald jest upoważniony do komunikacji z pracownikami DSDiK PKP PLK S.A., oraz pracownikami przewoźników.

6.9 Manewry

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

6.9.1 Warunki miejscowe dotyczące manewrów

Dla manewrów na stacji Harrachov przewoźnik musi znać przepisy obowiązujące na SŽDC, posiadać aktualne egzaminy, badania lekarskie itp.

W wyjątkowych przypadkach manewry poza wskaźnik Lichoběžníková tabulka (trapez) są dozwolone pod warunkami:

- zo stacji Sklarzská Poręba Górna w kierunku Harrachov nie został wyprawiony pociąg,
- skład manewrowy nie wyjedzie w całości poza wskaźnik Lichoběžníková tabulka (trapez).

6.9.2 Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

Za zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem w stacji Harrachov odpowiedzialny jest przewoźnik.

Odstavená vozidla (kromě samotných hnacích vozidel) musí být zajištěna proti ujetí utažením takového počtu ručních brzd, aby bylo dosaženo 2 brzdících procent. 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. Při podložení vozu zarážkami se brzdící váhou rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách). Mimo to musí být jednotlivě odstavené vozidlo podloženo z obou stran dvěma zarážkami pod krajními nápravami. Za zajištění vozidel proti ujetí zodpovídá dopravce.

Zajišťovací prostředky si zajišťuje 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, zabrzdnuté přímočinnou brzdou, se zaručenou činností kompresoru a je-li trvale doplňována ztráta vzduchu v brzdových válcích hnacího vozidla.

6.10 Místní zvláštnosti

neobsazeno

ČLÁNEK 7 PROVOZNÍ JAZYK

7.1 Na infrastrukturu provozované SŽDC je provozním jazykem čeština.

Na infrastrukturu provozované DSDiK je provozním jazykem polština.

Odstaviona grupa taboru musi być zabezpieczona przed zbiegnięciem zahamowaniem takiej ilości hamulców ręcznych, aby otrzymać 2% masy hamującej. W przypadku, kiedy nie można spełnić warunków dotyczących zahamowania wymaganej ilości hamulców ręcznych należy odstawić grupę taboru zabezpieczyć poprzez wyłożenie płozów hamulcowych na jednym toku szyn w takiej ilości, aby hamowana masa była większa niż 4 %. Przy zabezpieczeniu składu pociągu płozami masę hamującą stanowi zabezpieczenie tymi płozami. Ponadto z obu stron odstawionego jednego pojazdu kolejowego muszą być pod skrajne osie założone po dwa płozy hamulcowe.

Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiada przewoźnik.

Obowiązkiem przewoźnika jest posiadanie odpowiednich środków zabezpieczających.

Jeżeli lokomotywa zostaje na składzie pociągu, to płóz wyklada się pod pierwszą oś pierwszego pojazdu za lokomotywą.

Jeżeli nieczynna lokomotywa jest w składzie pociągu, traktowana jest jako pojazd 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.

6.10 Postanowienia znaczenia miejscowego

Pozostaje wolny.

ROZDZIAŁ 7 JĘZYK OPERACYJNY

7.1 Na infrastrukturze zarządzanej przez SŽDC językiem operacyjnym jest język czeski.

Na infrastrukturze zarządzanej przez DSDiK językiem operacyjnym jest język polski.

- | | |
|--|--|
| <p>7.2 Výpravčí ŽST Tanvald a výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna komunikují v souladu s tímto MPU.</p> <p>7.3 Úroveň znalosti jazyka je stanovena právními předpisy ČR a RP.</p> <p>7.4 Písemný styk je uskutečňován v jazyce odesílatel strany.</p> | <p>7.2 Dyžurny ruchu stacji Tanvald i dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna prowadzą rozmowy zgodnie z postanowieniami niniejszego MPG.</p> <p>7.3 Stopień znajomości języka wskazany jest prawodawstwem ČR i RP.</p> <p>7.4 Korespondencja prowadzona jest w języku nadawcy.</p> |
|--|--|

ČLÁNEK 8

ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

8.1 Základní ustanovení

8.1.1 Drážní dopravu na úseku přeshraničního provozu řídí a organizují:

- výpravčí ŽST Tanvald,
- výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna.

Výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna je pověřen na základě smluvního vztahu mezi DSDiK a PKP PLK S.A. v souladu se zásadami a podmínkami s provozováním drážní dopravy uvedených v Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, ze dne 18. července 2005 (text jednolity Dz. U .2015, poz. 360 z późn. zm.) v souladu s ustanoveními instrukcí Ir-1, le-1, Regulaminu Technicznego stacji Szklarska Poręba Górna a Regulaminu Prowadzenia Ruchu na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov.

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 vozidla - zařazení vozů s nebezpečnými věcmi, s nebezpečnými věcmi vysokého rizika, s mimořádnými zásilkami atp.

Za informování výpravčích odpovídá dopravce.

8.1.3 Výpravčí ŽST Tanvald a výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna se neprodleně informují o všech skutečnostech, které mají vliv na řízení provozu a organizování drážní dopravy na úseku přeshraničního provozu.

ROZDZIAŁ 8

PROWADZENIE I ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW

8.1 Postanowienia ogólne

8.1.1 Ruch pociągów na odcinku ruchu transgranicznego prowadzą:

- dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna,
-) dyżurny ruchu stacji Tanvald.

Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna na podstawie umowy zawartej pomiędzy DSDiK i PKP PLK S.A. prowadzi ruch pociągów (pojazdów szynowych) z zastosowaniem zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z dnia 18 lipca 2005 r. (text jednolity Dz. U .2015, poz. 360 z późn. zm.) zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-1, le-1, Regulaminu Technicznego stacji Szklarska Poręba Górna i Regulaminu Prowadzenia Ruchu na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Harrachov.

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 - włączeniu wagonów z towarem niebezpiecznym, towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR), przesyłki nadzwyczajnej itp.

Za informowanie dyżurnych ruchu odpowiada przewoźnik.

8.1.3 Dyżurny ruchu stacji stacji Tanvald i dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna informują się wzajemnie o wszelkich okolicznościach mających wpływ na prowadzenie i organizację ruchu na odcinku ruchu transgranicznego.

8.1.4 Výpravčí ŽST Tanvald a výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna si telefonicky ohlašují zpoždění vlaků osobní dopravy 5 minut a více a vlaků nákladní dopravy 60 minut a více.

8.1.5 Výluka dopravní služby

V ŽST Szklarska Poręba Górna může být zavedená **výluka dopravní služby**. Výluka dopravní služby je stav, kdy se v určitém časovém období dopravní služba vůbec nevykonává. ŽST Szklarska Poręba Górna není v této době obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Během výluky dopravní služby v ŽST Szklarska Poręba Górna může výpravčí ŽST Tanvald povolit jízdu drážních kolejových vozidel z ŽST Harrachov ve směru ke státní hranici ČR/PR, nejdále však do km 40,111 SŽDC, a zpět do ŽST Harrachov.

Ukončení dopravní služby oznámí telefonicky dyžurny ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna výpravčímu ŽST Tanvald takto: „*Stacja Szklarska Poręba Górna zamknięta o godzinie min.*“

Během výluky dopravní služby jsou všechna hlavní návestidla ŽST Szklarska Poręba Górna platná a návestí návest **Stůj**.

Začátek výkonu dopravní služby oznámí telefonicky dyžurny ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna výpravčímu ŽST Tanvald takto: „*Stacja Szklarska Poręba Górna otwarta o godzinie min.*“

O ukončení dopravní služby a začátku výkonu dopravní služby provedou výpravčí obou stanic zápis v příslušné dopravní dokumentaci (dle vlastních předpisů).

8.1.6 Přípreže i postrky jsou na úseku přeshraničního provozu povoleny.

8.1.7 Nezavěšený postrk je na úseku přeshraničního provozu zakázán.

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

8.2 Zabezpečení jízdy vlaků

V traťovém úseku Harrachov – Szklarska Poręba Górna je jízda vlaků zabezpečena telefonickým dorozumíváním.

Výpravčí / dyžurny ruchu může vlak nabídnout v časovém období 1 – 10 minut před časem předvídaného odjezdu vlaku.

8.2.1 Organizování drážní dopravy, povinnosti zaměstnanců

Pro jízdu vlaků mezi ŽST Harrachov a ŽST Szklarska Poręba Górna musí být dodrženy následující postupy:

8.1.4 Dyžurny ruchu stacji Tanvald i dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna informują się wzajemnie o opóźnieniach pociągów w ruchu pasażerskim większym i równym 5 minut i w ruchu towarowym większym i równym 60 minut.

8.1.5 Zamykanie stacji w dobie

Stacja Szklarska Poręba Górna może być zamykana okresowo w dobie. W czasie okresowego zamknięcia stacji Szklarska Poręba Górna wszystkie posterunki stacyjne są nieobsadzone.

W czasie zamknięcia okresowego w dobie stacji Szklarska Poręba Górna, może być przez dyżurnego ruchu stacji Tanvald dane zezwolenie na jazdy pojazdów kolejowych ze stacji Harrachov w kierunku Granicy Państwa ČR/RP, maksymalnie do km 40,111 SŽDC (granica państwa) i z powrotem do stacji Harrachov.

O zamknięciu okresowym stacji w dobie, dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna powiadamia dyžurnego stacji Tanvald, telefonogramem wg wzoru: „*Stacja Szklarska Poręba Górna zamknięta o godzinie ... min. ...*“

Podczas trwania okresowego zamknięcia stacji Szklarska Poręba Górna, wszystkie semafony wskazują sygnał **Stój** a ich sygnały są ważne.

O otwarciu stacji, dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna powiadamia dyžurnego ruchu stacji Tanvald, telefonogramem wg wzoru: „*Stacja Szklarska Poręba Górna otwarta o godzinie min.*“

Telefonogramy o zamknięciu i otwarciu stacji Szklarska Poręba Górna, dyžurni ruchu obu stacji zapisują we właściwej dokumentacji ruchowej (według swoich przepisów).

8.1.6 Przyprzeży i popychy są na odcinku ruchu transgranicznego dozwolone.

8.1.7 Popych niesprzęgnięty jest na odcinku ruchu transgranicznego zabroniony.

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

8.2 Prowadzenie ruchu pociągów

Na szlaku Szklarska Poręba Górna – Harrachov ruch pociągów prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania, w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.

Výpravčí/dyžurny ruchu může zapytát o „Wolną drogę dla pociągu...” nie wcześniej niż na czas od 1 – 10 minut przed przewidywanym odjazdem pociągu ze stacji.

8.2.1 Organizacja ruchu pociągów i obowiązki pracowników

Dla jazdy pociągów pomiędzy stacjami Szklarska Poręba Górna – Harrachov muszą być wykonane następujące czynności:

- Sjednání jízdy mezi ŽST Harrachov a ŽST Szklarska Poręba Górna zapisují výpravčí ŽST Tanvald a Szklarska Poręba Górna do příslušné dopravní dokumentace.
- Strojvedoucí všech vlaků mají v ŽST Harrachov nařízenou ohlašovací povinnost. Při poruše záznamového zařízení v ŽST Tanvald nebo při hovoru na jiném než zaznamenávaném spojení zapisují veškerou komunikaci výpravčí ŽST Tanvald i strojvedoucí do dopravní dokumentace.
- Výpravčí ŽST Tanvald je oprávněn požádat strojvedoucího o informaci o obsazení kolejí v ŽST Harrachov.
- Křižování a předjíždění v ŽST Harrachov je dovoleno na pokyn výpravčího ŽST Tanvald.

8.2.2 Pro jízdu vlaku ze ŽST Szklarska Poręba Górna do ŽST Harrachov platí:

- V km 40,111 SŽDC = km 43,138 DSDiK je osazeno návěstidlo SŽDC s návěstí **Místo zastavení**.
- Během pobytu vlaku v zastávce Jakuszyce, případně po odjezdu (průjezdu) ze zastávky Jakuszyce, nejdále však u návěsti **Místo zastavení**, strojvedoucí vlaku naváže spojení s výpravčím ŽST Tanvald.
- Po navázání spojení požádá strojvedoucí výpravčího ŽST Tanvald o svolení k další jízdě takto: „*Může odjet vlak* (číslo vlaku) *v* (čas) *z km 40,111 do Harrachova?* (příjmení strojvedoucího)“. Výpravčí ŽST Tanvald strojvedoucímu oznámí podmínky další jízdy do ŽST Harrachov, popřípadě mu nadiktuje text písemného rozkazu PvD3.
- **POZOR!** – Před sepsáním písemného rozkazu musí strojvedoucí vlak vždy zastavit na příhodném místě, nejdále však u návěsti **Místo zastavení**.
- Výpravčí ŽST Tanvald udělí strojvedoucímu svolení k další jízdě takto: „*Ano, vlak* (číslo vlaku) *může odjet v* (čas) *z km 40,111 do Harrachova.* (příjmení výpravčího)“.

- Wszystkie uzgodnienia dotyczące jazdy pociągów pomiędzy stacjami Szklarska Poręba Górna – Harrachov dyżurni ruchu obu stacji zapisują we właściwej dokumentacji ruchowej.
- Maszynista każdego pociągu ma obowiązek telefonicznego zgłoszenia się na stacji Harrachov do dyżurnego stacji Tanvald. W przypadku wystąpienia usterki rejestratora rozmów telefonicznych na stacji Tanvald lub przy rozmowach bez rejestratora zapisuje dyżurny stacji Tanvald i maszynista we właściwej dokumentacji.
- O zajętości torów stacji Harrachov dyżurny ruchu stacji Tanvald może zażądać informacji od maszynisty poprzez telefon komórkowy. Informację taką zapisuje w dokumentacji ruchowej tylko dyżurny stacji Tanvald.
- Krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów na stacji Harrachov jest dozwolone na polecenie dyżurnego ruchu stacji Tanvald.

8.2.2 Dla wszystkich pociągów jadących ze stacji Szklarska Poręba Górna do stacji Harrachov obowiązują:

- W km 43,138 DSDiK = km 40,111 SŽDC umieszczony jest wskaźnik SŽDC **Místo zastavení (miejscce zatrzymania)**.
- Nawiązane łączności z dyżurnym ruchu stacji Tanvald przez maszynistę pociągu podczas postoju na przystanku Jakuszyce, po odjeździe pociągu z lub minięniu przystanku Jakuszyce, najpóźniej przy wskaźniku SŽDC **Místo zastavení** (miejscce zatrzymania).
- Po nawiązaniu łączności maszynisty z dyżurnym ruchu stacji Tanvald maszynista zapyta dyżurnego ruchu o zgodę na dalszą jazdę: „*Může odjet vlak* (nr pociągu) *v* (godz. i min.) *z km 40,111 do Harrachova?* (Nazwisko maszynisty)“. Dyżurny ruchu stacji Tanvald wskaże maszyniście warunki dalszej jazdy do stacji Harrachov i w przypadku potrzeby podyktuje maszyniście rozkaz pisemny PvD3.
- **UWAGA!** Przed rozpoczęciem wypisywania rozkazu pisemnego przez maszynistę, maszynista musi zawsze zatrzymać pociąg, najpóźniej przed sygnałem „**Místo zastavení**“.
- Dyżurny ruchu stacji Tanvald daje zgodę maszyniście na dalszą jazdę pociągu: „*Ano, vlak* (nr pociągu) *může odjet v* (godz. i min.) *z km 40,111 do Harrachova.* (Nazwisko dyżurnego ruchu)“.

- V případě nenavázání spojení během jízdy vlaku musí strojvedoucí u návěští Místo zastavení zastavit a navázat spojení s výpravčím ŽST Tanvald. V případě nemožného spojení strojvedoucího s výpravčím ŽST Tanvald může strojvedoucí od návěští Místo zastavení pokračovat v další jízdě směrem k ŽST Harrachov až do úrovně Lichoběžníkové tabulky, a to podle rozhledových poměrů s pohotovostí zastavit vlak před případnou překážkou nebo kolejovými vozidly. U Lichoběžníkové tabulky musí strojvedoucí v tomto případě vždy zastavit a ohlásit se výpravčímu ŽST Tanvald. Výpravčí ŽST Tanvald strojvedoucímu oznámí podmínky další jízdy do ŽST Harrachov, popřípadě mu nadiktuje text písemného rozkazu PvD3.
- **Bez souhlasu výpravčího ŽST Tanvald je jízda za Lichoběžníkovou tabulku do ŽST Harrachov ze ŽST Szklarska Poręba Górna zakázána!**
- Jízda vlaku od Lichoběžníkové tabulky ze ŽST Szklarska Poręba Górna do ŽST Harrachov a dále na dráhu provozovanou SŽDC je uskutečňována výhradně dle předpisů SŽDC D1, SŽDC D3, SŽDC D40 a PND3.
- Strojvedoucí ohlásí příjezd vlaku ze ŽST Szklarska Poręba Górna do ŽST Harrachov výpravčímu ŽST Tanvald po traťovém telefonu z Harrachova takto:
 - „*Vlak (číslo vlaku) v Harrachově v (čas) (příjmení strojvedoucího)*“
 - Výpravčí ŽST Tanvald potvrdí příjem hlášení takto:
 - „*Vlak (číslo vlaku) v Harrachově v (čas). Rozuměl (příjmení výpravčího)*“
 - Po ohlášení příjezdu strojvedoucí dává výpravčí ŽST Tanvald za vlakem odhlášku dyžurnemu ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna.

8.2.3 Pro jízdu vlaku ze ŽST Harrachov do ŽST Szklarska Poręba Górna platí:

Strojvedoucí musí požádat výpravčího ŽST Tanvald o svolení k odjezdu z ŽST Harrachov do ŽST Szklarska Poręba Górna takto:

„*Může odjet vlak (číslo vlaku) v (čas) z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej (příjmení strojvedoucího)*“

Nejsou-li splněny podmínky pro další jízdu zakáže výpravčí ŽST Tanvald strojvedoucímu odjezd takto: „*Nikoliv čekejte. (příjmení výpravčího)*“, a vyzve strojvedoucího k vyčkání u telefonu.

- Zatrzymanie pociągu przez maszynistę przy wskaźniku **Místo zastavení (miejsce zatrzymania)** w przypadku braku możliwości nawiązania łączności maszynisty z dyżurnym ruchu stacji Tanvald. Jeżeli kolejna próba nawiązania łączności z dyżurnym ruchu stacji Tanvald będzie niemożliwa, maszynista może kontynuować jazdę od wskaźnika **Místo zastavení (miejsce zatrzymania)** tylko jazdą na widoczność w kierunku stacji Harrachov do sygnalizatora Lichoběžníková tabulka (trapez). Przed sygnalizatorem Lichoběžníková tabulka (trapez) maszynista musi zatrzymać pociąg i zgłosić się do dyżurnego ruchu stacji Tanvald. Dyżurny ruchu stacji Tanvald wskaże maszyniście warunki dalszej jazdy do stacji Harrachov i w przypadku potrzeby podyktuje maszyniście rozkaz pisemny PvD3.

- **Bez zgody dyżurnego ruchu stacji Tanvald jazda poza sygnalizator Lichoběžníková tabulka (trapez) z kierunku stacji Szklarska Poręba Górna jest zabroniona!**
- Jazda pociągu od sygnalizatora Lichoběžníková tabulka (trapez) z kierunku stacji Szklarska Poręba Górna do stacji Harrachov jest kontynuowana tylko według postanowień przepisów SŽDC D1, SŽDC D3, SŽDC D40 i PND3.

- Maszynista pociągu zgłasza telefonicznie przyjazd pociągu ze stacji Szklarska Poręba Górna do stacji Harrachov, do dyżurnego ruchu stacji stacji Tanvald:

- „*Vlak (numer pociągu) v Harrachově v (godz.i min.) – (nazwisko maszynisty)*“
- Dyżurny ruchu stacji Tanvald potwierdza przyjęcie zgłoszenia:
- „*Vlak (numer pociągu) v Harrachově v (godz.i min.). Rozuměl (nazwisko dyżurnego ruchu)*“
- Po przyjęciu zgłoszenia od maszynisty dyżurny ruchu stacji Tanvald potwierdzi przyjazd pociągu do stacji Harrachov dyżurnemu ruchu stacji Szklarska Poręba Górna.

8.2.3 Dla wszystkich pociągów ze stacji Harrachov do stacji Szklarska Poręba Górna obowiązuje:

Maszynista pociągu żąda od dyżurnego ruchu stacji Tanvald zgody na wyjazd pociągu ze stacji Harrachov do stacji Szklarska Poręba Górna:

„*Může odjet vlak (numer pociągu) v (godz.i min.) z Harrachova do Szklarska Poręba Górna (nazwisko maszynisty)*“

Dyżurny ruchu stacji Tanvald zabroni maszyniście wyjazdu pociągu jeżeli nie są spełnione wszystkie warunki do jazdy: „*Nikoliv čekejte (nazwisko dyżurnego ruchu)*“ poleci maszyniście poczekać przy telefonie.

Výpravčí ŽST Tanvald po sjednání jízdy vlaku s výpravčím ŽST Szklarska Poręba Górna zavolá strojvedoucího a udělí mu svolení k odjezdu takto: „*Ano, vlak (číslo vlaku) může odjet v (čas) z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej. (příjmení výpravčího).*“
Strojvedoucí nemusí svolení k odjezdu opakovat.
Výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna dá odhlášku za vlakem výpravčímu ŽST Tanvald.

Dyžurny ruchu stacji Tanvald po uzgodnieniu jazdy pociągu z dyżurnym ruchu stacji Szklarska Poręba Górna zadzwoni do maszynisty i udzieli mu zgody na wyjazd: „*Ano, vlak (numer pociągu) może odjet v (godz. min.) z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej.*“
Maszynista nie musi zgody na wyjazd już powtarzać.
Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna zgłasza przyjazd pociągu do stacji Szklarska Poręba Górna. dyżurnemu ruchu stacji Tanvald.

8.3 Telefonické dorozumívání Nabídka, přijetí a odhláška – vzory hlášení

8.3 Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów Żądanie pozwolenia, danie pozwolenia, oznajmienie odjazdu, potwierdzenie przybycia – wzory telefonogramów.

směr ČR – PR			Kierunek ČR – RP
výpravčí ŽST Tanvald	nabídka	žádání pozwolenia	„ <i>Príjmete vlak (číslo vlaku) s odjezdem z Harrachova v (čas)? (příjmení výpravčího).</i> “
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	přijetí	danie pozwolenia	„ <i>Dla pociągu nr..... droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).</i> “
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„ <i>Opakuji. Pro vlak (číslo vlaku) trať volná. (příjmení výpravčího).</i> “
výpravčí ŽST Tanvald	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	„ <i>Vlak (číslo vlaku) odjel z Harrachova v (čas) (příjmení výpravčího).</i> “
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	„ <i>Powtarzam. Pociąg nr odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).</i> “
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	odhláška	potwierdzenie przybycia	„ <i>Pociąg nr przyjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).</i> “
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení odhlášky	powtórzenie potwierdzenia przybycia	„ <i>Vlak (číslo vlaku) v Szklarske Porebě Górnej v (čas). Rozuměl (příjmení výpravčího).</i> “
směr PR – ČR			kierunek RP – ČR
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	nabídka	žádání pozwolenia	„ <i>Czy droga dla pociągu nr z odjazdem o godzinie min jest wolna? (nazwisko dyżurnego ruchu).</i> “
výpravčí ŽST Tanvald	přijetí	danie pozwolenia	„ <i>Ano, przyjmam vlak (číslo vlaku) s odjezdem ze Szklarskiej Poreby Górnej v (čas). (příjmení výpravčího).</i> “

dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„Powtarzam. Dla pociągu nr droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	„Pociąg nr odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	Opakuji. Vlak (číslo vlaku) odjel v (čas) (přijmení výpravčího).“
výpravčí ŽST Tanvald	odhláška	potwierdzenie przybicia	Vlak (číslo vlaku) v Harrachově v (čas) (přijmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	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.

**Jízda vlaku do kilometru a zpět
směr ČR – PR**

**Jazda pociągu do kilometra i z powrotem
Kierunek ČR – RP**

výpravčí ŽST Tanvald	nabídka	żądanie pozwolenia	„Přijmete vlak (číslo vlaku) s odjezdem z Harrachova v (čas) do km a zpět do Harrachova? (přijmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	přijetí	danie pozwolenia	„Dla pociągu nr do kilometra i z powrotem droga jest wolna. (přijmení výpravčího).“
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„Opakuji. Pro vlak (číslo vlaku) do km a zpět trať volná. (přijmení výpravčího).“
výpravčí ŽST Tanvald	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	Vlak (číslo vlaku) do km a zpět odjel z Harrachova v (čas) (přijmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	„Powtarzam. Pociąg nr do kilometra i z powrotem odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“
výpravčí ŽST Tanvald	odhláška	potwierdzenie przybicia	Vlak (číslo vlaku) v Harrachově v (čas) (přijmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení odhlášky	powtórzenie potwierdzenia przybicia	„Powtarzam. Pociąg nr przyjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“

směr PR – ČR			Kierunek RP – ČR
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	nabídka	žádání pozwolenia	„Czy droga dla pociągu nr do km z odjazdem o godzinie min ... z postojem minut i z powrotem jest wolna? (nazwisko dyżurnego ruchu)“
wyprawnici ŽST Tanvald	přijetí	dání pozwolenia	„Ano, přijímám vlak (číslo vlaku) s odjezdem ze Szklarskiej Poręby Górnej v (čas) do kilometru a zpět do Szklarskiej Poręby Górnej. (přijmení výpravčího)“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„Powtarzam. Dla pociągu nrdo km droga jest wolna. (nazwisko dyżurnego ruchu)“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	„Pociąg nr odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu)“
wyprawnici ŽST Tanvald	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	Opakuji. Vlak (číslo vlaku) odjel v (čas). (přijmení výpravčího)“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	odhláška	potwierdzenie przyścia	„Pociąg nr (číslo vlaku) przyjechał o godzinie (čas) (Nazwisko dyżurnego ruchu)“
wyprawnici ŽST Tanvald	potvrzení odhlášky	powtórzenie potwierdzenia przyścia	„Opakuji. Vlak (číslo vlaku) v Szklarskiej Porębie Górnej v (čas) (přijmení výpravčího)“

Jízda vlaku do kilometru a zpět s návratem pod jiným číslem
směr ČR – PR

Jazda pociągu do kilometra i z powrotem ze zmianą nr pociągu
Kierunek ČR – RP

wyprawnici ŽST Tanvald	nabídka	žádání pozwolenia	„Přijmete vlak (číslo vlaku) s odjezdem z Harrachova v (čas) do km a zpět jako vlak (číslo vlaku) do Harrachova? (přijmení výpravčího)“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	přijetí	dání pozwolenia	„Dla pociągu nr. do kilometra i z powrotem jako pociąg nr droga jest wolna. (přijmení výpravčího)“
wyprawnici ŽST Tanvald	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„Opakuji. Pro vlak (číslo vlaku) do km a zpět jako vlak (číslo vlaku) trať wolná. (přijmení výpravčího)“
wyprawnici ŽST Tanvald	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	Vlak (číslo vlaku) do km a zpět jako vlak (číslo vlaku) odjel z Harrachova v (čas) (přijmení výpravčího)“

dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	„Powtarzam. Pociąg nr do kilometra i z powrotem jako pociąg nr odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“
výpravčí ŽST Tanvald	odhláška	potwierdzenie przybicia	Vlak (číslo vlaku) v Harrachově v (čas) (příjmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení odhlášky	powtórzenie potwierdzenia przybicia	„Pociąg nr przyjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“

směr PR – ČR**Kierunek RP – ČR**

dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	nabídka	žádání pozwolenia	„Czy droga dla pociągu (číslo vlaku) do kilometra z odjazdem o godzinie i z powrotem jako pociąg nr (číslo vlaku) jest wolna? (příjmení výpravčího).“
výpravčí ŽST Tanvald	přijetí	dání pozwolenia	„Ano, přijímám vlak (číslo vlaku) s odjazdem ze Szklarskiej Poręby Górnej v (čas) do kilometru a zpět jako vlak (číslo vlaku) do Szklarskiej Poręby Górnej. (příjmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	potvrzení přijetí	powtórzenie dania pozwolenia	„Powtarzam. Pro vlak (číslo vlaku) do km a zpět jako vlak (číslo vlaku) trať wolna. (příjmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	hlášení skutečného odjezdu	oznajmienie odjazdu	Pociąg nr odjechał o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu).“
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení skutečného odjezdu	powtórzenie oznajmienia odjazdu	„Opakuji. Vlak (číslo vlaku) odjel v (čas) (příjmení výpravčího).“
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	odhláška	potwierdzenie przybicia	„Pociąg nr przyjechał o godzinie (Nazwisko dyżurnego ruchu).“
výpravčí ŽST Tanvald	potvrzení odhlášky	powtórzenie potwierdzenia przybicia	„Vlak (číslo vlaku) v Szklarskiej Porębie Górnej v (čas). Rozuměl (příjmení výpravčího).“

Jízda vlaku na vyloučenou kolej**Jazdy pociągów na tor zamknięty**

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

- a) ze směru ČR - „...na vyloučenou kolej...“
- b) ze směru PR - „...po torze zamkniętym...“

Odmítnutí vlaku, výzva k opětovné nabídce

Nemůže-li výpravčí vlak přijmout, odmítne jej.

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...“

Odmowa przyjęcia pociągu, i wezwanie na ponowne żądanie pozwolenia

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

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

Zrušení přijetí

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

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

Anulowanie pozwolenia

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

směr ČR – PR		Kierunek ČR – RP	
výpravčí ŽST Tanvald	zrušení přijetí	anulowanie pozwolenia	„Ruším přijetí a předvídaný odjezd vlaku (číslo vlaku). Vlak (číslo vlaku) z Harrachova neodjede, (příjmení výpravčího).“
směr PR – ČR		Kierunek RP – ČR	
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	zrušení přijetí	anulowanie pozwolenia	„Pociąg nr jest zatrzymany o godzinie minut (.....). (nazwisko dyżurnego ruchu).“

Žádost o zadržení vlaku

Żądanie zatrzymania pociągu

směr ČR – PR		Kierunek ČR – RP	
výpravčí ŽST Tanvald	žádost o zadržení vlaku	žádanie o zatrzymanie pociągu	„Zadržte vlak (číslo vlaku)! (příjmení výpravčího).“
směr PR – ČR		Kierunek RP – ČR	
dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	žádost o zadržení vlaku	žádanie o zatrzymanie pociągu	„Zatrzymać pociąg nr! (nazwisko dyżurnego ruchu).“

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

8.4.1 V ŽST Szklarska Poręba Górna se jízda vlaků řídí a organizuje podle Instrukci Ir –1 (R1), le1 (E1) a RT.

Souhlasem k odjezdu vlaku ze ŽST Szklarska Poręba Górna je:

- návěst dovolující jízdu nebo přivolávací návěst na příslušném odjezdovém návěstidle,
- v případě, že nelze odjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, je souhlasem k odjezdu vlaku vydání rozkazu písemného „S“ strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla.

Souhlasem k vjezdu vlaku do ŽST Szklarska Poręba Górna je:

- návěst dovolující jízdu nebo přivolávací návěst na příslušném vjezdovém návěstidle,

8.4 Wjazd pociągu do stacji, wyjazd pociągu ze stacji oraz nieprzewidziane zatrzymanie pociągu w stacji

8.4.1 W stacji Szklarska Poręba Górna jazdy pociągów odbywają się w oparciu o postanowienia Instrukcji Ir -1(R-1) , le-1 (E-1) i RT.

Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji Szklarska Poręba Górna jest:

- podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na odpowiednim semaforze wyjazdowym,
- w przypadku, kiedy nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie maszyniście rozkazu písemného „S“.

Zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji Szklarska Poręba Górna jest:

- podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym

b) v případě, že nelze vjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu ani na přivolávací návěst, je souhlasem k vjezdu vlaku vydání rozkazu písemného „S“ strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla.

Rozkaz písemný „S“ na jízdu kolem návěstidla s návěstí **Stój** může dyžurný ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna nadiktovat strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla radiostanicí.

8.4.2 Odjezd vlaků z ŽST Harrachov

V ŽST Harrachov se jízda vlaků řídí a organizuje podle předpisů SŽDC D1 a SŽDC D3.

Vlak ze ŽST Harrachov smí odjet až po udělení svolení k odjezdu od výpravčího ŽST Tanvald. Svolení k odjezdu vlaku ze ŽST Harrachov dává strojvedoucímu výpravčí ŽST Tanvald následujícím slovním zněním:

„Ano, vlak ^(číslo vlaku) může odjet v ^(čas) z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej ^(přijetí výpravčího)“.

Vjezd vlaku do ŽST Harrachov:

Pro vjezd do ŽST Harrachov platí ustanovení předpisu SŽDC D3 o pořadí vjezdu vlaků, které stanoví výpravčí ŽST Tanvald písemným rozkazem nadiktovaným strojvedoucímu (pokud pořadí vjezdu vlaku není součástí tabelárního jízdního řádu). Je-li strojvedoucí zpraven, že jedná jako vlak druhý, musí zastavit před Lichoběžníkovou tabulkou ŽST Harrachov. Pokyn k vjezdu do stanice mu udělí doprovod vlaku prvního nebo výpravčí ŽST Tanvald. Po vjezdu do ŽST Harrachov a uvolnění prostorového oddílu Harrachov - Szklarska Poręba Górna strojvedoucí ohlásí příjezd vlaku výpravčímu ŽST Tanvald.

8.5 Nemožné dorozumění

Při nemožném dorozumění jsou jízdy vlaků zakázány!

8.6 Písemné rozkazy

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

8.6.1 Výpravčí ŽST Tanvald používá rozkaz Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (rozkaz PvD3).

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

Rozkaz písemný „S” na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój” może zostać podyktowany maszyniście lokomotywy pociągowej przy pomocy urządzeń radiolączności.

8.4.2 Wyjazd pociągu ze stacji Harrachov

W stacji Harrachov jazdy pociągów odbywają się w oparciu o postanowienia SŽDC D1, i SŽDC D3.

Pociąg ze stacji Harrachov może wyjechać tylko po uzyskaniu zezwolenia od výpravčeho stacji Tanvald. Zezwolenie na wyjazd maszyniście ze stacji Harrachov da výpravčí stacji Tanvald następująco:

„Ano, vlak ^{numer pociągu} může odjet v ^(czas) z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej ^(nazwisko dyžurnego ruchu)“.

Wjazd do stacji Harrachov:

Dla wjazdu do stacji Harrachov obowiązują postanowienia przepisu SŽDC D3 o kolejności wjazdu pociągu. Kolejność wjazdu pociągu podaje výpravčí stacji Tanvald rozkazem písemným podyktowanym maszyniście (jeżeli kolejność jazdy pociągów nie była wcześniej podana w rozkładzie jazdy). Jeżeli maszynista pociągu jest powiadomiony zgodnie z powyższym, że jedzie jako pociąg drugi, musi zatrzymać pociąg przed Lichoběžníková tabulka (trapezem) stacji Harrachov. W tym przypadku zgodę na wjazd pociągu do stacji Harrachov, dla drugiego pociągu daje družyna pociągowa pierwszego pociągu lub dyžurný stacji Tanvald. Po wjeździe do stacji Harrachov i zwolnieniu szlaku Szklarska Poręba Górna – Harrachov maszynista zgłosi przyjazd pociągu do dyžurnego stacji Tanvald.

8.5 Przerwa w łączności

Przy całkowitym braku łączności jazdy pociągów są zabronione!

8.6 Rozkazy písemne

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

8.6.1 Dyžurný ruchu stacji Tanvald stosuje rozkaz písemný Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (rozkaz PvD3).

- Vzory písemných rozkazů SŽDC jsou uvedeny v příloze 3-1.
- 8.6.2** Výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna používá rozkazy:
- písemný rozkaz** (rozkaz S),
 - psemný rozkaz** (rozkaz O).
- Vzory písemných rozkazů jsou uvedeny v Příloze č. 3-2.
- 8.6.3** Strojvedoucí hnacího vozidla je vybaven:
- Příkazem vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy** (rozkaz PvD3);
 - Písemným rozkazem** (rozkaz S);
 - Písemným rozkazem** (rozkaz O).
- 8.6.4** V případě nutnosti zpravení doprovodu vlaku (strojvedoucího, příp. obsluhy vlaku) požádá výpravčí výpravčího druhé stanice o zpravení písemným rozkazem
- Výpravčí ŽST Tanvald v případě potřeby nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla sepsání rozkazu PvD3.
- Výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna v případě potřeby nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla sepsání Písemného rozkazu PKP O nebo S.
- Strojvedoucí smí sepisovat písemné rozkazy, jen pokud hnací vozidlo stojí.
- Odborně způsobilá osoba dopravce musí mít při výkonu dopravní služby u sebe platné *Zmocnění k výkonu dopravní služby pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy Tanvald – Harrachov státní hranice* (dále jen „Zmocnění“) podle předpisu SŽDC D3.
- 8.7 Všeobecné povinnosti zaměstnanců dopravce**
- 8.7.1** 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.
- 8.7.2** Při vzniku mimořádnosti oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu stanice ve směru jízdy vlaku a dohodne s ním podmínky další jízdy. Při náhlé zdravotní indispozici strojvedoucího přechází ohlašovací povinnost na člena obsluhy vlaku.
- 8.7.3** 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.

- Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3-1.
- 8.6.2** Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna stosuje rozkazy pisemne:
- rozkaz pisemny** (rozkaz S),
 - rozkaz pisemny** (rozkaz O).
- Wzory druków rozkazów pisemnych zawiera załącznik nr 3-2.
- 8.6.3** Maszynista stosuje rozkazy pisemne:
- Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy PvD3;**
 - rozkaz pisemny (S);**
 - rozkaz pisemny (O).**
- 8.6.4** W razie konieczności zawiadomienia drużyny pociągowej rozkazem pisemnym dyżurni ruchu mogą zażądać od siebie wzajemnie wypisania i doręczenia właściwego rozkazu pisemnego.
- Dyżurny ruchu stacji Tanvald, może przedyktować treść rozkazu PvD3 przy pomocy urządzeń łączności maszyniście lokomotywy pociągowej.
- Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna, może przedyktować treść rozkazu „O“ lub „S“ przy pomocy urządzeń łączności maszyniście lokomotywy pociągowej.
- Maszynista może wypisywać rozkazy pisemne w czasie postoju.
- Odpowiedni pracownicy przewoźnika przy wykonywaniu czynności związanych z ruchem musi posiadać przy sobie ważne *Zmocnění k výkonu dopravní služby pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy Tanvald – Harrachov státní hranice* (dalej zwanym „Zmocnění“) według przepisów SŽDC D3.
- 8.7 Ogólne obowiązki pracowników przewoźnika**
- 8.7.1** Na odcinku ruchu transgranicznego, maszynista ponosi odpowiedzialność za dotrzymanie warunków bezpiecznej jazdy i realizację poleceń pracowników PKP PLK S.A. i SŽDC, którzy prowadzą i organizują ruch pociągów.
- 8.7.2** W czasie wystąpienia nieprawidłowości maszynista niezwłocznie przekazuje 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.
- 8.7.3** W przypadku zatrzymania pociągu na szlaku przed osygnalizowaną przeszkodą, maszynista porozumie się z dyżurnym ruchu stacji w kierunku jazdy i ustali dalszy sposób postępowania.

- | | |
|--|---|
| <p>8.7.4 Usoudí-li strojvedoucí, že překročí jízdní dobu pro něj vymezenou o více než 5 minut, oznámí, podle možností, tuto skutečnost výpravčímu zadní stanice.</p> <p>8.7.5 Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení s výpravčím ve směru jízdy, naváže spojení s výpravčím zadní stanice.</p> <p>8.7.6 Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení s výpravčím zadní stanice, naváže spojení s výpravčím ve směru jízdy.</p> <p>8.7.7 Nemůže-li strojvedoucí navázat spojení ani s jedním výpravčím, postupuje podle ustanovení článku 8.9.2.</p> | <p>8.7.4 Jeżeli maszynista stwierdzi, że przekroczy o czas większy niż 5 minut ustalony dla jego pociągu czas jazdy powinien o tym fakcie niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.</p> <p>8.7.5 Jeżeli maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu w kierunku jazdy pociągu powinien nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.</p> <p>8.7.6 Jeżeli maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego powinien nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji w kierunku jazdy.</p> <p>8.7.7 W przypadku, kiedy maszynista nie może nawiązać łączności z dyżurnymi ruchu wyprawiającymi pociągi na szlak postępuje według postanowień opisanych w pkt. 8.9.2.</p> |
| <p>8.8 Povinnosti zaměstnanců dopravce po zastavení a za pobytu vlaku v ŽST</p> <p>8.8.1 Po zastavení vlaku v ŽST může vlak popojet nebo couvnout jen se souhlasem výpravčího.</p> <p>8.8.2 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.</p> | <p>8.8 Obowiązki pracowników przewoźnika po zatrzymaniu pociągu i w czasie postoju pociągu na stacji</p> <p>8.8.1 Po zatrzymaniu pociągu w stacji jego dalsza jazda (podciąganie lub cofanie) może się odbyć tylko za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu.</p> <p>8.8.2 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.</p> |
| <p>8.9 Mimořádné zastavení vlaku na širé trati</p> <p>8.9.1 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.
Před uvedením vlaku do pohybu dá strojvedoucí vlakového hnacího vozidla předepsané návěsti lokomotivní houkačkou. Strojvedoucí ostatních hnacích vozidel a členové obsluhy vlaku se nesmějí vzdálit ze svých stanovišť, pokud nebyli strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla přivoláni. Pokud byli strojvedoucí ostatních hnacích vozidel a členové obsluhy vlaku přivoláni, musí se před odjezdem zachovat postup předepsaný pro odjezd vlaku.
Má-li strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla spojení se strojvedoucími ostatních hnacích vozidel na vlaku, dohodne se s nimi o odjezdu přímo.</p> | <p>8.9 Nieprzewidziane zatrzymanie pociągu na torze szlakovym</p> <p>8.9.1 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.
Przed uruchomieniem pociągu maszynista poda syreną lokomotywy właściwy sygnał. Maszyniści innych lokomotyw na tym pociągu i drużyna pociągowa nie mogą opuścić swoich stanowisk pracy, dopóki nie zostaną wezwani przez maszynistę lokomotywy prowadzącej. Jeżeli maszynista lokomotywy prowadzącej pociąg, wezwał drużynę pociągową do opuszczenia swych stanowisk pracy, to należy zachować procedury ustalone dla postępowania przed odjazdem pociągu.
Jeżeli istnieje łączność pomiędzy maszynistami prowadzącymi pociąg i pozostałymi lokomotywami w pociągu, maszynista prowadzący pociąg ustali z pozostałymi maszynistami odjazd pociągu.</p> |

8.9.2 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.).

8.9.3 Návrat vlaku bez souhlasu výpravčího je zakázán!

8.9.4 Zastavil-li vlak u vjezdového návěstidla $H^{1/2}$ s pochybnou návěstí nebo zhaslého nebo pokud byl strojvedoucí zpraven, že jízda kolem tohoto návěstidla bude dovolena písemným rozkazem, upozorní strojvedoucí ihned na tuto skutečnost dyžurného ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna.

8.9.5 Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu zastavení na trati, musí si pro další jízdu vždy vyžádat svolení od výpravčího stanice, do níž vlak pojedí (příp. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice). Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat svolení výpravčího, smí pokračovat v další jízdě podle zásad pro **Jízdu podle rozhledových poměrů**.

8.9.6 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 pomocnou lokomotivu a zároveň uvede i kilometrickou polohu vlaku. Po vyžádání pomocné lokomotivy strojvedoucí nesmí pokračovat v další jízdě bez souhlasu výpravčího přední stanice. **Pomocná lokomotiva smí jet vždy pouze na vyloučenou kolej.**

8.9.7 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 Nepředvídaný návrat vlaku z trati

8.10.1 Pro nepředvídaný návrat vlaku z trati musí být trat'ová kolej vyloučena. Sjednávání jízdy podle bodu 8.3 se v tomto případě neprovádí.

8.9.2 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.

8.9.3 Cofanie pociągu bez zgody dyżurnego ruchu jest zabronione

8.9.4 W przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem wjazdowym $H^{1/2}$ wskazującym sygnał wątpliwy albo semafora ciemnego, kiedy maszynista otrzymał informację, że przejazd obok tego semafora nastąpi na rozkaz pisemny, postój pod semaforem należy natychmiast zgłosić dyżurnemu ruchu stacji Szklarska Poręba Górna.

8.9.5 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**”.

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

W przypadku niemożności usunięcia uszkodzenia lokomotywy pociągowej maszynista zażąda za pośrednictwem dyżurnego ruchu zastępczy pojazd 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 z napędem do pociągu zatrzymanego na szlaku musi być realizowana po zamkniętym torze.**

8.9.7 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. Informacje o przeszkodzie do jazdy niezwłocznie zgłosi co najmniej jednemu dyżurnemu ruchu.

8.10 Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku

8.10.1 Dla cofania pociągu ze szlaku należy zamknąć tor szlakowy. W tym przypadku nie stosuje się zapowiadania pociągów wg. pkt. 8.3.

8.10.2 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. Souhlas k návratu může být strojvedoucímu udělen i prostřednictvím výpravčího přední stanice. Při návratu vlaku z trati do ŽST Harrachov z úseku tratě Szklarska Poręba Górna – státní hranice PR/ČR se postupuje u návěsti **Místo zastavení** (km 43,138 DSDiK = km 40,111 SŽDC) jako u vlaku jedoucího ze ŽST Szklarska Poręba Górna do ŽST Harrachov.

8.11 Jízda vlaku po částech

8.11.1 K uvolnění traťové koleje při mimořádných událostech a při uvážnutí vlaku je dovolena jízda vlaku po částech.

8.11.2 Jízda vlaku po částech je dovolena jen v případě, 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.

8.11.3 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.

8.11.4 Ponechaná část vlaku na traťové koleji musí být vždy řádně zajištěna proti ujetí (samovolnému pohybu) tak, aby byla kryta předepsaná brzdicí 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 dopravce.

8.11.5 Pro jízdu vlaku po částech výpravčí vyloučí traťovou kolej.

8.11.6 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.

8.10.2 Nieprzewidziane cofanie pociągu ze szlaku dozwolone jest tylko za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu, który wyprawił pociąg. Warunki cofania maszynista uzgodni z tym dyżurnym ruchem, który udzielił zezwolenia na jazdę. Zgoda na cofanie pociągu może być udzielona również przez dyżurnego ruchu przedniej stacji.

Przy cofaniu pociągu z części odcinka transgranicznego Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa RP/CR do stacji Harrachov, przy sygnale **Místo zastavení** (km 43,138 DSDiK = km 40,111 SŽDC) obowiązują te same zasady, jak dla pociągu jadącego ze stacji Szklarska Poręba Górna do stacji Harrachov.

8.11 Ściąganie pociągu w częściach

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

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

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

8.11.4 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 przewoźnika.

8.11.5 Dla ściągnięcia pociągu w częściach dyżurny ruch dokona zamknięcia toru szlakowego.

8.11.6 Zgłoszenie o fakcie ściągnięcia do stacji ostatniej części pociągu i zwolnieniu toru szlakowego należy uważać za potwierdzenie przybycia pociągu. Dyżurny ruch powinien zgłosić powyższe sąsiedniemu dyżurnemu ruchowi. 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 SŽDC zavádí OŘ Hradec Králové.
Pomalé jízdy na části úseku přeshraničního provozu provozované DSDiK zavádí PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych ISE Jelenia Góra.
Pomalou jízdu překračující místo styku drah SŽDC a DSDiK zavádí OŘ Hradec Králové a PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych ISE Jelenia Góra na návrh DSDiK po vzájemném projednání mezi SŽDC a DSDiK.
- 9.2** Pomalé jízdy překračující místo styku drah zavádí a označuje OŘ Hradec Králové nebo DSDiK po vzájemném projednání.
- 9.3** 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.
- 9.4** Kontaktní místa pro zavedení a zrušení pomalých jízd jsou uvedena v Příloze č. 1 (Telefonní seznam).
- 9.5** O zavedení (odvolání) pomalé jízdy na úseku přeshraničního provozu se výpravčí obou stanic styku neprodleně vzájemně telefonicky informují. Informace musí obsahovat nejméně čas, číslo tratě, kilometrickou polohu, rychlost, důvod zavedení a příjmení volajícího. Hovor musí být dokumentován v Telefonním zápisníku.
Pomalá jízda musí být následně oznámena druhému výpravčímu.
- Zápis o zavedení pomalé jízdy musí být zaslán elektronickou poštou
- Pro písemné zavedení (odvolání pomalé jízdy) jsou určeni
- u SŽDC výpravčí ŽST Tanvald
u PKP PLK S.A. výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górná.
Výpravčí ŽST Tanvald pošle informaci o zavedené pomalé jízdě na adresu Leszek.Ostrowski@plk-sa.pl a zarzadca@dsdik.wroc.pl
Naczelnik Sekcji Eksploatacji ISE Jelenia Góra pošle informaci o zavedené pomalé jízdě na adresu zsttanvypravci@epos.cd.cz.

ROZDZIAŁ 9**OGRODZENIA MAKSYMALNEJ PRĘDKOŚCI**

- 9.1** Ograniczenia prędkości na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez SŽDC wprowadza OŘ Hradec Králové.
Ograniczenia prędkości na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanego przez DSDiK wprowadza PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych – ISE Jelenia Góra.
Ograniczenia prędkości przekraczające miejsce styku odcinka ruchu transgranicznego pomiędzy SŽDC a DSDiK wprowadzają OŘ Hradec Králové i PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych – ISE Jelenia Góra na wniosek DSDiK po wzajemnym uzgodnieniu między SŽDC a DSDiK.
- 9.2** Ograniczenia prędkości przekraczające miejsce styku odcinka ruchu transgranicznego wprowadza i dokonuje osygnalizowania OŘ Hradec Králové lub DSDiK po wzajemnym uzgodnieniu.
- 9.3** Osygnalizowania ograniczenia prędkości dokonuje ten, który je wprowadził również w tym przypadku, kiedy ograniczenia zlokalizowane są na styku i przechodzą na sąsiedniego zarządcę.
- 9.4** W załączniku nr 1 podane są nr telefonów pracowników odpowiedzialnych za wprowadzanie i odwołanie ograniczeń prędkości.
- 9.5** O wprowadzeniu i odwołaniu ograniczeń prędkości na odcinku ruchu transgranicznego dyżurni ruchu stacji Szklarska Poręba Górná i Tanvald niezwłocznie powiadomią się telefonogramem z zapisem w dzienniku telefonicznym podając czas, miejsce, nr linii, wartość ograniczenia prędkości, przyczynę ograniczenia oraz nazwisko wprowadzającego.
O wprowadzeniu ograniczenia prędkości musi być poinformowany w formie pisemnej dyżurny ruchu sąsiedniej stacji.
Pismo wprowadzające ograniczenie prędkości należy przesłać pocztą elektroniczną.
Do pisemnego powiadomienia o wprowadzeniu lub odwołaniu ograniczenia prędkości upoważnieni są:
u SŽDC dyżurny ruchu stacji ŽST Tanvald
u PKP PLK S.A. dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górná.
Dyżurny ruchu stacji Tanvald prześle na adres e-mail Leszek.Ostrowski@plk-sa.pl oraz zarzadca@dsdik.wroc.pl informację o wprowadzeniu ograniczenia.
Naczelnik Sekcji Eksploatacji ISE Jelenia Góra prześle na adres e-mail zsttanvypravci@epos.cd.cz informację o wprowadzeniu ograniczenia.

O zaslání informace se výpravčí telefonicky informují.

Informace o trvalých omezeních týkajících se úseku přeshraničního provozu – Dodatek 2 do vnitřního rozkladu jazdy – Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS) zasílá ISE Jelenia Góra OŘ Hradec Králové v elektronické podobě.

O przesłaniu wprowadzenia ograniczenia dyżurni ruchu powiadamiają się telefonicznie.

Informację o ostrzeżeniach stałych, dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy – Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS) dotyczących odcinka ruchu transgranicznego przekazuje ISE Jelenia Góra do OŘ Hradec Králové drogą elektroniczną.

ČLÁNEK 10 VÝLUKY

10.1 O plánované údržbě infrastruktury, plánovaných stavebních pracích a plánovaných výlukových činnostech na úseku přeshraničního provozu a jiných tratích, které mají vliv na konstrukci jízdního řádu nebo na jeho plnění, se vzájemně informuje SŽDC GŘ O11 a Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. nejpozději:

- a) 18 měsíců před počátkem platnosti jízdního řádu, v němž budou práce prováděny. SŽDC GŘ O11, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. se informují o omezení infrastruktury, při kterém dochází:
 - aa) k nepřetržitému celkovému zastavení provozu na trati delším než 72 hodin (3 dny),
 - ab) k celkovému zastavení provozu na trati (např. každou noc) na více než 30 kalendářních dní v řadě,
 - ac) k jinému dočasnému omezení kapacity tratě opakující se více než 30 kalendářních dní v řadě (např. 3 hodiny každý den) nebo nepřetržitému dočasnému omezení kapacity tratě delší než 30 kalendářních dní v řadě (např. omezení kapacity stanice vlivem výluky). Do této kategorie jsou zahrnuty též omezení rychlosti vlaku, délky vlaku, normativu hmotnosti nebo profilu.

Termín může být po dohodě SŽDC GŘ O11 mezi Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. zkrácen.

ROZDZIAŁ 10 ZAMKNIĘCIA TOROWE

10.1 O planowanych pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, planowanym prowadzeniu robót i zamknięciach torów na odcinku ruchu transgranicznego i innych liniach, które mają wpływ na konstrukcję rozkładu jazdy lub na jego realizację, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GŘ O11 będą się wzajemnie informować najpóźniej:

- a) 18 miesięcy przed wejściem w życie Rozkładu Jazdy Pociągów w trakcie którego będą prowadzone prace. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GŘ O11 informują się o ograniczeniach z tym związanych w przypadku:
 - aa) całkowitego wstrzymania prowadzenia ruchu, dłuższego niż 72 godziny (3 dni),
 - ab) całkowitego wstrzymania ruchu pociągów na linii (np. co noc) w okresie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych,
 - ac) innych okresowych ograniczeń przepustowości linii powtarzających się w każdej dobie w okresie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych, (np. 3 godziny każdego dnia) lub ciągle okresowe ograniczenie przepustowości linii dłuższe niż 30 dni kalendarzowych, (np. ograniczenie przepustowości stacji na skutek zamknięcia). Do tej kategorii zaliczone są również ograniczenia prędkości pociągu, długości pociągu, brutto pociągu, skrajni.

Terminy mogą być skrócone po uzgodnieniu przez Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GŘ O11.

- b) 13 měsíců před počátkem platnosti jízdního řádu, v němž budou práce prováděny. SŽDC GR O11, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. se informují zejména o omezení infrastruktury, při kterém dochází:
 - ba) k nepřetržitému celkovému zastavení provozu na trati delším než 24 hodin,
 - bb) k celkovému zastavení provozu na trati na více než 14 kalendářních dní v řadě,
 - bc) k jinému dočasnému omezení kapacity tratě opakující se více než 14 kalendářních dní v řadě nebo nepřetržitému dočasnému omezení kapacity tratě delší než 14 kalendářních dní v řadě. Do této kategorie jsou zahrnuty též omezení rychlosti vlaku, délky vlaku, normativu hmotnosti nebo profilu.

Termín může být po dohodě mezi SŽDC GR O11, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. zkrácen.
- c) Ve výjimečných případech (nelze-li použít předchozí ustanovení) odsouhlasí požadavky na výlukové práce nebo jiná omezení provozu příslušná pracoviště SŽDC GR O11, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. nejpozději tři kalendářní měsíce před měsícem, ve kterém je předpokládáno zahájení prací.

10.2 Harmonogram prací a opatření v organizování drážní dopravy během prací odsouhlasí OŘ Hradec Králové, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a IZ Wałbrzych nejpozději 90 dní před zahájením těchto prací. Termín může být po dohodě mezi OŘ Hradec Králové, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a IZ Wałbrzych.

Odsouhlasený harmonogram prací a opatření v organizování drážní dopravy zpracuje a vydá OŘ Hradec Králové ve *Výlukovém rozkazu* (SŽDC) a Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu v dokumentu *Regulamin Tymczasowy Prowadzenia Ruchu w czasie wykonywania robót* (PKP PLK S.A.) (po odsouhlasení s IZ Wałbrzych) nejpozději 15 dní před zahájením výluky.

- b) 13 miesięcy przed wejściem w życie Rozkładu Jazdy Pociągów w trakcie którego będą prowadzone prace. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GR O11 informują się o ograniczeniach z tym związanych w przypadku:
 - ba) całkowitego wstrzymania prowadzenia ruchu, dłuższego niż 24 godziny,
 - bb) całkowitego wstrzymania ruchu pociągów na linii w okresie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych,
 - bc) innych okresowych ograniczeń przepustowości linii powtarzających się w każdej dobie w okresie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych, lub ciągle okresowe ograniczenie przepustowości linii dłuższe niż 14 dni kalendarzowych. Do tej kategorii zaliczone są również ograniczenia prędkości pociągu, długości pociągu, brutto pociągu, skrajni.

Terminy mogą być skrócone po uzgodnieniu przez Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GR O11.
- c) W wyjątkowych przypadkach (jeśli nie można zastosować wyżej ujętych postanowień) wymogi dotyczące zamknięć torowych lub innych ograniczeń w prowadzeniu ruchu uzgodnią właściwe komórki Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ID Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK S.A. i SŽDC GR O11 najpóźniej na trzy miesiące kalendarzowe przed miesiącem w którym jest przewidywane rozpoczęcie prac.

10.2 Właściwe jednostki Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, IZ Wałbrzych i OŘ Hradec Králové harmonogram prac i prowadzenia ruchu w czasie pracy, nie później niż 90 dni przed rozpoczęciem tych prac. Termin ten może być skrócony za zgodą Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, IZ Wałbrzych i OŘ Hradec Králové.

Uzgodniony harmonogram prac i prowadzenia ruchu opracuje i wyda Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu w formie Regulaminu Tymczasowego Prowadzenia Ruchu w czasie wykonywania robót (po uzgodnieniu z IZ Wałbrzych) i OŘ Hradec Králové w dokumencie *Výlukový rozkaz* (SŽDC) najpóźniej na 15 dni przed wprowadzeniem zamknięcia.

- | | |
|--|---|
| <p>10.3 Pokud plánované práce přepokládají změnu nebo vznik nového místa styku jednotlivých částí železniční infrastruktury, musí být toto příslušnými organizačními jednotkami SŽDC, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu a PKP PLK S.A. odsouhlaseno před vypracováním <i>Výlukového rozkazu</i> (SŽDC) a dokumentu <i>Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót</i> (PKP PLK S.A.). Změna místa styku musí být uvedena v tomto MPU.</p> | <p>10.3 Jeśli planowane prace przewidują zmianę punktu styku lub powstanie nowego punktu styku poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, właściwe jednostki Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, PKP PLK S.A. i SŽDC uzgodnią te zmiany przed opracowaniem <i>Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót</i> (PKP PLK S.A.) i dokumencie <i>Výlukový rozkaz</i> (SŽDC). Zmiana punktu styku powinna být ujęta w niniejszym MPG.</p> |
| <p>10.4 Opravy částí železniční infrastruktury a výlukové činnosti vyvolané nepředpokládanými skutečnostmi, které mají vliv na provozování dráhy na úsecích přeshraničního provozu, odsouhlasí příslušná pracoviště smluvních stran neprodleně, nejpozději však před uskutečněním prací.
Smluvní strany rovněž odsouhlasí harmonogram prací a opatření pro organizování drážní dopravy platná v době prací.</p> | <p>10.4 Właściwe jednostki Stron Umowy uzgodnią niezwłocznie, najpóźniej przed rozpoczęciem prac, naprawy infrastruktury kolejowej oraz zamknięcia spowodowane przez nieprzewidziane okoliczności, które mają wpływ na eksploatację i prowadzenie ruchu na odcinkach ruchu transgranicznego.</p> <p>Strony Umowy uzgodnią również harmonogram prac i prowadzenia ruchu obowiązujący w czasie prac.</p> |
| <p>10.5 Kontaktní údaje jsou uvedeny v Příloze 1</p> | <p>10.5 Nr telefonów zawiera załącznik 1.</p> |
| <p>10.6 Výlukové rozkazy SŽDC/Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów</p> | <p>10.6 Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów./Výlukové rozkazy SŽDC</p> |
| <p>10.6.1 Pro předpokládané výluky jsou SŽDC vydávány výlukové rozkazy podle předpisu SŽDC D7/2 – Organizování výlukových činností</p> <p>Pro plánované výluky vydává DSDiK, ve spolupráci s PKP PLK S.A. Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót podle Instrukcji UK-12 DSDiK.</p> <p>Pro předpokládané výluky jsou PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych vydávány Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót podle Instrukcji PKP PLK S.A. Ir-3.</p> | <p>10.6.1 Dla planowanych zamknięć na terenie SŽDC wydaje rozkazy zamknięć (výlukové rozkazy) według przepisów SŽDC (ČD) D7/2- Organizování výlukových činností (Organizacja zamknięć).</p> <p>Dla planowanych zamknięć DSDiK przy współpracy z PKP PLK S.A. opracowują i wydają Regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót zgodnie z Instrukcją UK-12 DSDiK.</p> <p>Dla planowanych zamknięć na terenie PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych opracowuje i wydaje Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót według Instrukcji PKP PLK S.A. Ir-3.</p> |
| <p>10.6.2 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, evidence v dopravní dokumentaci, označování, sepisování písemných rozkazů, způsob návratu z vyloučené koleje do stanice styku apod.</p> | <p>10.6.2 Výlukové rozkazy i/lub Regulaminy Tymczasowe Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót muszą zawierać postanowienia odnośniejazd pojazdów na odcinku ruchu transgranicznego dla przypadkówjazd 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.</p> |
| <p>10.6.3 Nejpozději ve středu běžného týdne do 12.00 hodin SŽDC vydá <i>Krátkodobý plán výluk a zmocnění</i>.</p> | <p>10.6.3 Najpóźniej do środy bieżącego tygodnia do godziny 12.00 SŽDC wyda „<i>Krátkodobý plán výluk a zmocnění</i>“.</p> |

Nejpozději v pátek běžného týdne do 48 hodin před začátkem prací PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych vydá *telegram adres 13*.

Traťovou kolej vyloučí výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna rovněž v případě potřeby dočasné změny organizace drážní dopravy na částech úseků přeshraničního provozu provozovaných DSDiK a PKP PLK S.A. (zavedení jízdy vlaků pouze do kilometru a zpět). Pokud bude na polské části úseku přeshraničního provozu zřízena kolejová zábrana znemožňující jízdu přes státní hranici, jízdy vlaků se nesjednávají.

Výluky traťové koleje, zahájené podle tohoto bodu, ukončí **vždy** výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna.

Najpóźniej w piątek bieżącego tygodnia na 48 godzin przed rozpoczęciem prac PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych wyda zarządzenie *Telegram adres 13*.

Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna zamknie tor szlakowy również w przypadku konieczności czasowej zmiany organizacji ruchu kursowania pociągów na częściach odcinka ruchu transgranicznego, zarządzanych przez PKP PLK S.A. i DSDiK (jazda pociągu do kilometra i z powrotem). W przypadku umieszczenia kozła oporowego na polskiej części odcinka ruchu transgranicznego uniemożliwiającego jazdę przez granicę państwową wstrzymuje się zapowiadanie pociągów.

Otwarcia toru szlakowego, według tego punktu, dokona dyżurny ruchu Szklarska Poręba Górna.

10.7 Zahájení a ukončení výluky

10.7.1 Přepokládané výluky

10.7 Rozpoczęcie i zakończenie zamknięć.

10.7.1 Zamknięcia planowe

směr ČR – PR/kierunek ČR – RP Vyloučení traťové koleje/Zamknięcie toru szlakowego

výpravčí ŽST Tanvald	„V (čas) zahájena výluka traťové koleje mezi stanicemi Harrachov – Szklarska Poręba Górna –. (příjmení výpravčího)“
dyžurny ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna	„Tor szlakowy od (nazwa stacji) do (nazwa stacji) o godzinie minut zamknięty. (nazwisko dyżurnego ruchu)“

Ukončení výluky traťové koleje/Otwarcie toru szlakowego

výpravčí ŽST Tanvald	„V (čas) ukončena výluka traťové koleje mezi stanicemi Harrachov – Szklarska Poręba Górna. (příjmení výpravčího)“
dyžurny ruchu ŽST Szklarska Poręba Górna	„Tor szlakowy od (nazwa stacji) do (nazwa stacji) o godzinie minut otwarty. (nazwisko dyżurnego ruchu)“

směr PR – ČR/kierunek ČR – RP Vyloučení traťové koleje/Zamknięcie toru szlakowego

dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	„Tor szlakowy od (nazwa stacji) do (nazwa stacji) zamknięty od godziny minut (z podaniem przyczyny) (nazwisko dyżurnego ruchu)“
výpravčí ŽST Tanvald	„V (čas) zahájena výluka traťové koleje mezi stanicemi Szklarska Poręba Górna - Harrachov. Rozuměl. (příjmení výpravčího)“

Ukončení výluky traťové koleje/Otwarcie toru szlakowego

dyžurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna	„Tor szlakowy od (nazwa stacji) do (nazwa stacji) otwarty o godzinie minut (nazwisko dyżurnego ruchu)“
výpravčí ŽST Tanvald	„V (čas) ukončena výluka traťové koleje mezi stanicemi Szklarska Poręba Górna - Harrachov. Rozuměl. (příjmení výpravčího)“

10.7.2 Nepřepokládané výluky

a) Traťovou kolej vyloučí výpravčí ŽST Szklarska Poręba Górna v případech uvedených v Instrukcích Ir-1.

10.7.2 Zamknięcia nieplanowe

a) Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna zamknie tor szlakowy w przypadkach określonych w Instrukcjach Ir-1.

- b) Traťovou kolej vyloučí výpravčí ŽST Tanvald v případech uvedených v předpisu SŽDC D1 a dále při:
- ba) uvážnutí vlaku na trati z důvodu neschopného hnacího vozidla (před jízdou pomocného hnacího vozidla),
 - bb) nutnosti couvání vlaku zpět,
 - bc) jízdy vlaku z trati po částech,
 - bd) jízdy hnacího vozidla ke zjištění stavu trati.

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

Zahájení výluky traťové koleje je stejné jako u předpokládané výluky.

Výpravčí ŽST Tanvald je povinen oznámit výpravčímu Szklarska Poręba Górna nepředpokládanou výlukou traťové koleje zahájenou v době výluky dopravní služby. Současně mu oznámí, zda výluka pokračuje nebo byla již ukončena.

Ukončení nepředpokládané výluky traťové koleje

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

Během nepřítomnosti výpravčího ŽST Szklarska Poręba Górna smí výpravčí ŽST Tanvald vyloučit traťovou kolej nejdále ke státní hranici (km 40,111). O zahájení, příp. ukončení výluky (byla-li zahájena v době výkonu služby výpravčího ŽST Szklarska Poręba Górna) informuje výpravčí ŽST Tanvald výpravčího ŽST Szklarska Poręba Górna ihned po ohlášení nástupu služby.

V případech, kdy výpravčí ŽST Tanvald zahájil výlukou traťové koleje z důvodu:

- a) uvážnutí vlaku na trati z důvodu neschopného hnacího vozidla (před jízdou pomocného hnacího vozidla),
- b) nutnosti couvání vlaku zpět,
- c) jízdy vlaku z trati po částech,
- d) jízdy vlaku, která by dle předpisu SŽDC D1 byla PMD (měřicí vlak, atp),

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

- b) Dyžurny ruchu stacji Tanvald zamknie tory szlakowe w przypadkach określonych w przepisach SŽDC D1 oraz w przypadkach:

- ba) utknięcia pociągu na szlaku z powodu awarii lokomotywy (przed wyprawieniem lokomotywy do pomocy),
- bb) konieczności cofania pociągu do stacji,
- bc) ściągania pociągu z toru szlakowego w częściach,
- bd) dlajazd pojazdów pomocniczych (technologicznych).

Dyžurny ruchu, který 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.

Dyžurny stacji Tanvald powinien poinformować dyžurnego stacji Szklarska Poręba Górna o nieplanowanym zamknięciu toru szlakowego które miało miejsce w czasie gdy posterunek Szklarska Poręba Grn. jest nieobsadzony przez dyžurnego ruchu ze wskazaniem że przedmiotowe zamknięcie w dalszym ciągu obowiązuje lub nie.

Otwarcie toru szlakowego w przypadku nieplanowego zamknięcia

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

Dyžurny ruchu ŽST Tanvald może zamknąć tor szlakowy do granicy państwa (km 40,111) w czasie zamknięcia okresowego w dobie posterunku dyžurnego ruchu w stacji Szklarska Poręba Górna. O wprowadzeniu lub ukończeniu zamknięcia toru szlakowego (jeśli zamknięcie było wprowadzone w czasie zamknięcia okresowego w dobie posterunku dyžurnego ruchu w stacji Szklarska Poręba Górna) dyžurny ruchu ŽST Tanvald natychmiast po otwarciu posterunku ruchu powiadamia dyžurnego ruchu stacji Szklarska Poręba Górna.

W przypadkach, kiedy dyžurny ruchu stacji Tanvald zamknie tor szlakowy z powodu:

- a) zatrzymania 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) dlajazd pociągów, która wg przepisu SŽDC D1 są PMD (poc. pomiarowy, plug 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.

10.7.3 PMD (SŽDC) a vlaky na vyloučené koleji (DSDiK, PKP 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 šterkového lože výběhem, apod.).

Výpravčí ŽST Tanvald umožní jízdy PMD na vyloučenou kolej podle předpisu SŽDC D1, dokumentaci provádí při jízdách dle čl. 10.7.2 b)ba) – bd) vyjma případů, ohlašuje-li ukončení výluky a uvolnění traťové koleje odpovědný zaměstnanec objednavatele výluky (OZOV). Výpravčí PLK S.A. vypravuje na vyloučenou kolej vlaky a eviduje je podle svého předpisu.

Po ukončení prací na vyloučené koleji v případech uvedených v předpisu SŽDC D1 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 výluk celého úseku přeshraničního provozu.

10.7.4 Pokud bude na polské části úseku přeshraničního provozu zřízena kolejová zábrana znemožňující jízdu přes státní hranici, jízdy vlaků se nesjednávají.

PMD (SŽDC) i pociągi na zamknięty tor szlakowy (DSDiK, 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 jest to 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 i/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).

Dyżurny ruchu Tanvald wyprawia PMD na tor zamknięty zgodnie z przepisami SŽDC D1 dokonując zapisów w dokumentacji wskazanych w punkcie 10.7.2 b)ba) – bd) z wyjątkiem przypadku kiedy zakończenie zamknięcia i otwarcie toru zgłasza wyznaczony pracownik (OZOV). 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 w przypadkach wskazanych w przepisie SŽDC D1 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 instrukcjami zapisów jazd po torze zamkniętym. Następnie dyżurni ruchu wzajemnie potwierdzą przejezdność odcinka transgranicznego. Otwarcia toru dla ruchu dokona dyżurny ruchu wskazany w Regulaminie Tymczasowym Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót i/lub w Výlukovém rozkazu.

10.7.4 W przypadku umieszczenia kozła oporowego na polskiej części odcinka ruchu transgranicznego uniemożliwiającego jazdę przez granicę państwową wstrzymuje się zapowiadanie pociągów.

ČLÁNEK 11

MIMOŘÁDNOSTI, ZIMNÍ OPATŘENÍ

11.1 Mimořádné události jsou pro účely toho MPU:

ROZDZIAŁ 11

ZDARZENIA KOLEJOWE, PRACA W WARUNKACH ZIMOWYCH

11.1 Dla potrzeb niniejszego MPG zdarzenia nadzwyczajne definiowane są:

- 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 vztážitelných předpisů provozovatele dráhy.
- b) Na části úseku přeshraničního provozu provozovaného DSDiK nehody a mimořádné události definuje a stanovuje postup jejich šetření *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369 z 2016r. v platném znění a v Instrukcji UK-5 DSDiK Instrukcja o zasadach postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych.*
- Na drahách provozovaných PKP PLK S.A. nehody a mimořádné události definuje a stanovuje postup jejich šetření *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369 z 2016 r.), v platném znění a Instrukcja Ir-8 PKP PLK S.A. INSTRUKCJA o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, v platném znění.*

- 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 odpowiednimi uregulowaniami zarządcy infrastruktury.
- b) Na części odcinka ruchu transgranicznego, na którym zarządcą jest DSDiK. wypadki, poważne wypadki i incydenty oraz tryby postępowania wskazane są w *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369 z 2016r., w brzmieniu obowiązującym i w Instrukcji UK-5 DSDiK Instrukcja o zasadach postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych.*
- Na części odcinka ruchu transgranicznego, na którym ruch prowadzi PKP PLK S.A. wypadki, poważne wypadki i incydenty oraz tryby postępowania wskazane są w *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369 z 2016r., w brzmieniu obowiązującym i w Instrukcji Ir-8 PKP PLK S.A. Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych w brzmieniu obowiązującym.*

11.2 Ohlašovací pracoviště mimořádných událostí pro úsek státní hranice ČR/PR - ŽST Harrachov je pracoviště výpravčího v ŽST Tanvald. Ohlašovací pracoviště mimořádných událostí pro úsek státní hranice PR/ČR - ŽST Szklarska Poręba Górna je pracoviště výpravčího v ŽST Szklarska Poręba Górna.

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

11.2 Miejscem zgłaszania zdarzeń nadzwyczajnych na odcinku granica państwa ČR/RP – stacja Harrachov jest pomieszczenie dyżurnego ruchu na stacji Tanvald. Miejscem zgłaszania zdarzeń nadzwyczajnych na odcinku granica państwa RP/ČR – stacja Szklarska Poręba Górna jest pomieszczenie dyżurnego ruchu na stacji Szklarska Poręba Górna.

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

- | | |
|---|---|
| <p>11.4 Opatření k poskytnutí pomoci a odstranění následků mimořádné události provádí zásadně provozovatel dráhy, na jehož infrastrukturu 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.</p> | <p>11.4 Postępowanie celem udzielenia pomocy i usuwania skutków zdarzenia kolejowego prowadzi ten zarządca infrastruktury na terenie, którego doszło do zdarzenia. Zarządca ten przewodniczy przy wykonywaniu prac związanych z usuwaniem skutków zdarzenia. Sąsiedni zarządca infrastruktury może być proszony o pomoc w usuwaniu skutków (pracownicy, materiały, maszyny) ze zwrotem poniesionych kosztów.</p> |
| <p>11.5 Manipulace s důkazními prostředky na místě vzniku mimořádné události je možná teprve po souhlasu šetřících orgánů, s výjimkou záchrany osob nebo zabránění vzniku dalších škod.</p> | <p>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.</p> |
| <p>11.6 V případě účasti druhého provozovatele dráhy (zaměstnanců, majetku) nebo třetích osob na mimořádnosti, musí být tento účastník přizván k šetření mimořádnosti. Provozovatelé drah se neprodleně kontaktují prostřednictvím dispečerských pracovišť za účelem pozvání dotčeného zástupce účastníka mimořádné události na místo mimořádné události.</p> | <p>11.6 W przypadku uczestniczenia w zdarzeniu pracowników zarządcy lub jego majątku, ewentualnie osób trzecich, do prac komisji musi być wezwany przedstawiciel strony, którego pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Zarządcy infrastruktury kontaktują się między sobą poprzez piony dyspozytorskie celem wezwania na miejsce zdarzenia zainteresowanych przedstawicieli uczestników zdarzenia w terminie niezwłocznym.</p> |
| <p>11.7 Použití techniky na odstranění následků mimořádné události nebo následků zimy na úseku přeshraniční provozu a souhlas k nasazení těchto prostředků dají velitel zásahu SŽDC prostřednictvím vedoucího dispečera, starší dyspozytor IDDE Wrocław a dyspozytor základový IZ Wałbrzych. Kontakty jsou uvedeny v Příloze č. 1.</p> | <p>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 vedoucím dyspecher (na polecenie velitele zasahu SŽDC) i dyspozytorem IDDE Wrocław oraz dyspozytorem zakładowym IZ Wałbrzych. Nr telefonów zawiera załącznik 1.</p> |

ČLÁNEK 12

MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÉ VĚCI

- 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 souhlasu všech provozovatelů drah dotčených přepravou.
- 12.1.3** Podmínky pro přepravu mimořádných zásilek stanovují u SŽDC URMIZA (instradace - MZ/PLM) a u DSDiK - PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (Zgoda PNZ) a IDDE Wrocław (telegram adres 4

ROZDZIAŁ 12

PRZESYŁKI NADZWYCZAJNE I TOWARY NIEBEZPIECZNE

- 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 infrastruktury kolejowych biorących udział w przewozie.
- 12.1.3** Warunki przewozu przesyłek nadzwyczajnych podaje ze strony SŽDC URMIZA (instradace – MZ/PLM), a w imieniu DSDiK - PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym („Zgoda PNZ”) i IDDE Wrocław („Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej” adres 4).

- 12.1.4** Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) na tratích PKP PLK S.A. a DSDiK od státní hranice ČR/PR vydá pracoviště stanovisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych we Wrocławiu po obdržení informace o zásilce od dopravce vezoucího mimořádnou zásilku od státní hranice. Bez vydání Zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) nemůže být mimořádná zásilka přijata na dráhu provozovanou PKP PLK S.A. a DSDiK.
- 12.1.5** Provozní dispečer 4 a dyspozytor IDDE 6 Wrocław se informují o zařazení mimořádných zásilek ve vlaku.
- 12.1.6** O vyřazení a zařazení mimořádné zásilky z/do vlaku se výpravčí vzájemně informují.

12.2 Přeprava nebezpečných věcí

- 12.2.1** Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí stanovuje Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí u DSDiK i nebezpečných věcí vysokého rizika (TWR) na části úseku přeshraničního provozu provozované DSDiK stanovuje instrukce UK-7 a UK-8. Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí a u PKP PLK S.A. i nebezpečných věcí vysokého rizika (TWR) na části úseku přeshraničního provozu provozované PKP PLK S.A. stanovuje instrukce Ir-16 (Instrukcí o postupu při převozu kolejářských vozů nebezpečných).
- 12.2.2** O přepravě nebezpečných věcí informuje provozovatel dráhy dopravce.

ČLÁNEK 13

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

- 13.1 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP) a požární ochrana (PO)** se v ČR i RP řídí příslušnou právní úpravou a předpisy příslušného provozovatele dráhy.

- 12.1.4** Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres 4) na liniach PKP PLK S.A. i DSDiK od granicy państwa wydaje stanowisko ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych we Wrocławiu 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. i DSDiK.
- 12.1.5** Provozní dispečer SŽDC 4 i dyspozytor IDDE IDDE 6 Wrocław przekazują sobie wzajemnie informacje o włączeniu przesyłki do pociągów.
- 12.1.6** O wyłączeniu/włączeniu z/do pociągu przesyłki nadzwyczajnej dyżurni ruchu informują się wzajemnie.

12.2 Przewóz towarów niebezpiecznych

- 12.2.1** Przewóz towarów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z regulaminem RID. Przewóz towarów niebezpiecznych i towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanej przez DSDiK. odbywa się zgodnie z instrukcją UK-7 oraz UK-8. Przewóz towarów niebezpiecznych i towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) na części odcinka ruchu transgranicznego zarządzanej przez PKP PLK S.A. odbywa się zgodnie z instrukcją Ir-16 (Instrukcją o postępowaniu przy przewożeniu kolejek towarów niebezpiecznych).
- 12.2.2** O przewozie towarów niebezpiecznych zarządcę infrastruktury powiadamia przewoźnik.

ROZDZIAŁ 13

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY, OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYPADKI PRZY PRACY

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

- 13.1.1** Provozovatelé dráhy 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.
- 13.1.2** 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 svého zaměstnavatele.
- 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.

ČLÁNEK 14

SEZNAM PŘÍLOH

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

- 13.1.1** Zarządcy infrastruktury 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** 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 swojego pracodawcy.
- 13.2.4** Postępowanie wyjaśniające prowadzi pracodawca, którego pracownik uległ wypadkowi i zarządca infrastruktury na terenie, którego doszło do wypadku wg właściwego uregulowań prawnych.

ROZDZIAŁ 14

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Zał. 1 Wykaz telefonów i kontaktów
 Zał. 2 Plany schematyczne stacji
 Zał. 3 Wzory rozkazów pisemnych:
 • SŽDC (3-1)
 • DSDiK i PKP PLK S.A. (3-2).
- Zał. 4 Wyciąg z przepisów:
 • SŽDC (część 4-1)
 • DSDiK 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 Harrachov (ČR) – Szklarska Poręba Górna (PR) odpovídají a na základě ustanovení Smlouvy o propojení infrastruktur MPU schvalují:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000

Právní forma: Správa železniční dopravní cesty

Zapsaná v: Obchodný rejstřík Městského soudu v Praze

Spisová značka: A 48384

IČ: 709 94 234

- 15.2** Toto Místní pohraniční ujednání nabývá platnosti dnem podpisu oběma stranami a účinnosti dnem 13. 12. 2015.

- 15.3** Místní pohraniční ujednání je vyhotoveno ve dvou dvojjazyčných originálech v českém a polském jazyce.
SŽDC i DSDiK obdrží po jednom exempláři.

- 15.4** Změny a doplňky tohoto Místního pohraničního ujednání musí být předem projednány a písemně odsouhlaseny oprávněnými zástupci pod sankcí neplatnosti.

- 15.5** Místní pohraniční ujednání je zveřejněno na webových stránkách provozovatelů drah SŽDC (www.szdc.cz) a DSDiK. (<http://www.dsdik.wroc.pl>).

v Praze dne 18. 11. 2015

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

ROZDZIAŁ 15 POSTANOWIENIA KOŃCOWE

- 15.1** Za opracowanie, aktualność i bieżącą weryfikację niniejszego MPG na podstawie postanowień Umowy o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej na odcinku ruchu transgranicznego Szklarska Poręba Górna (RP) - Harrachov (ČR) odpowiadają:

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

Siedziba : ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław

NIP: 897-15-90-801,

REGON: 001255179

- 15.2** Miejscowe Porozumienie Graniczne jest ważne z dniem podpisania przez obydwie strony i wchodzi w życie w dniu 13. 12. 2015.

- 15.3** Miejscowe Porozumienie Graniczne sporządzono w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach w czeskim i polskim języku.
DSDiK i SŽDC otrzymują po jednym oryginalnym egzemplarzu.

- 15.4** Zmiany i uzupełnienia do niniejszego MPG muszą zostać uzgodnione pisemnie przez kompetentnych przedstawicieli obu stron, pod rygorem nieważności.

- 15.5** Miejscowe porozumienie publikowane jest na stronach internetowych zarządców infrastruktury kolejowej DSDiK. (<http://www.dsdik.wroc.pl>) i SŽDC (www.szdc.cz).

we Wrocławiu dnia 30. 11. 2015

Leszek Loch v. r.
dyrektor

Telefonní seznam a kontakty

Spis telefonów i kontaktów

Telefonní seznam SŽDC

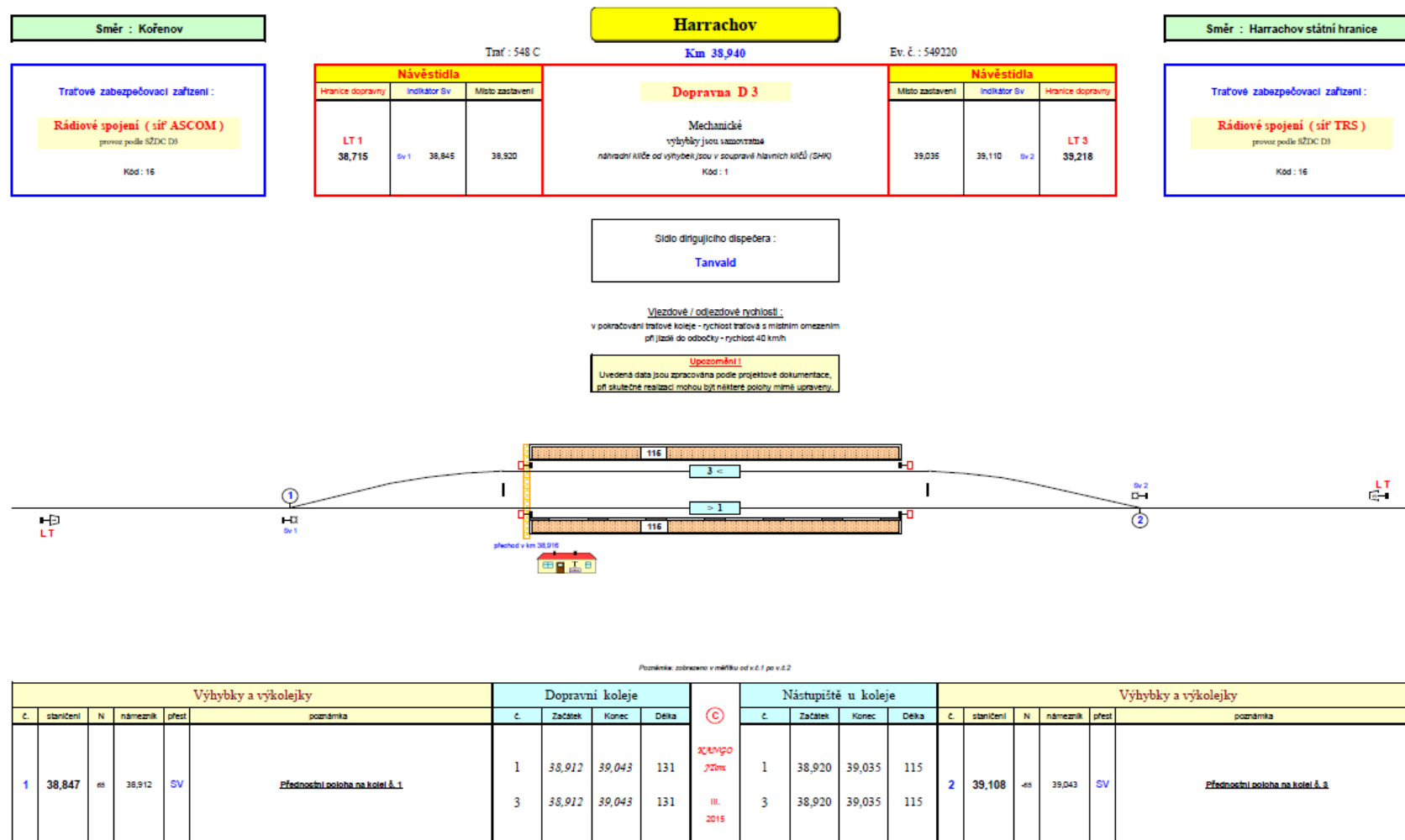
SŽDC		
GŘ SŽDC		
Vedoucí skupiny pro mezinárodní styk drah		+420 972 241 561
Styk drah DŽDC - DSDiK, zpracování MPU		+420 972 325 314
Plánování výluk		+420 972 325 083
Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)		
Sekretariát ředitele OŘ		+420 972 341 606
Přednosta PO Liberec		+420 972 365 497
Dozorčí provozu (ŽST Tanvald)		+420 972 364 357
Výpravčí (dirigující dispečer) ŽST Tanvald		+420 972 364 319
Zpracování ROV		+420 972 341 656
CDP Praha- Vedoucí dispečer		+420 972 241 060
CDP Praha - Provozní dispečer 4		+420 972 057 204
Úsek náměstka provozu infrastruktury		
přednosta Správy tratí Liberec		+420 972 365 506
vedoucí provozního střediska TO Turnov		+420 972 366 419
přednosta Správy mostů a tunelů Liberec		+420 972 322 965

Wykaz telefonów DSDiK

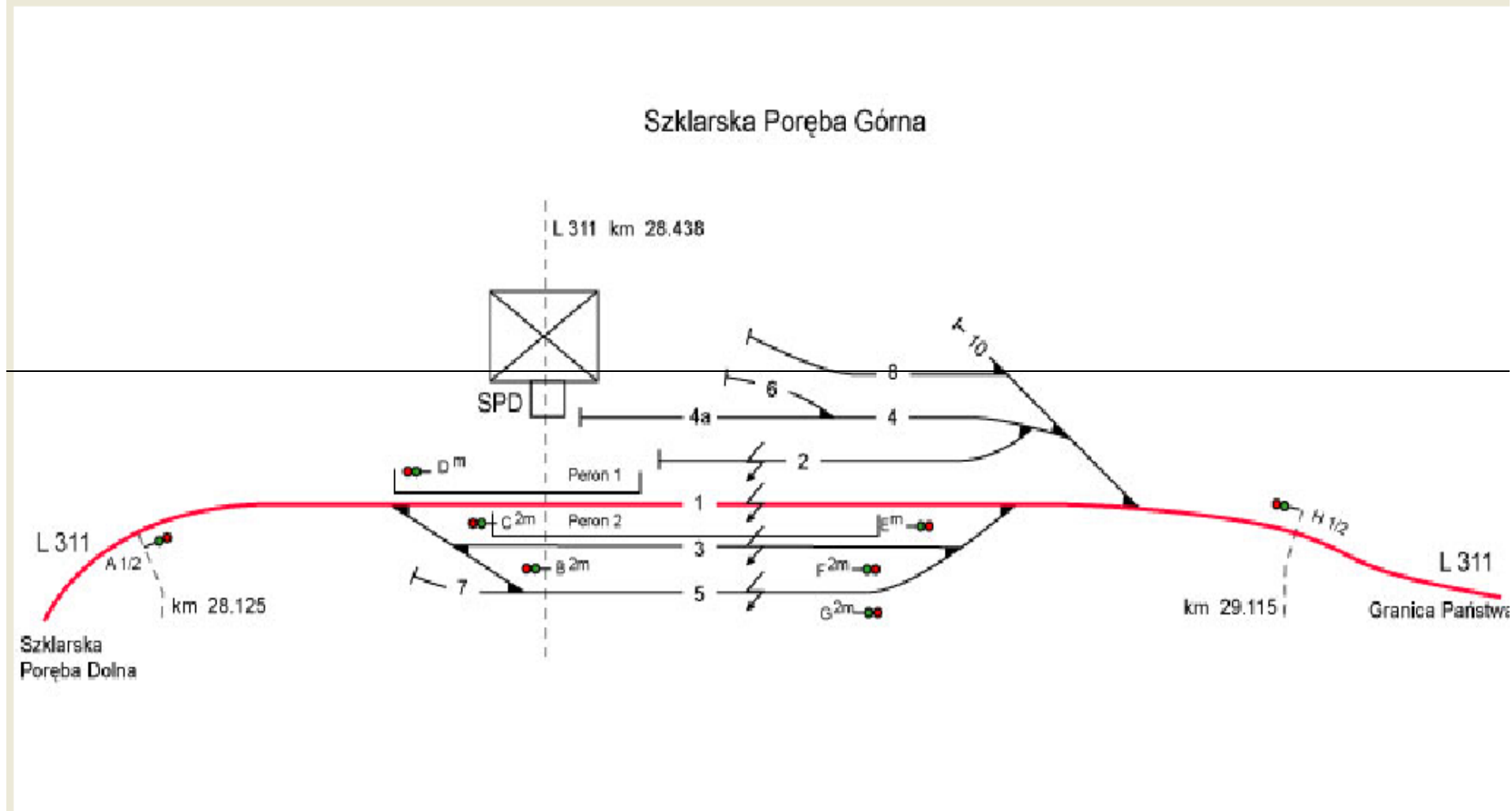
DSDiK			
Nazwa abonenta	Nr telefonu		e-mail
	Stacjonarny	Komórkowy	
Dyrektor	+48 71 39 17 103		sekretariat@dsdik.wroc.pl
Kierownik Działu Obsługi Linii Kolejowych	+48 71 39 17 185	+48 609 990 942	tomasz.maciejewski@dsdik.wroc.pl
Dział Obsługi Linii Kolejowych	+48 71 39 17 186	+48 609 799 083	zarzadca@dsdik.wroc.pl
Dyspozytura	+48 71 39 17 196	+48 609 990 969	dyspozytura@dsdik.wroc.pl
Pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni kolejowej		+48 608 299 984	ikslow.jw@wp.pl
Toromistrz		+48 504 407 082	tfprokol@o2.pl

Wykaz telefonów PKP PLK S.A.

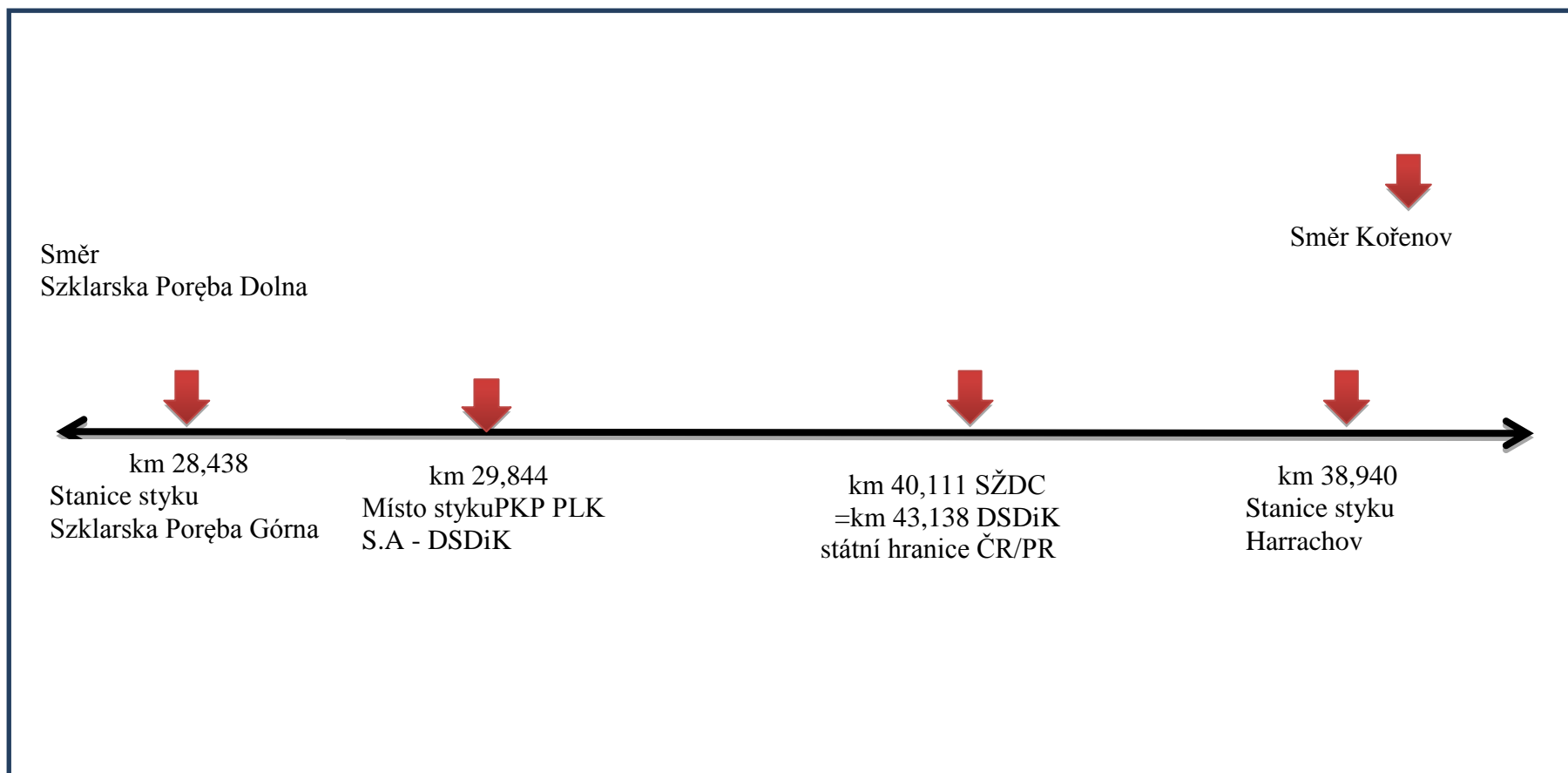
PKP PLK S.A.		
IZ Wałbrzych		
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych		+48 74 637 4640
ISE Jelenia Góra		
Naczelnik Sekcji Eksploatacji		+48 75 615 7740
Dyżurny ruchu stacji Szklarska Poręba Górna		+48 75 615 7821 +48 728 889 787



Szklarska Poręba Górna (ST)



Schematický náčrt rozdelení provozovaných úseků
Schemat punktów styku zarządców infrastruktury kolejowej



**Vzory písemných rozkazů SŽDC
a PKP PLK S.A.**

**Wzory rozkazów pisemnych
SŽDC i PKP PLK S.A.**

**Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy
pro vlak**

1. Mimořádně zaveden: vlak číslo v trati
Odřeknut: vlak číslo v trati
vlak číslo v trati
 2. V dopravně D3 vám určuji kolej číslo
Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 3. S vlakem číslo křižujete v ,
kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 4. Vlak číslo předjíždí vlak číslo v ,
kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 5. Před lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3 nezastavujte!
 6. Ohlašovací povinnost nařízena v dopravních D3
Ohlašovací povinnost zrušena v dopravních D3.....
 7. O jízdě mimořádného vlaku číslo byli zpraveni strojvedoucí vlaků
číslo , nebyli zpraveni strojvedoucí vlaků číslo
Nejpozději v budete vyrozuměn o tom, že strojvedoucí všech vlaků byli již o vaší
jízdě zpraveni.
 8. Jízda PMD z do a zpět*)
dovolena od hod. do hod.
 9. Jeďte k přejezdům
v km mezi a
v km mezi a
v km mezi a
v km mezi a
v km mezi a
v km mezi a
v km mezi a
se zvýšenou opatností!
 10. Jeďte z do
pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
Označte vlak pro jízdu podle rozhledových poměrů dle předpisu ČD D1!
 11. Do vjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslo podle rozhledových poměrů!
- Jiné příkazy:

Sepsán v:
Číslo rozkazu strojvedoucího/dirig. dispečera:

dne 20
..... h. min.

Strojvedoucí

Dirigující dispečer (výpravčí)

Nevyplněné části škrtněte šikmo!

*) nehodící se škrtněte!

Rozkaz pisemny „O” Nr <u>67</u>					
dla pociągu nr <u>5513</u> dnia <u>11.05.</u> 20 <u>07</u> r.					
1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)					
Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prę- kość najwy- żej km/h	2) jechać ostro- żnie	z powodu
	kilometra				
<i>Dziembówko – Chodzież</i>	<i>77,4</i>	<i>77,5</i>	<i>30</i>		<i>tor po naprawie</i>
2. Inne:					
<i>Chodzież</i> stacja	<i>Ch</i> posterunek		<i>8</i> godz.	<i>44</i> min.	
<i>Sadowski</i> dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu			
Rozkaz otrzymałem	<i>Ostrowski</i> kierownik pociągu		maszynista		
PKP S.A. (R-307)			*000001		

<h2 style="margin: 0;">Rozkaz pisemny „S” nr <u>98</u></h2>			
dla <u>pociągu</u> nr <u>5530</u> dnia <u>23.05.2007r.</u> manewru			
1	zezwalam po otrzymaniu <u>sygnału „nakaz jazdy”</u> tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora <u>wyjazdowego</u> drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wjazdowego <u>A</u> 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 odstępach posterunków następujących. 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 <small>stacja</small>		Ch <small>posterunek</small>	8 <small>godz.</small>
Sadowski <small>dyżurny ruchu</small>		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	Ostrowski <small>kierownik pociągu</small>	<small>maszynista</small>	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. (R-305)		*000001	

**Výňatky z provozních
předpisů SŽDC a z návěstních předpisů DSDiK**

**Wyciągi z przepisów prowadzenia ruchu kolejowego
SŽDC i z sygnalizacji kolejowej DSDiK**

ČÁST PRVNÍ

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

(...)

Úvodní 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 poježděnou výhybkou
 - ba) před následujícím hlavním návěstidlem v obvodu dopravní, 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.

CZĘŚĆ PIERWSZA

POSTANOWIENIA OGÓLNE

(...)

Przepisy wprowadzające

ROZDZIAŁ II

Podstawowe pijęcia

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 lub
 - ab) od wskaźnika z sygnałem **Konec vlakové cesty** (Koniec drogi przebiegu). (...)
- b) W przypadku grupy rozjazdów osłanianych semaforem wjazdowym lub drogowskazowym kończy się 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) v případě obvodu výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu končí poslední poježděnou výhybkou v obvodu dopravní.

(...)

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

(...)

B. ZÁKLADNÍ POJMY PRO NÁVĚŠTĚNÍ

(...)

- 96. Denní návěst** je návěst používaná za viditelnosti na vzdálenost alespoň 100 m.

(...)

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

(...)

- 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). (...)

(...)

- 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 bez

(...)

C. NÁVĚŠTIDLA

(...)

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

(...)

(...)

- 96. Sygnał dzienny** jest to sygnał podawany w czasie kiedy widoczność wynosi przynajmniej 100 m.

(...)

- 111. Sygnał dzienny** jest to sygnał podawany w czasie kiedy widoczność wynosi przynajmniej 100 m.

(...)

- 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, śnieży, silnego deszczu, w tunelach i w zamkniętych nieoświetlonych przestrzeniach). (...)

(...)

- 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. SYGNAŁY

(...)

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

(...)

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 TRAŽOVÁ ZAŘÍZENÍ

Kapitola II

Koleje

A. STANIČNÍ KOLEJE

(...)

ROZDZIAŁ III

Ogólne postanowienia

(...)

D OPUSZCZENIE MIEJSCA PRACY

- 351.** Maszynista na stacji bez gody dyżurnego ruchu nie może opuścić lokomotywy i ma obowiązek powiadomić go o powrocie na lokomotywę

CZĘŚĆ DRUGA

STACYJNE I SZLAKOWE URZĄDZENIA

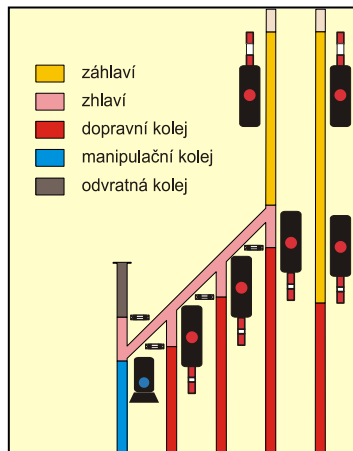
ROZDZIAŁ II

Tory

A. TORY STACYJNE

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).(...)



394. Záhlaví jest to tor znajdujący się pomiędzy semaforem wjazdowym lub lichobieżnikową tabulką i pierwszym rozjazdem.

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

(...)

(...)

Kapitola IV

ROZDZIAŁ IV

Výkolejky

Wykolejnice

(...)

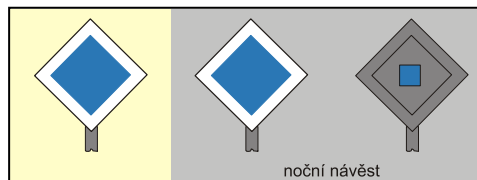
(...)

C. VSTRÍČNÁ NÁVĚSTIDLA VÝKOLEJEK, KOLEJOVÝCH ZÁBRAN, TOČEN A PŘESUVEN

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

(...)

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.



(...)

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

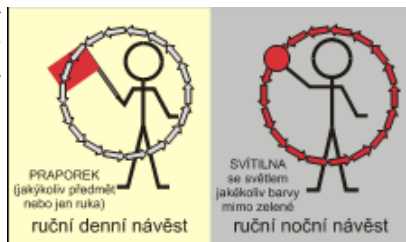
VÝZNAM A POUŽITÍ NÁVĚSTÍ

Kapitola V

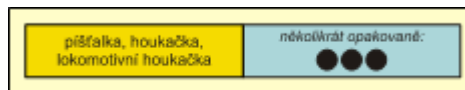
Návěsti speciálního určení

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 zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.



CZĘŚĆ TRZECIA

ZNACZENIE UŻYWANYCH SYGNAŁÓW

Rozdział V

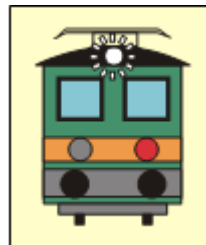
Sygnały specjalnego znaczenia

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 syreną lokomotywy) jest sygnałem dźwiękowym i nakazuje zatrzymać ruch pojazdów wszelkimi dostępnymi sposobami.

- 1072.** Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** (jedno červené světlo svítily na hnacím vozidle, podle možnosti doplňované o přerušované rozsvěcování reflektorové svítily 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**.

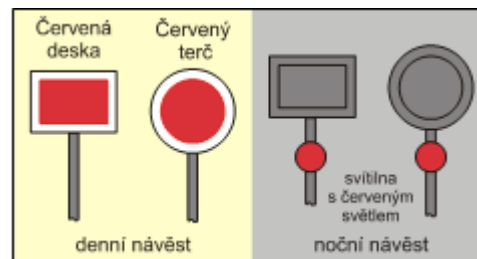
- 1073.** Pracownik podający sygnał **Stůj, zastavte všemi prostředky**, biegnie (jedzie) w miarę możliwości jak najdalej od miejsca zagrożenia w kierunku naprzeciw pociągu lub lokomotywy manewrowej, którą należy zatrzymać. Po zatrzymaniu przekazuje maszyniście przyczynę podania tego sygnału. Maszynista 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 podawać równocześnie jako dźwiękowy 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.

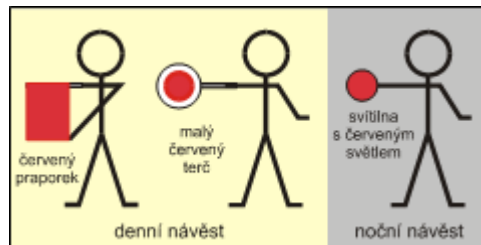
Přenosné návěstidlo může být vyrobeno i z odrazového materiálu a za snížené viditelnosti se smí používat pouze ke krytí vyloučené koleje (výhybky, kolejové křižovatky), tj. bez svítily s červeným světlem.



- 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 odbłaskowego i przy ograniczonej widoczności może być używana tylko do osłony zamkniętego toru (zwrótnice, skrzyżowania torów), lub miejsca nieprzejezdnego 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 nejbližší před touto návěstí.



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 wysokości ramion [sygnał nocny]) sygnał ręczny nakazuje zatrzymać ruch taboru jak najbliżej miejsca z którego sygnał jest podawany.

(...)

1078. Předvěštění 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:

- dávání ruční návěsti **Výstraha** nejméně na zábrzdnu vzdálenost;
- zastavení vlaku u vjezdového (cestového) návěstidla a dovolení vjezdu návěstí, po níž musí strojvedoucí očekávat zastavení;
- zpravení strojvedoucího o místě zastavení;
- mimořádné zastavení vlaku na žádost strojvedoucího;
- nařízení jízdy podle rozhledových poměrů;
- zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících, je-li místo zastavení označeno v prostoru nástupiště.

(...)

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.

Na širé trati postupuje strojvedoucí podle ustanovení tohoto předpisu.

(...)

(...)

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:

- podawaniem sygnału ręcznego **Výstraha** w odległości conajmniej drogi hamowania
- zatrzymaniem pociągu przed wjazdowym (drogowskazowym) semaforem i po otrzymaniu takiego sygnału, po którym musi spodziewać się zatrzymania
- powiadomieniem maszynisty o miejscu zatrzymania
- nadzwyczajnym zatrzymaniem pociągu na żądanie maszynisty
- poleceniem jazdy na widoczność
- zatrzymaniem pociągu dla wsiadania i wysiadania podróżnych jeżeli miejsce zatrzymania oznaczono na długości peronu.

(...)

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 szlaku maszynista postępuje wg postanowień zawartych w niniejszych przepisach

(...)

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 dávana 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, upozoruje-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 úrovnovým přístupem přes kolej, ze které vlak odjíždí)
- 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 nepozoroval;
 - 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 nepozoroval;
 - 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 nepozoroval;

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 drzwi 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);
- 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 odbłaskowym 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;

- 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.

- ee) 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.

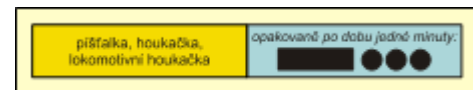
(...)

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 podaje ten sygnał.

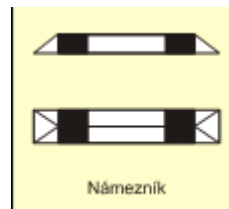
(...)

(...)

E. NÁVĚSTI OZNAČUJÍCÍ MÍSTO NA TRATI

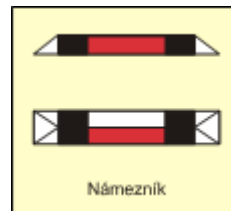
E. SYGNAŁY, KTÓRE OZNACZĄ MIEJSCE NA SZLAKU

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.



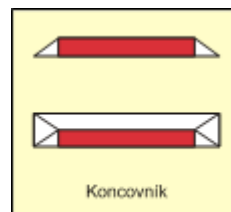
1148. Sygnał Hranice koleje (biała pozioma belka z czarnymi pasami z białym ukośnym końcem) ostrzega o granicy zbiegających lub krzyżujących się torów, za którą jest zakaz pozostawiania taboru, tak aby nie była zagrożona jazda taboru po torach sąsiednich.

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

(...)

1155. Lichoběžníkové tabulky mají značení označovacími pásy se šikmými černými a bílými pruhy.

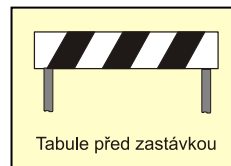


(...)

1155. Lichoběžníkové tabulky posiadają pionowy słupek oznaczony skośnymi białymi i czarnymi pasami.

(...)

1159. Návěst **Vlak se blíží k zastávce** (bílá obdélníková deska se třemi šikmými černými pruhy, postavená na delší straně) upozorňuje na umístění zastávky.

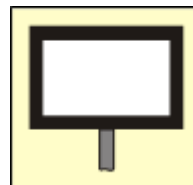


(...)

1159. Sygnał **Vlak se blíží k zastávce** (biała tablica w kształcie prostokąta z trzema ukośnymi czarnymi pasami ustawiona na dłuższym boku). Informuje o lokalizacji przystanku osobowego.

(...)

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.

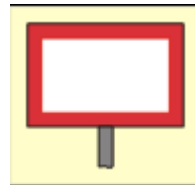


(...)

1161. Sygnał **Konec nástupiště** (biała tablica w kształcie prostokąta z czarnym obramowaniem ustawiona na dłuższym boku) wskazuje miejsce, gdzie musi zatrzymać się 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 nejbližší před touto návěstí čelo zastavujícího vlaku, vjíždějícího do stanice.

Na širé trati přikazuje návěst **Místo zastavení** strojvedoucímu vlaku zastavení co nejbližší před touto návěstí.



- 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 nejbližší před touto návěstí.



(...)

- 1165.** Návěst **Místo zastavení** má platnost pro obě koleje, mezi kterými je dávana.

(...)

- 1165.** Sygnał **Místo zastavení** jest ważny dla dwóch torów jeżeli ustaiony jest na międzytorzu

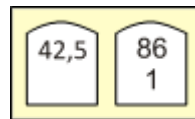
- 1166.** Návěst **Kilometrická poloha** (bílá pravouhlá, přibližně čtvercová deska s černým horním číslem uvádějícím kilometrickou polohu a pod ním černým číslem uvádějícím hektometrickou polohu nebo bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu) informuje o poloze místa na trati.



- 1166.** Sygnał **Kilometrická poloha** (bíla prostokątna tablica na której w kwadracie umieszczono czarne cyfry, w liczniku: kilometr, w mianowniku: hektometr miejsca na szlaku, lub biała prostokątna tablica ustawiona na dłuższym boku z czarnymi cyframi oznaczającymi kilometry i hektometry) informuje o położeniu na szlaku.

(...)

- 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 czarnymi cyframi oznaczającymi kilometry i hektometry) taki słupek kilometrowy nie może służyć do przekazania informacji o przejeździe wyposażonym w urządzenia PZZ i lub o konieczności użycia hamulca.

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 promilách) informuje o stoupání v následujícím úseku tratě.



1176. Sygnał **Stoupání tratě** (biela prostokátna tablica ustawiona na krótszym boku wewnątrz której umieszczony jest biały pięciokąt ustawiony na podstawie, wewnątrz pięciokąta umieszczono: czarnymi cyframi w mianowniku 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 promilách) informuje o klesání v následujícím úseku tratě.



1177. Sygnał **Klesání tratě** (biela prostokátna tablica ustawiona na krótszym boku wewnątrz której umieszczony jest biały pięciokąt ustawiony 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 (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 ‰

(...)

1238. Návěst **Zastavte práci pluhu** (čtverec s úhlopříčkami, stojící na vrcholu; čtverec a úhlopříčky mají černé a bílé pruhy nestejně délky) přikazuje zastavit práci sněhového pluhu.



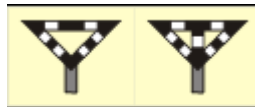
1238. Sygnał **Zastavte práci pluhu** (tablica w kształcie kwadratu z krzyżem w środku ustawiona na wierzchołku pomalowana na przemian w czarne i białe pasy różnej długości) nakazuje zatrzymać pracę pługa ośnieżnego.

1178. Wskaźnik pochylenia/wzniesienia umieszcza się wg profilu na szlaku:

Pochylenie na szlaku		Dane na sygnalizatorze (czerwona cyfra)
Więcej niż 5 ‰ do	10 ‰ włącznie	10
Więcej niż 10 ‰ do	15 ‰ włącznie	15
Więcej niż 15 ‰ do	20 ‰ włącznie	20
Więcej niż 20 ‰ do	25 ‰ włącznie	25
Następnie zawsze po 5 ‰		następnie zawsze po 5 ‰

(...)

- 1239.** Návěst **Začněte práci pluhu** (*trojúhelník nebo trojúhelník s těžnicí, vrcholem dolů, s černými a bílými pruhy nestejně délky*) upozorňuje na úsek, který nemá překážky pro práci sněhového pluhu.



(...)

H. OSTATNÍ NÁVĚSTI

- 1252.** Návěst **Převzetí pokynu** (*zvednutí předloktí a dlaně ruky [denní návěst] nebo s ruční svítlou s bílým světlem [noční návěst]; jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou [slyšitelná návěst]*) informuje o převzetí pokynu při provozování dráhy.



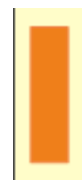
- 1253.** Slyšitelnou návěstí **Převzetí pokynu** strojvedoucí potvrdí:
(...)

- b) u vlaků a posunových dílů – převzetí návěstí **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 umísťovat na přenosná návěstidla pro jejich zvýraznění. Význam takto označeného přenosného návěstidla se tímto zvýrazněním nemění.

(...)



- 1253.** Signál dzvukovy **Převzetí pokynu** maszynista potwierdza:
(...)

- b) przy pociągach 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 materiału odblaskowego) ostrzega maszynistę o umieszczeniu przenośnego sygnalizatora. Może być umieszczony na przenośnym sygnalizatorze dla zwiększenia widoczności. Nie zmienia sygnału podanego na sygnalizatorze.

(...)

H. POZOSTAŁE SYGNAŁY

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 pług odsnieżego.

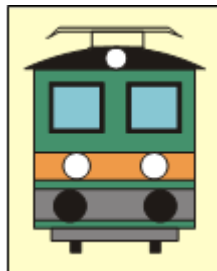
(...)

Kapitola VI

Návěsti na vozidlech

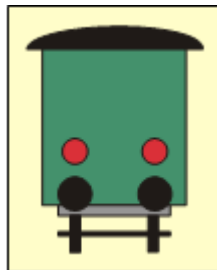
A. NÁVĚSTI NA VLACÍCH A NA POSUNOVÝCH DÍLECH

- 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.



Rozdział VI

Sygnaly na taborze

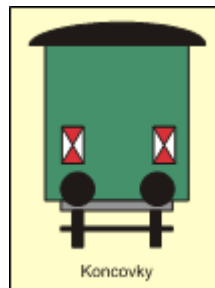
A. SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH

- 1262.** Sygnał **Začátek vlaku** (na czołowej ścianie pojazdu trakcyjnego na czołe 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 czołe 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.

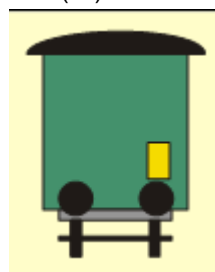


(...)

(...)

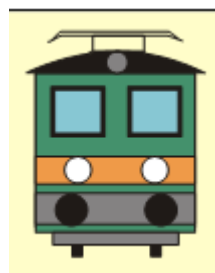
- 1270.** Návěst **Konec části vlaku** (obdélníková, na kratší straně postavená deska žluté barvy, umístěná vpravo na zadní straně posledního vozidla části vlaku) upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo části vlaku, který je odvážen z trati po částech.

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.



(...)

- 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.



(...)

(...)

- 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.

- 1270.** Sygnał **Konec części vlaku** (prostokątna żółta tablica ustawiona na krótszym boku, umieszczona z prawej strony na ścianie tylnej ostatniego wagonu części pociągu) informuje pracowników o ostatnim wagonie części pociągu, który jest ściągany w częściach ze szlaku.

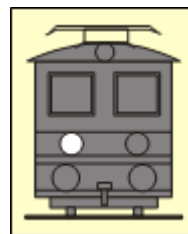
Jeżeli wszystkie części zostały ściągnięte do przedniej stacji to ostatnia odstawiana część musi być osygnalizowana sygnałem **Konec vlaku**. Jeżeli jedna lub więcej części (ewentualnie wszystkie części) odwożone są do stacji tylnej wszystkie części muszą być osygnalizowane sygnałem **Konec części vlaku**; sygnał **Konec vlaku** musi zostać usunięty z pierwszej ściąganej do stacji części pociągu.

- 1271.** Sygnał **Hnací vozidlo při posunu** (dwa zapalone białe światła na równej wysokości na przedniej i tylnej ścianie lokomotywy). Informuje pracowników o lokomotywie manewrowej.

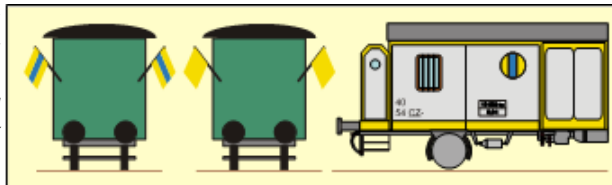
D. NÁVĚSTI KE KRYTÍ VOZIDEL

1315. Dříve zřízená návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mohou mít modrou plochu černě orámovanou s bílým okrajem.

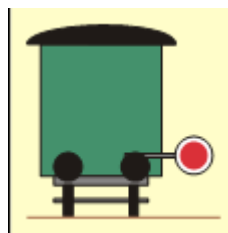
1316. Návěst **Obsazené hnací vozidlo** (*jedno bílé světlo na přední i zadní straně hnacího vozidla [noční návěst]*) upozorňuje za snížené viditelnosti na odstavené hnací vozidlo, obsazené strojvedoucím.



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.



1318. Místo návěstí **Obsazeno osobami** je dovoleno krýt odstavená vozidla přenosným návěstidlem s návěstí **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.

D. SYGNAŁY DO OSŁONY TABORU

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. 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. Zamiast sygnału **Obsazeno osobami** zezwala się używać przenośnego sygnalizatora z sygnałem **Stůj**.

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 się uruchamiać tabor osłaniany tymi sygnałami, odrzucać lub staczać na niego inny tabor.

(...)

Kapitola VII

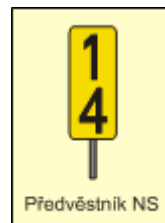
Návěsti pro traťovou rychlost

A. NEPROMĚNNÁ NÁVĚSTIDLA

- 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.



- 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.



- 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.



Rozdział VII

Sygnały dotyczące prędkości drogowej

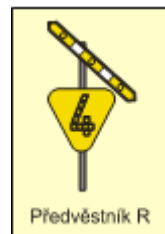
A. SYGNALIZATORY Z OZNACZENIEM STAŁYM

- 1331.** Sygnał **Oczekávejte traťovou rychlost** (żółta tarcza trójkątna umieszczona wierzchołkiem w dół, na tarczy czarna liczba, wskazująca wartość dziesiętnej liczby prędkości jaka będzie na szlaku jeżeli tablice nie wykonano z materiałów odbłaskowych to liczbę wykonuje się z żółtych świateł odbłaskowych) nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość od najbliższego następnego wskaźnika prędkości N.

- 1332.** Sygnał **Oczekávejte 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.** Sygnał **Oczekávejte traťovou rychlost** (żółta tarcza, na tarczy czarna liczba, wskazująca wartość dziesiętnej liczby prędkości jaka będzie na szlaku jeżeli tablice nie wykonano z materiałów odbłaskowych to liczbę wykonuje się z żółtych świateł odbłaskowych) 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.

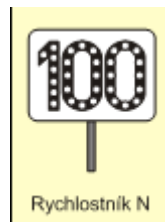


1334. Sygnał **Oczekávejte traťową rychlost** (żółta, umieszczona wierzchołkiem w dół tarcza trójkątna, na tarczy czarna liczba, wskazująca wartość dziesiątej liczby następnej prędkości drogowej, nad nią żółte ramię z białymi poprzecznymi pasami i z czarnym brzegiem skierowane w prawo ukośnie w dół, jeżeli tablice 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 R.

1335. Dříve zřízené předvěstníky N, předvěstníky 3 a předvěstníky R mohou mít štít nebo terč s bílým okrajem.

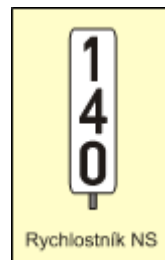
1335. Wyżej wymienione wskaźniki N, wskaźniki 3, wskaźniki R, mogą mieć trójkąt lub tarczę z białą obwódką.

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 tablice 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.

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 naklápečími 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 naklápečími skříněmi, která jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení alespoň 270 mm.

1342. Wskaźnik prędkości NS obowiązuje przy jeździe z wagonami posiadającymi wychylne pudła, które są zdolne przejechać na łuku o wartości przechyłki przy niedostatecznym oddziaływaniu co najmniej 270 mm.

Strojvedoucí soupravy s naklápečími skříněmi musí plnit pokyny jen rychlostníků NS mimo případ, kdy je zpraven o jejich neplatnosti. Pokud strojvedoucí soupravy s naklápečími skříněmi jede po trati, kde rychlostníky NS nejsou umístěny nebo je zpraven o jejich neplatnosti nebo pokud u soupravy s naklápečími skříněmi nebude naklápečí zařízení v činnosti, musí plnit pokyny rychlostníků N (popř. horních rychlostníků N, splňuje-li vozidlo příslušné podmínky). Úseky tratí, na kterých jsou umístěny rychlostníky NS, jsou uvedeny v 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.

Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem 3 stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem 3 nebo další rychlostník 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.

Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem R stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem R nebo další rychlostník R.



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 odpowiednie warunki). Odcinki na których jest ustawiony wskaźnik NS są wskazane w TTP.

- 1343. Sygnał Traťová rychlost** (bílá tarcza, a na niej czarna liczba jeżeli tablice 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. (...)



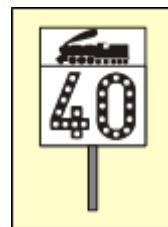
- 1344. Sygnał Traťová rychlost** (bílá, prostokátná tarcza s černou liczbou nad ní žluté ramě s bílými popravnými pasami i černým brzegem skierovaná vpravo ukošně do dolu, jeżeli tablice nie wykonano z materiałów odblaskowych to liczbę wykonuje się z białych świateł odblaskowych i ramię w żółtych polach 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.

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.

- 1345.** Dovoluje-li rychlostník vyšší rychlost, než byla v předchozím úseku, je strojvedoucímu dovoleno zvyšovat 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.

(...)



(...)

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 $\frac{1}{2}$.



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.** Wskaźnik zezwala na zwiększenie prędkości, która obowiązywała na poprzednim odcinku, maszyniście 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.

Rozdział VIII

Sygnały ograniczenia prędkości

- 1377.** Sygnał **Oczekávejte pomalou jízdu** (żółta trójkątna tarcza umieszczona na podstawie, na tarczy czarna liczba oznaczająca wartość dziesiętnej liczby ograniczenia prędkości, na słupie sygnalizatora dwa żółte odbłaski 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 $\frac{1}{2}$.

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.



1378. Sygnał **Oczekávejte dočasnou pomalou jízdu** (wskaźnik **Oczekávejte pomalou jízdu**, uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą prostokątną tablicę 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.



1380. Sygnał **Začátek pomalé jízdy** (żółta, ustawiona na krótszym boku prostokątna tarcza z białą obwódką i z czarną 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.



1381. Sygnał Návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** (sygnał **Začátek 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 nepředvěštěné 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.



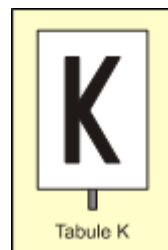
1382. Sygnał **Začátek nepředvěštěné pomalé jízdy** (żółta, ustawiona na krótszym boku tarcza prostokątna z pomarańczowym brzegiem i czarną liczbą określającą wartość ograniczenia podaną w dziesiątkach km/h ograniczenie prędkości) nakazuje maszyniście od tego sygnalizatora nie przekraczać ograniczonej 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.



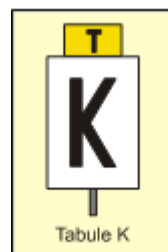
1383. Sygnał **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** (sygnał **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** uzupełniony o umieszczoną nad nim żółtą prostokątną tablicę z czarną literą „T” pośrodku) obowiązuje ograniczenie czasowe na podstawie rozkazu pisemnego i nakazuje maszyniście nie przekraczać 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.



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.

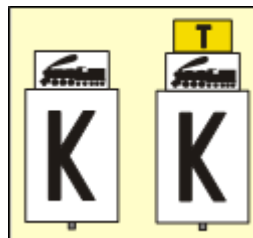
1386. Tabuli K je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s tabulí Z.

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 rychlosti.

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.

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.



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 (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) 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).(...)

(...)

- 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. (...)

(...)

Kapitola IX

Varovná návěstidla

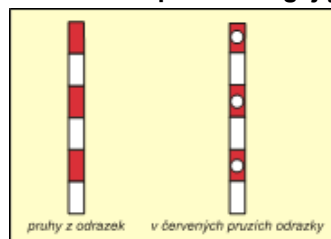
A. NÁVĚSTI NEPŘENOSNÝCH VAROVNÝCH NÁVĚSTIDEL

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**.

(...)

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**.

(...)

Rozdział IX

Sygnalizatory ostrzegające

A. SYGNAŁY NA NIEPRZENOŚNYCH SYGNALIZATORACH OSTRZEGAJĄCYCH

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“ uprostřed; 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.

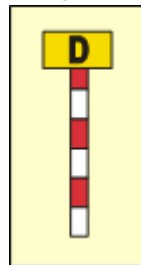
1415. Návěst **Konec pracovního místa** (na vrcholu šedého kolíku žlutá deska s černým písmenem „D“ uprostřed) je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa, která informuje o konci pracovního místa.

(...)

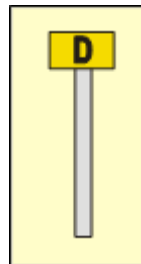
1417. Návěst **Konec pracovního místa** je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřicím návěstidle s návěstí **Pracovní místo, pískejte**.

(...)

Slupek ostrzegający z czasową ważnością dla osłony miejsca robót



1414. Sygnał **Pracovní místo, pískejte** slupek lub prostokątna tablica, ustawiona na krótszym boku z biało-czerwonymi pasami, na wierzchołku żółta tarcza pośrodku z czarną literą „D“; gdy pasy nie są wykonane z materiałów odbłaskowych to tylko w czerwonych pasach umieszcza się białe światła odbłaskowe) 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. 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**.

(...)

B. NÁVĚSTI PŘENOSNÝCH VAROVNÝCH NÁVĚSTIDEL

B. SYGNAŁY NA PRZENOŚNYCH SYGNALIZATORACH OSTRZEGAJĄCYCH

D. DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ

D. POSTANOWIENIA UZUPEŁNIAJĄCE

Kapitola X

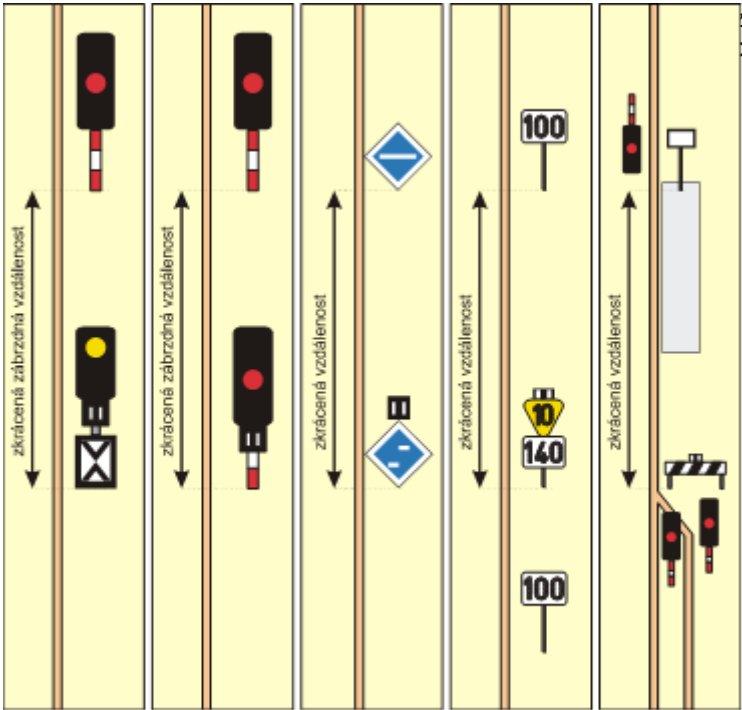
Rozdział X

Návěsti při změně stavebně technických a provozních parametrů

Sygnały przy zmianie budowlano technicznych i eksploatacyjnych parametrów linii

1484. Příklady použití návěstí
Zkrácená vzdálenost.

Příklady užívaných sygnalów
Zkrácená vzdálenost.



(...)

(...)

(...)

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. 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.

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 zabezpieczenia takie jak drewniane kilny, płozy, kliny podwójne lub 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 przekaze w miejsce wskazane w 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:

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

(...)

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.

1506. Sposób zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem określa przewoźnik (lub właściciel taboru). Następnie 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.

Odstawione pojazdy muszą być zawsze zabezpieczone przy użyciu odpowiedniej ilości zakręconych hamulców ręcznych, jeżeli ten przepis nie mówi inaczej.

Wymagana masa hamująca odstawionego taboru obliczana jest wg wzoru:

wymagana masa hamująca odstawionego taboru	=	całkowita masa taboru (t) x wymagany procent hamujący/100
--	---	---

dla pochylenia rzeczywistego	wymagany % hamujący
równia lub pochylenie do 5 ‰ łącznie	2
więcej niż 5 ‰ do 10 ‰ łącznie	3
więcej niż 10 ‰ do 20 ‰ łącznie	5

(...)

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.** 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.
- 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.
- 1511.** Do masy hamující ne zalicza się masy hamujące 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 jazdy pociągów klinem podwójnym lub dwoma płozami oraz na pozostałych torach klinem podwójnym lub jednym płozem.
Pojedynczy odstawiony wagon znajdujący się na torach przeznaczonych do jazdy pociągów 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.** Jeżeli do odstawionego taboru od strony spadku podłączono pojazd trakcyjny, należy zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem pod pierwszą ośią 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. 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 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 zárážek. Zárážky musí být umístěny jen na jednu kolejnici proti spádu. Na rovině a na spádu do 2,5 ‰ včetně musí být zárážky položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany.

Při podložení vozu zárážkami se brzdící váhou rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách). Pod vozem (vozy) musí být umístěno tolik zárážek, aby součet brzdících vah byl stejný nebo vyšší než dvojnásobná potřebná brzdící váha odstavené soupravy.

Kromě výše uvedených zárážek musí být takto zajištěné vozy ještě podloženy na straně spádu (na rovině a na sklonu do 2,5 ‰ včetně z obou stran) na kolejích určených pro jízdu vlaků kovovou podložkou nebo dvěma zárážkami, na ostatních kolejích kovovou podložkou nebo jednou zárážkou. Tyto podložky nebo zárážky se do brzdící váhy nezapočítávají.

1517. Zaměstnanec, který zajistil vozidla proti ujetí zárážkami místo ručními brzdami, je povinen zaměstnanci, v jehož posunovacím obvodu k odstavení došlo, oznámit počet a umístění zárážek.

(...)

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.

1515. W przypadku kiedy na stacji ze spadkiem do 2,5 ‰ zaistnieje potrzeba odłączenia 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 conajmniej 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 się na jednym toku szynowym aby zabezpieczyły przed zbiegnięciem. Na równi i na spadku do 2,5 ‰ łącznie 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 hamującej 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 ‰ łącznie z obu stron), na torach przeznaczonych do jazdy pociągowej, 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 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

(...)

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.



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

(...)

E. SYGNAŁY RĘCZNE MANEWROWE

1610. Ręczne sygnały manewrowe są to sygnały, które się podaje w celu rozpoczęcia manewrów z taborom lub prowadzenia manewrów. W zależności od potrzeb sygnały świetlne uzupełnia się sygnałami dźwiękowymi.

(...)

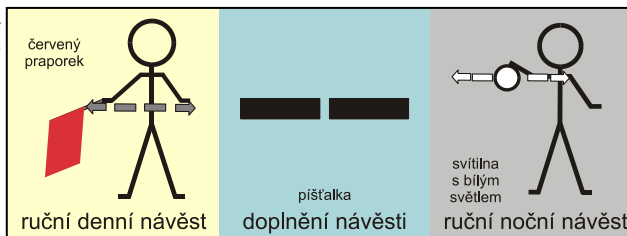
1612. Jeśli manewry wykonuje się przy pomocy ręcznych sygnałów to należy je stosować cały czas podczas całej pracy manewrowej. Postanowienia te nie odnoszą się do sygnałów **Stlačit** (docisnąć) lub **Souhlas k posunu** (Manewry dozwolone).

1613. Sygnał **Vzdálit** (ode mnie) (pionowe długie ruchy czerwoną chorągiewką (sygnał dzienny) lub ręcznie białym światłem (nocny sygnał) wrazie potrzeby uzupełniony o jeden długi sygnał dźwiękowy dawany gwizdkiem). Sygnał ten nakazuje ruch pojazdu w kierunku od podającego.

Na sygnał dźwiękowy maszynista reaguje tylko w przypadku gdy jest dawany równocześnie z sygnałem wzrokowym.

- 1614. Návěst Přiblížit** (vodorovné dlouhé pohyby červeným praporekem [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.



- 1614. Sygnał Přibliżyć** (do mnie) (poziome długie ruchy czerwoną chorągiewką (sygnał dzienny) lub ręcznie białym światłem (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupełniony o dwa długie sygnały dźwiękowe dawane gwizdkiem). Sygnał ten nakazuje ruch pojazdu w kierunku do podającego.

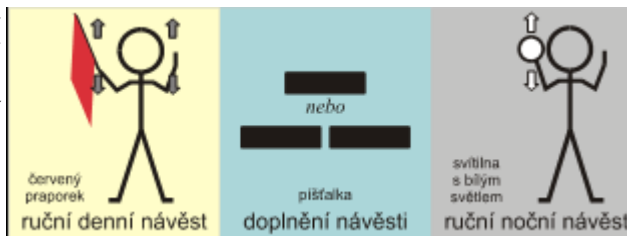
Na sygnał dźwiękowy maszynista reaguje tylko w przypadku gdy jest dawany równocześnie z sygnałem wzrokowym.

- 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.



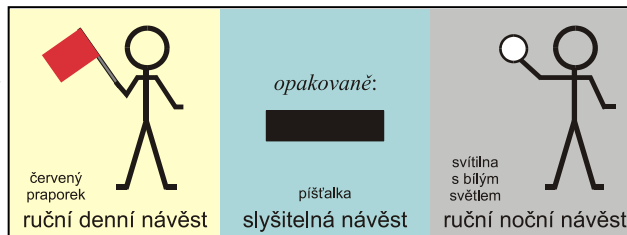
- 1615. Sygnał Stlačiť** (docisnąć) (poziome krótkie ruchy rękoma do siebie i od siebie trzymając w jednej ręce czerwoną chorągiewkę (dzienny sygnał) lub białe światło (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupełniony o dwa krótkie sygnały dźwiękowe następujące po sobie) nakazuje maszyniście docisnąć tabor 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 Popotąhnout** (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 předvestí ruční návěst pro posun **Stůj**.

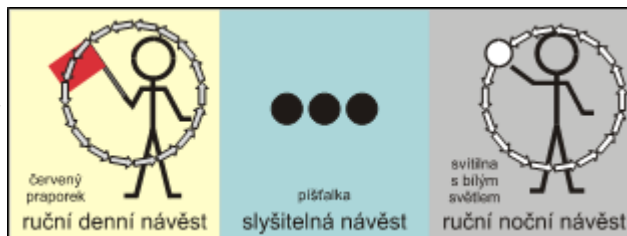


- 1617.** Sygnał **Pomalu** (**zwolnić bieg**) (*skośnie uniesiona ręka do góry z czerwoną chorągiewką (dzienny sygnał) lub podobnie podniesiona ręka z białym światłem (nocny sygnał) w razie potrzeby uzupełniony o długi sygnał dźwiękowy gwizdkiem*) powtarzany – nakazuje maszyniście zmniejszyć prędkość pojazdu do max. 5 km/h a po nim nastąpi sygnał stój dla manewrów.

- 1618.** Ruční návěst pro posun **Pomalu** musí být dávana nejméně 100 m (odhadem) před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započítím 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 100 m 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 100 m 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.

(...)

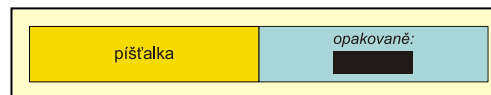
(...)

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.



- 1634.** Návěst **Pomalu** (*opakovaně dlouhý zvuk píšťalky*) přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše 5 km/h a předvéstí 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**.

(...)

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.** 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 **Stój** (Stój) dla manewrów.

Jeśli bezpośrednio po sygnale **Pomalu** (Zwolnić) nie następuje obniżenie prędkości pociągów (pojazdów), to pracownik powinien natychmiast podać sygnał **Stój**, **zastawte wszystkimi środkami** (Stój).

- 1635.** Sygnał **Stój** (Stój) - *trzy krótkie dźwięki gwizdką* nakazuje maszyniście niezwłoczne zatrzymanie pojazdu.

- 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 się więcej niż jeden skład manewrowy i mogło by dojść do pomyłki. Do sygnału **Souhlas k posunu** nie można stosować dźwięku trąbki sygnałowej z nastawni wykonawczej.

(...)

Kapitola III

Posun

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

1648. (...) Pro každý posun musí být stanoven dopravce a zaměstnanec řídící posun.

(...) 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.

Vykonává-li posun s posunovou četou, může po předchozím vyrozumění výpravčího nebo výhybkáře pověřit vedoucího posunové čety k předávání pokynů výpravčímu nebo výhybkáři (a naopak).

(...)

1679. Je-li strojvedoucímu nebo členovi 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.

(...)

Rozdział III

Manewry

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1648. (...) Dla wszystkich manewrów musi być określony przewoźnik i kierujący manewrami.

(...) Jako **jednoduchý posun** uważa się także sprzęganie i rozprzęganie, dociśnięcie lub pociągnięcie taboru niezbędne do sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

(...)

Pracownicy wykonujący manewry

1662. Pracownikiem kierującym manewrami może być:

- a) maszynista, oprócz przypadków ujętych w ppkt. b) i c);
- b) pracownik dający polecenia podczas jazd manewrowych poza ukres (tym pracownikiem 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 taborom. (...)

1663. Maszynista może wykonywać manewry z drużyną manewrową lub bez niej.

(...)

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 je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.

Souhlas k posunu informuje zaměstnance řídícího posun (...), o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu.

(...)

Svolení k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků

1692. Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie (...).

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 (...) na mimořádnosti, které zaměstnanci řídícímu posun (...) nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu (...).

1693. Svolení k posunu dá nebo jeho případnou změnu oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

B. SVOLENÍ K POSUNU A SOUHLAS K POSUNU

1687. Svolení k posunu (zezwole nie na wykonywanie manewrów) jest to zbiór informacji potrzebnych do bezpiecznego wykonania manewrów. Bez tego polecenia nie można rozpocząć manewrów.

Souhlas k posunu (zezwole nie na wykonywanie manewrów) informuje pracownika kierującego manewrami (...), o ułożonej drodze przebiegu i zezwala na rozpoczęcie manewrów.

(...)

Polecenie k posunu na torach przeznaczonych dojazd pociągów

1692. Wykonywanie manewrów na torach przeznaczonych dojazd pociągów jest możliwe tylko w przypadku otrzymania zgody od dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu może dać polecenie **Svolení k posunu** tylko wtedy kiedy zna przewoźnika, jest mu znana kolejność wykonywania manewrów podana 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 dojazd pociągów są dozwolone manewry;
- b) czas, w którym można rozpocząć manewry; , i czas zakończenia manewrów;
- c) które tory przeznaczone dojazd pociągów po ukończeniu manewrów można pozostawić zajęte;
- d) czas od kiedy pozostałe tory przeznaczone dojazd pociągów 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 zdarzeniach, o których kierujący manewrami (...) może nie wiedzieć i mają wpływ na bezpieczne wykonywanie pracy manewrowej (...).

1693. Polecenie do rozpoczęcia manewrów lub zmianę tego polecenia podaje dyżurny ruchu bezpośrednio kierującemu manewrami lub za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice.

1694. Svolení výpravčího k posunu platí jako souhlas k posunu, ale jen pro jízdu k nejbližšímu nepřenositelnému 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 výhybkářem, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat. O dalším posunu se pak zaměstnanec řídící posun dohodne 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.

(...)

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:

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 wydać tylko po zgodzie z pracownikami obsługującymi zwrotnice w właściwym okręgu nastawczym. Następnie czynności 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 jazdy pociągów dyżurny ruchu podaje zgodę do zajęcia tych torów tylko na czas wykonywania manewrów. Polecenie to nie jest zgodą na zajęcie torów po zakończeniu manewrów.

Jeżeli pracownik kierujący manewrami zauważy zajęcie torów przeznaczonych do jazdy pociągów po zakończeniu manewrów musi uzyskać zawsze zgodę od dyżurnego ruchu na zajęcie torów, przeznaczonych do jazdy pociągów, 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 zostanie nowe polecenie wykonania manewrów.

1698. Zakończenie manewrów i zwolnienie torów przeznaczonych do jazdy pociągów kierujący manewrami zgłasza bezpośrednio dyżurnemu ruchu lub za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice.

(...)

1714. 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, 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.

(...)

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

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 posunového 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.

(...)

- a) 40km/h w przypadku gdy skład jest ciągnięty lub w przypadku jazdy luzem pojazdów trakcyjnych albo sprzęgniętych (pojazdów specjalnych);
- b) 30 km/h kiedy skład jest pchany;
- c) 5 km/h (prędkość piechura) przy dojeździe do stojącego taboru, przy dojeździe do kozła oporowego.

(...)

1727. Przy manewrach z taborom jest zabronione:

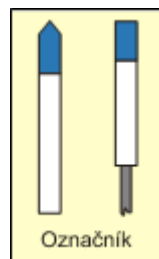
- a) szybkie najeżdżanie na inne pojazdy;
- b) najeżdżanie na kozioł oporowy.

(...)

D. MANEWRY DO WSKAŹNIKA GRANICA PRZETACZANIA I POZA

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 wykonywać 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. 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, hořlavé, jedovaté, žíravé, radioaktivní nebo vozidla (popř. kontejnery) s varovným označením. Vozidla (popř. kontejnery) s takovými zásilkami jsou označena nálepkami.

(...)

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. odvrtná 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.

(...)

N. POSUN BEZ VLAKOVÉ ČETY

1969. O tom, že bude posun prováděn bez posunové čety, rozhoduje strojvedoucí.

G. ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PRZY MANEWRACH

1874. Podczas manewrowania taborem załadowanym ładunkami niebezpiecznymi i przesyłkami nadzwyczajnymi należy zachować szczególną ostrożność. Za przesyłki niebezpieczne uważa się przedmioty i materiały grożące wybuchem, samozapłonem, materiały płne, żrące i promieniotwórcze lub pojazdy (kontenery) z nalepkami ostrzegawczymi.

(...)

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.

(...)

N. MANEWRY BEZ DRUŻYNY POCIĄGOWEJ

1969. O wykonaniu manewrów bez drużyny pociągowej decyduje maszynista.

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.

(...)

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

2315. Každý vlak musí být brzděn samočinnou průběžnou brzdou.

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 informacyjnych podawana jest długość pociągu w metrach wraz z czynnymi pojazdami trakcyjnymi.

(...)

Rozdział II

Procent hamujący i masa pociągu

2315. Każdy pociąg musi być hamowany hamulcem zespolonym.

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 zábrzdnu 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.

Zábrzdna 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.

(...)

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.

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 0,75 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. (...)

(...)

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 jadących 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.

(...)

2321. Masa hamująca pociągu hamowanego hamulcem zespolonym = sumie wszystkich mas hamujących poszczególnych wagonów pociągu połączonych hamulcem zespolonym .

Masę hamującą poszczególnych wagonów zaokrągla się do całych ton do najbliższej najniższej wartości.

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 0,75 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. Způsob a postup pro zajištění vlaku v případě poruchy průběžné brzdy tak, aby mohl být vlak spolehlivě zajištěn proti ujetí na nejnepríznivějším spádu poježděného 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;
- g) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase;
- h) manipulace po trase na žádost dopravce, odchýlně od platných 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.

(...)

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;
- g) wszystkie pozostałe przewozy w stosunku do których wydano jakiegokolwiek ograniczenia dotyczące jazdy na wnioskowanej trasie;
- h) jazdy pociągu na wniosek przewoźnika w odstępstwie od rozkładu jazdy.

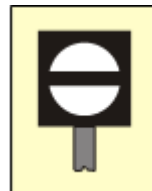
2349. Zgłoszenie nieprawidłowości na [pociągu wykonuje się za pomocą wprowadzenia do **IS** (systemu informatycznego). W przypadku, gdy nie jest to możliwe przewoźnik zgłasza bezpośrednio lub za pośrednictwem dyżurnego ruchu właściwemu **provoznímu dispečerovi** (dyspozytorowi), który wprowadzi dane do **IS** (systemu informatycznego).

Brak informacji wprowadzonych do **IS** (systemu informatycznego) stanowi podstawę do zatrzymania pociągu.

(...)

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 DSDIK A NÁVĚSTI DSDIK NA KOLEJOVÝCH VOZIDLECH, KTERÉ SE MOHOU VYSKYTOVAT NA ČÁSTI ÚSEKU PŘESHRAŇNÍHO PROVOZU PROVOZOVANÉ SŽDC A JEJICHŽ VZHLED, VÝZNAM NÁVĚSTÍ A (NEBO) UMÍSTOVÁNÍ JSOU PODLE PŘEDPISŮ SŽDC ROZDÍLNÉ S PŘEDPISY DSDIK.

Na části pohraniční tratě provozované SŽDC mohou být umístěna návěstidla nebo dávány návěsti DSDiK:

- 1) wskaźnik W 6 - wskaźnik ostrzegania;
- 2) wskaźnik W 8 - wskaźnik ograniczenia prędkości.

Na části pohraniční tratě provozované SŽDC mohou být na vlcích umístěna návěstidla nebo z vlaků dávány návěsti DSDiK:

- 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 2 - Oslonić pociąg, sygnał Rp 3 - Usunąć osłonę, wrócić do pociągu, sygnał Rp 4 - hamować średnio, sygnał Rp 5 - hamować, sygnał Rp 6 - odhamować średnio, sygnał Rp 7 - odhamować, sygnał Rp 8 - rozpocząć popychanie. sygnał Rp 9 - przerwać popychanie pozostać przy pociągu, sygnał Rp 10 - dalsze popychanie jest niepotrzebne. Odjechać od pociągu.

I. NÁVĚSTIDLA VÝKOLEJEK

4319. Sygnał **Stůj, kolej uzavřena** (Stój) (czarny kwadrat w środku białe koło a w nim czarny poziomy pas), który nie musi być na przeciwnym wskaźniku, zabrania manewrów za ten wskaźnik.

(...)

WSKAŹNIKI Z SYGNAŁAMI DSDIK I SYGNAŁAMI DSDIK NA POJAZDACH SZYNOWYCH, KTÓRE MOGĄ WYSTĄPIĆ NA CZĘŚCI ODCZINKA RUCHU TRANSGRANICZNEGO ZARZĄDZANEJ PRZEZ SŽDC, KTÓRYCH WYGLĄD, ZNACZENIE SYGNAŁU (OSTRZEŻENIA) I (LUB) USYTUOWANIE ZGODNIE Z PRZEPISAMI SŽDC RÓŻNIĄ SIĘ OD PRZEPISÓW DSDIK.

Na części szlaku granicznego zarządzanego przez SŽDC mogą być ustawione wskaźniki (sygnalizatory) lub podawane sygnały DSDiK:

- 1) wskaźnik W 6 - wskaźnik ostrzegania;
- 2) wskaźnik W 8 - wskaźnik ograniczenia prędkości.

Na części szlaku granicznego zarządzanego przez SŽDC na pociągach mogą być umieszczone sygnały lub z lokomotyw mogą być podawane sygnały DSDiK:

- 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 2 - Oslonić pociąg, sygnał Rp 3 - Usunąć osłonę, wrócić do pociągu, sygnał Rp 4 - hamować średnio, sygnał Rp 5 -hamować, sygnał Rp 6 - odhamować średnio, sygnał Rp 7 -odhamować, sygnał Rp 8 - rozpocząć popychanie. sygnał Rp 9 - przerwać popychanie pozostać przy pociągu, sygnał Rp 10 - dalsze popychanie jest niepotrzebne. Odjechać od pociągu.

Platnost, popis a význam výše uvedených návěstidel a návěstí
DSDiK jsou uvedeny v Příloze č. 4, část 4-2.

Obowiązywanie, opis i znaczenie wyżej wymienionych wskaźników
i sygnałów DSDiK przedstawionych przedstawiono w Załączniku nr 4
w części 4-2.

**Návěstidla a návěsti na úseku přeshraničního provozu
Harrachov – Szklarska Poręba Górna**
(Tłumaczenie w języku czeskim ma wyłącznie charakter informacyjny.)

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne

Tarcza ostrzegawcza świetlna składa się z umieszczonej na słupie lub zawieszanej obok toru oprawy (głowicy) z jedną lub dwoma lampami w jednym pionie. Na tarczach ostrzegawczych stosuje się światła koloru pomarańczowego i zielonego. Sygnały na tarczach ostrzegawczych świetlnych wskazują jaki obraz znajduje się na poprzekającym tarczę ostrzegawczą semaforze. 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.

**Sygnalizatory i sygnały na odcinku ruchu
transgranicznego Szklarska Poręba Górna - Harrachov**
(Překlad v českém jazyku má pouze informativní charakter)

Návěsti návěstěné světelnými předvěstmi

Tarcza ostrzegawcza świetlna (světelná předvěst) je tvořena návěstní deskou, umístěnou na stožáru nebo zavěšenou vně koleje, 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. Tarcze ostrzegawcze świetlne se umísťují 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 zábrzdnu 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

Sygnal Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi,
wskazuje sygnał „Stój”

Jedno pomarańczowe światło ciągłe na tarczy.

Sygnal Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi,
wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą
dozwołoną prędkością”

Jedno światło zielone ciągłe na tarczy.

Sygnalizator



Popis návěsti

Sygnal Os 1 „(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí
návěstí sygnał „Stój”

Jedno oranžové stálé světlo.

Sygnal Os 2 „(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí
návěstí návěst dovolující jízdu nejvyšší dovolenou
rychlostí”

Jedno zelené stálé světlo.

Sygnál Os 4 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnál „zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”

Jedno światło pomarańczowe migające na tarczy.



Sygnál Os 4 „(Hlavní) návěstidlo, které tarcza předvěstí návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h”

Jedno kmitající oranžové světlo.

Sygnály nadawane przez semafony świetlne

Semafor świetlny składa się z oprawy (głowicy) na słupie lub podstawie (semafor karzełkowy), w której umieszczono jedną lub więcej lamp lub oprawy zawieszonych obok, nad torem. 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 światel, to dolne światło jest zawsze pomarańczowe ciągłe, górne zaś światło może być zielone lub pomarańczowe, ciągłe lub migające. Jako uzupełnienie dolnego światła pomarańczowego ciągłego może być stosowany poziomy pas świetlny koloru zielonego lub pomarańczowego. **Pas ten ma znaczenie tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym.**

Jeżeli obraz sygnałowy składa się z jednego światła zielonego ciągłego, to dopuszczalne jest przejechanie obok tego sygnału z największą dozwoloną prędkością dla pociągu na danym odcinku linii wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

Jeżeli obraz sygnałowy składa się z dwóch światel, to zezwala na jazdę przy tym semaforze oraz przez okrug zwrotnicowy osłaniany tym semaforem z prędkością zmniejszoną do 100, 60 lub 40 km/h o czym informuje światło dolne, zawsze pomarańczowe ciągłe, ewentualnie uzupełnione pasem świetlnym koloru zielonego lub pomarańczowego. Światło górne informuje, jaki sygnał wskazuje następny semafor.

W zależności od tego czy sygnał na semaforze podawany jest przez pracownika czy też jest wyświetlany samoczynnie po wpływie oddziaływania pociągu rozróżnia się semafony półsamoczynne i samoczynne. Dla odróżnienia słupy

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 nad kolejí s jedním nebo více světly nad sebou. Na semaforach świetlnych jsou používána světla červené, zelené, oranžové a bílé. Světla zelené, oranžové a bílé 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. Dolní stálé oranžové světlo může být doplněno vodorovným světelným zeleným nebo oranžovým pásem. **Pás má význam pouze společně s dolním oranžovým světlem.**

Pokud je návěst tvořena jedním zeleným stálým světlem, je kolem návěstidla povolena jízda nejvyšší dovolenou rychlostí, která je vlaku stanovena Jízdním řádem.

Pokud je návěst tvořena dvěma světly, dolní oranžové stálé světlo (případně doplněné vodorovným světelným zeleným nebo oranžovým pásem) povoluje jízdu kolem návěstidla a přes obvod výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu se sníženou rychlostí do 100, 60 nebo 40 km/h. Horní světlo informuje o návěstním znaku následujícího návěstidla.

Podle toho zda je návěstidlo obsluhováno zaměstnancem nebo zda je návěstní znak ovlivňován jízdou vlaku, rozděluje se návěstidla na poloautomatická a automatická. Pro odlišení jsou stožáry poloautomatických návěstidel natřeny

semaforův pólсамoczynnych malowane są w poziome pasy czerwono – białe, samoczynnych zaś – na biało. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazujícím sygnál „Stój”, nieośwíetloným lub wskazujícím białe śwíatło bądź sygnál wátpliwý může jechać dalej , gdy na semaforze ukaże się sygnál zezwalající lub sygnál zastępczy, albo na rozkaz písemny doręczony družynie pociągowej bądź przekazany przy pomocy urzázdeń łączności. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora na miejscu w któрым poprzednio się znajdował jak również pociąg zatrzymany przed sygnálem D 1 (tarcza zatrzymania) ustawioným w miejscu brakujícígo semafora může jechać dalej na rozkaz písemny doręczony družynie pociągowej bądź przekazany przy pomocy urzázdeń łączności.

Semaforý na stacji Szklarska Poręba Górna ustawione są z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy. Semaforý wjazdowe z odcinka ruchu trans granicznego do stacji Szklarska Poręba Górna ustawione są po zewnętrznej stronie torów.

Sygnál S 1 na semaforze wážený jest zarówno dla pociągów jak i dla manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazujícígo taki sygnál. Manewrující tabor může mináč sygnál „Stój” (S 1) na semaforze nie oznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m” gdy :Zostanie podany sygnál „jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) na tarczy manewrowej, a jeżeli nie ma tarczy manewrowej – gdy pracovník obsługující dany semafor da za pomocí sygnálu „do mnie” (Rm 1) lub „ode mnie” (Rm 2) pozwolenie na minięcie sygnálu „Stój”. Sygnál zezwalající na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu. Semaforý śwíetlne nie oddane do užytku lub unieważnione označá się przez umocowanie ukośného krzyża pod oprawą semafora. Semaforův nie oddanych do užytku lub unieważnionych nie ośwíetla się.

Pod głowicą semafora umieszczona jest prostokátna tablica koloru białego na której czarnými literami wymalowana jest nazwa semafora np. L3

Opis sygnálu

Sygnál S 1 „Stój”

Jedno śwíatło czerwone ciągłe na semaforze.
Nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem

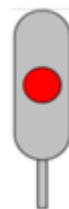
červeno-bílými pásy, stožáry automatických návěstidel jsou natřeny bílými pásy. Vlak zastavený před návěstidlem s návěstí „Stój”, před zhaslým návěstidlem, před návěstidlem s bílým světlem nebo před návěstidlem s pochybnou návěstí může pokračovat v další jízdě až se na návěstidle rozsvítí návěst dovolující jízdu nebo sygnál 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 sygnálem 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 v ŽST Szklarska Poręba Górna jsou umístěna vpravo u koleje ve směru jízdy. Vjezdová návěstidla z traťových kolejí pohraniční tratě jsou umístěny vně koleje pro níž platí.

Sygnál S 1 na návěstidle je platný pro vlaky i pro posun a znamená zákaz jízdy za návěstidlo s touto návěstí. Posunový díl může minout sygnál „Stój” (S1) v případě, že návěstidlo není označeno bílou tabulkou s černým písmenem „m”, a to pokud: Je dáván sygnál „jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) na tarczy manewrowej; v případě, že není tarcza manewrowa jestliže zaměstnanec obsluhující dané návěstidlo dá sygnálem „do mnie” (Rm 1) nebo „ode mnie” (Rm 2) souhlas k jízdě kolem sygnálu „Stój”. Návěst povolující jízdu na návěstidle zakazuje posun ve vlakové cestě. Semaforý śwíetlne nepoužívané nebo neplatné jsou označeny křížem neplatnosti pod návěstní deskou. Semaforý śwíetlne nepoužívané nebo neplatné se neoswíetlují.

Pod návěstní deskou je umístěna obdélníková tabulka bílé barvy s černými písmeny - označení návěstidla, např. L3

Sygnalizator



Popis návěsti

Sygnál Z 1 „Stój” („Stůj”)

Jedno červené stálé světlo.
Přikazuje zastavení vlaku před návěstidlem.

Sygnál S 2 „Jazda z největší dozwolenou prędkością”

Jedno światło zielone ciągle na semaforze.

Zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku.

Informuje, że następny semafor nadaje sygnál zezwalający na jazdę z największą prędkością dozwoloną.



Sygnál S 5 „Następny semafor wskazuje sygnál Stój”

Jedno pomarańczowe światło ciągle na semaforze.

Informuje, że następny semafor nadaje sygnál „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnál „Stój”.

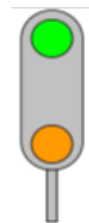


Sygnál S 10 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”

Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągle, górne światło zielone ciągle.

Zezwala: na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h.

Informuje, że następny semafor zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością.”



Sygnál S 12 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h”

Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągle, górne światło pomarańczowe migające.

Zezwala: na jazdę z prędkością nie przekraczającą 40 km/h

Informuje: że następny semafor zezwala na jazdę z prędkością 40 lub 60 km/h



Sygnál S 2 „Jízda nejvyšší dovolenou rychlostí”

Jedno zelené stálé světlo.

Dovoluje jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí pro daný vlak na daném úseku.

Informuje, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí.

Sygnál S 5 „Následující (hlavní) návěstidlo návěstí Sygnál 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”.

Sygnál 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.

Informuje: že následující (hlavní) návěstidlo dovolují jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí.

Sygnál 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 .

Informuje, že následující (hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 40 nebo 60 km/h.

Sygnál S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze- „Stój”

Dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie.

Zezwala: na jazdę z prędkością nie przekraczającą 40 km/h.

Informuje: że następny semafor wskazuje sygnál „Stój”.



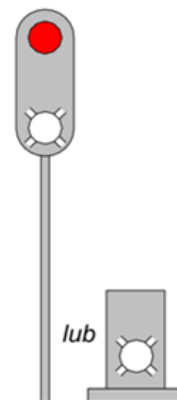
Sygnál zastępczy „Sz”

Jedno światło matowo białe migające na semaforze wskazującym sygnál „S 1 „Stój” bądź sygnál wątpliwy bądź też semafora nieoświetlonego.

Sygnál zastępczy „Sz” oznacza: „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnál S 1 „Stój” bądź sygnál wątpliwy bądź semafora nieoświetlonego

Sygnál zastępczy „Sz” zezwala na przejechanie obok semafora wskazującego sygnál S 1 „Stój” bądź sygnál wątpliwy bądź semafora nieoświetlonego bez wręczenia rozkazu pisemnego

Jazda na sygnál zastępczy „Sz” może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim. Maszynista jednak tak powinien regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody.



Sygnál S 13 „Jízda rychlostí maximálně 40 km/h a následující (hlavní) návěstidlo návěstí sygnál S1 „Stój”

Dvě světla nad sebou: dolní světlo oranžové stálé, horní světlo oranžové stálé.

Dovoluje: jízdu rychlostí maximálně 40 km/h.

Informuje: že následující (hlavní) návěstidlo návěstí „Stój”.

Sygnál zastępczy „Sz”

Jedno kmitající matně bílé světlo na (hlavním) návěstidle se sygnálem S 1 „Stój”, příp. s pochybnou návěstí nebo neosvětlené návěstidlo.

Sygnál zastępczy „Sz” dává pokyn: „Lze přejet kolem návěstidla se sygnálem S 1 „Stój”, příp. s pochybnou návěstí nebo kolem neosvětleného návěstidla”.

Sygnál zastępczy „Sz” dovoluje jízdu kolem návěstidla se sygnálem S 1 „Stój”, příp. s pochybnou návěstí nebo kolem neosvětleného návěstidla bez nutnosti svolení k jízdě písemným rozkazem.

Jízda na sygnál zastępczy „Sz” může být uskutečněna rychlostí maximálně 40 km/h a nevyžaduje zastavení před návěstidlem. Strojvedoucí musí upravit rychlost jízdy tak, aby mohl kdykoliv zastavit vlak před náhle vzniklou překážkou.

Sygnály nadawane przez sygnalizatory powtarzające

Sygnály powtarzające służą do informowania, jaki sygnál 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 po winne być zaopatrzone w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc

Návěsti opakovacích návěstidel

Sygnály powtarzające (opakovací návěsti) informují, jaká návěst (sygnál) je na následujícím návěstidle ve směru jízdy. Sygnalizatory powtarzające (opakovací návěstidla) se umísťují ve stanicích nebo na tratích bez autobloku, kdy není možná požadovaná dohlednost (hlavního) návěstidla. Je možné umístit více než jeden, ale ne více než tři opakovací návěstidla. Opakovací návěstidla musí být označena na návěstní desce černými podélnými pásy na bílém podkladu, které určí pořadí opakovacího návěstidla od (hlavního) návěstidla, k němuž náleží.

od sygnalizatora do którego się odnoszą.

Sygnalizatory powtarzające ustawia się pomiędzy semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą lub między dwoma semaforami, w stosunku do torów do których się odnoszą według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów.

Stwierdzenie wskazania sygnału powtarzającego nie zwalnia maszynisty od obowiązku obserwowania sygnału na semaforze.

Maszyty sygnalizatorów powtarzających malowane są na kolor szary.

Pod głowicą tarczy sygnalizatora powtarzającego umieszczona jest prostokątna tablica koloru białego na której czarnymi literami wymalowana jest oznaczenie literowe tacy np. Sp I M.

Sygnaly powtarzające (opakovací návěsti) se umísťujú medzi (hlavním) návěstidlem a k němu náležející tarcí ostrzegawczą (předvěst) nebo mezi dvěma (hlavními) návěstidly u koleje, k níž patří podle zásad umístování (hlavních) návěstidel.

Přijetí signálu powtarzającego (opakovací návěsti) nezabavuje strojvedoucího povinnosti sledovat návěst na (hlavním) návěstidle.

Sloupy sygnalizátorů powtarzających (opakovacích návěstidel) mají šedý nátěr.

Pod návěstní deskou sygnalizatora powtarzającego (opakovacího návěstidla) je obdélníková tabulka bílé barvy s černými písmeny označujícími sygnalizator powtarzající (opakovací návěstidlo) např. Sp I M.

Opis sygnału

Sygnal Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój”

Dwa światła w pionie: dolne białe, górne pomarańczowe ciągle.

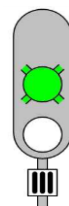
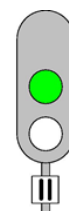
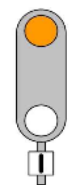
Sygnal Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”

Dwa światła w pionie: dolne białe, górne zielone ciągle.

Sygnal Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”

Dwa światła w pionie: dolne białe, górne zielone migające.

Sygnalizator



Popis návěsti

Sygnal Sp 1 „(Hlavní) návěstidlo návěstí signál Sr 1 lub S 1 Stój”

Dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo oranžové stálé.

Sygnal Sp 2 „(Hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí.”

Dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo zelené stálé.

Sygnal Sp 3 „(Hlavní) návěstidlo návěstí návěst dovolující jízdu rychlostí maximálně 100 km/h.”

Dvě světla nad sebou: dolní světlo bílé, horní světlo zelené migaající.

Sygnál Sp 4 „Semafor wskazuje sygnál zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”

Dwa światła w pionie: dolne białe, górne pomarańczowe migające.



Sygnál 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.

Sygnály manewrowe nadawane przez tarcze manewrowe i semafony 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 jedną lampą sygnałową wyświetla stale sygnál 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.

Sygnál Ms 1 „*Jazda manewrowa zabroniona*” oznacza, że nie wolno przejechać obok tarczy wskazującej ten sygnál

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 sygnálu „Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) manewrujący tabor może przejechać poza tę tarczę, gdy obsługujący tę tarczę pracownik da kierownikowi manewrów, a dla jazdy nie pilotowanej pojazdu trakcyjnego – maszyniście (ustnie lub za pomocą środków łączności) pozwolenie na minięcie sygnálu „Jazda manewrowa zabroniona” (Ms 1) a ponadto poda sygnál „*Do mnie*” (Rm 1) lub „*Ode mnie*” (Rm 2). Sygnály na tarczach manewrowych są ważne tylko dla manewrów. Tarcze manewrowe nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo jak semafony świetlne.

Do sygnalizowania jazd manewrowych używa się również semaforów świetlnych oznaczonych białą tablicą z czarną literą „m” przy nazwie semafora.

Návěsti návěstěné seřad'ovacími návěstidly a světelnými hlavními návěstidly

Tarcza manewrowa świetlna (světelné seřad'ovací 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 sygnál Ms 1.

Tarcza manewrowa návěstí zda je posun dovolen nebo zakázán.

Tarcze manewrowe se umísťují vpravo ve směru jízdy u koleje pro níž platí.

Sygnál 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 sygnál 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.

Pro posun jsou rovněž používána hlavní návěstidla označená bílou tabulkou s černým písmenem „m”.

Opis sygnału

Sygnal 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”.

Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Jedno matowobiałe światło na tarczy.

Sygnal 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”.

Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Jedno matowobiałe światło ciągle na semaforze, oznaczonym literą „m” na tabliczce opisowej.

Sygnalizator



Popis návěsti

Sygnal Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” („Posun zakázán”)

Modré světlo na 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”.

Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” („Posun dovolen”)

Matně bílé světlo na návěstidle.

Sygnal 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 návěstícím signál „Stój” pouze se souhlasem pověřeného zaměstnance a na jeho pokyn daný návěstí Rm 1 „Do mnie” nebo Rm 2 „Ode mnie”.

Sygnal 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 latarní

Sygnałami zamknięcia toru są sygnały na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, wykolejnicach.

W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem.

Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczania czy wykolejnica jest na torze, czy też jest zdjęta z toru. Jako sygnału na wykolejnicach używa się latarní oświetlonych w nocy lub tarcz nie oświetlonych, które wskazują jednakowe sygnały we dnie jak i w nocy.

Opis sygnału Sygnał Z 1 „Stój”

Dzienny i nocny: kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.

Nakazuje zatrzymanie pojazdów kolejowych przed nim.

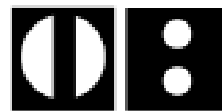
Uwaga: sygnał stosuje się na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, bramach wjazdowych (zamkniętych) i jest ważny zarówno dla manewrów i pociągów.

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

Sygnały zamknięcia toru (návěsti uzavření koleje) jsou návěsti umístované na uzávěrách koleje, zarážedlech a výkolejkách.

U kolejí zakončených zarážedlem kusé koleje je tarcza zaporowa (uzávěra koleje) umístěna vpravo u koleje ve směru jízdy v místě, kde se nachází úsek zasypaný pískem.

Návěstidlo na výkolejce návěstí zda je výkolejka v poloze na kolejnici nebo mimo kolejnici. Na výkolejkách jsou používána v noci prosvětlovaná návěstidla nebo návěstidla neprosvětlovaná, která ukazují ve dne i v noci shodné návěsti.

Popis návěsti Sygnał Z 1 „Stój” („Stůj”)

Denní i noční návěst: vodorovný černý pruh uprostřed bílého kruhu.

Přikazuje zastavení kolejových vozidel před 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 przenośnými

Sygnały drogowe są podawane przenośnými tarczami, chorągiewką, latarką ręczną, gwizdawką ustną, trąbką lub ręką.

Nieruchoma przenośná tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) wskazuje, že pociąg zbliża się do sygnału D 1.

Przenośná tarcza ostrzegawcza różni się od zwyklej tarczy ostrzegawczej kształtowej rozmiarem; przed nią nie ustawia się wskaźnika W1.

Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej (sygnał DO) jest wykonana z materiálůw 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 torůw, do których się odnoszą według tych samych zasad jakie obowiązują dla semaforůw z tym, že na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się na osi toru.

Opis sygnału

Sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”

Dzienny i nocny: nieruchoma, okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, wykonana z materiálůw odblaskowych lub nocny: pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą.

Informuje, že 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



Návěsti přenosných návěstidel na zastavení a na snížení rychlosti

Jízdní návěsti jsou dávány přenosnými deskami (terči), praporkem, ruční lampou, píšťalkou, trubkou nebo rukou.

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 neumísťuje 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 umísťována podle stejných zásad jako hlavní návěstidla s tím rozdílem, že ve stanicích je přenosné návěstidlo s návěstí D 1 „Stój” umísťováno v ose koleje.

Popis návěsti

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.

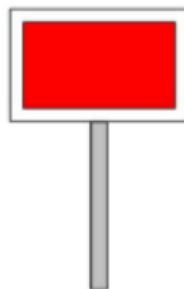
Informuje, že na zábrzdnu vzdálenost zvýšenou o 200 m je umístěna tarcza zatrzymania – přenosné návěstidlo s návěstí D1 „Stój”; před přenosnou tarczą ostrzegawczą se neumísťuje wskaźnik W 1.

Sygnal D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

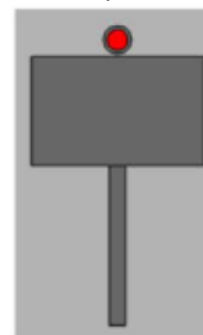
Ddzienny i nocny: prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką wykonana z materiałów odblaskowych lub nocny: czerwone światło pośrodku nad tarczą.

Oznacza miejsce, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru, w miejscu tym nie ma semafora ani sygnалу zamknięcia toru lub na sygnalizatorze nie da się nastawić sygnалу zabraniającego jazdy.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnal 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 sygnalem D 1 „Stój” se umísťuje se v místech, kde není hlavní návěstidlo, návěstidlo uzavření koleje nebo pokud se na stálém návěstidle nelze návěstit návěst zakazující jízdu.

Sygnal D 6 „Zwolnić bieg”

Dzienny i nocny: trójkątna tarcza z odblaskową powierzchnią pomarańczową z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h.

Oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na który należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości rozkładowej, maszynistę wcześniej zawiadamia się rozkazem pisemnym, z jaką prędkością może przejechać przez osłonięte tym sygnałem miejsce

Sygnal D6 „Zwolnić bieg” stosuje się, jeżeli na pewnym odcinku toru należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Miejsce takie osłania się z obu stron niezależnie od tego czy pociąg jest oczekiwany czy nie.

Tarczę „Zwolnić bieg” (sygnal 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.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnal D6 „Zwolnić bieg” („Snižit rychlost“ (Pomalá jízda“))

Denní i noční návěst: trojúhelníkový štít s reflexním povrchem oranžové barvy s bílým obvodem, štít je otočený podstawou nahoru, ve štítu je vepsána černá číslice udávající v desítkách km/h rychlost.

Informuje, že na zábrzdnu vzdálenost od návěstidla se nachází úsek, který musí být poježděn nižší rychlostí než stanovenou Jízdním řádem. Strojvedoucí musí být předem zpraven písemným rozkazem o jízdě sníženou rychlostí.

Sygnal D 6 „Zwolnić bieg” („Snižit rychlost“) je používán, pokud je nezbytná jízda nižší rychlostí než stanovenou Jízdním řádem. Dotčené místo musí být označeno z obou směrů, bez ohledu na předvídaný směr jízdy vlaku.

Návěstidla s návěstí **Sygnal D 6 „Zwolnić bieg” („Snižit rychlost“)** se umísťují v závislosti na zábrzdne vzdálenosti před začátkem úseku, který má být poježděn sníženou rychlostí. Dotčený úsek a případně i místo od něž je možná opětovná jízda nesníženou rychlostí se označují wskaźnikami W 14.

Na jednokolejně trati se návěstidla s návěstí **Sygnal D 6 „Zwolnić bieg” („Snižit rychlost“)** umísťují vpravo u koleje, pro níž platí, a to pro oba směry jízdy. Tato zásada platí i pro wskaźniki W 8 umísťované 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 družyna pociągowa spostrzeże tarczę przenošną sygnału D1 „Stój” lub sygnału D2 „Stój” dawanego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D3 „Stój” przy zbližaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

Sygnały D2 „Stój” dawany ręcznie i w razie potrzeby takže dźwiękowo (sygnał D3) stosuje się w przypadku gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma možnosti lub potrzeby stosowania innych sygnálów zatrzymania, a w szczególności gdy:

- Jeżeli potřeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnálu „zwolnić bieg” jest niemožliwe;
- družyna konduktorska nadježdžającego lub przeježdžającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnály „Stój”;
- przy nadježdžającym lub przeježdžającym pociągu poježdzie pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej ježdzie mogłaby zagražać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
- pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;-
- w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
- na torze znajdujĄ się ludzie lub duže zwieržeta, kterým grozi niebezpieczeństwo przejechania.

Sygnał D 2 „Stój” należy dawać, w miarę możliwości po stronie stanowiska maszynisty.

Sygnały dawane ręcznie i sygnály dźwiękowe należy powtaržać tak dluho, až družyna 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 upozoruje přenosné návěstidlo s návěstí „Stůj” nebo návěst D2 „Stůj” musí být současně dávana slyšitelná návěst D3 „Stůj”, a to při blížícím se i projíždějším vlaku.

Sygnał D2 „Stój” dávany 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 sygnály, zejména:

- při náhlé potřebě snížení rychlosti z důvodu zhoršení stavu tratě a pokud není možné použití návěstidla s návěstí Sygnał D 6 „Zvolnić bieg” („Snížit rychlost”);
- kdy vlaková četa přijíždějího nebo projíždějího vlaku dává ruční návěst D 2 „Stój” a/nebo slyšitelnou D 3 „Stój”;
- kdy u přijíždějího nebo projíždějího vlaku (posunu atp.) nastanou skutečnosti, které by při další jíždě mohly způsobit ohrožení bezpečnosti nebo materiální škody;
- při jíždě vlaku na vyloučenou kolej bez předchozího uvědomění stanovišt;
- kdy při snížené viditelnosti na čele vlaku, pomocné lokomotivy, 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 dluho až na ně lokomotivní četa zareaguje.

Opis sygnálu

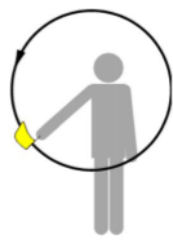
Sygnál D 2 „Stój” dawany ręcznie

Dzienny: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkoliv przedmiotem lub ręką.

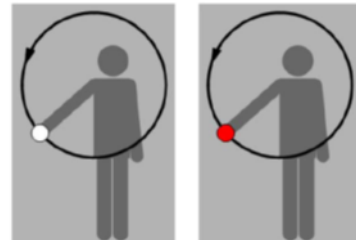
Nocny: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkoliv innym świecącym się przedmiotem)

Dawany: gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu.

dzienny/denní



nocny/noční



Popis návěsti

Sygnál D 2 „Stój” dávaný ručně

Denní návěst: rozvinutým praporkem nebo jakýmkoliv předmětem nebo jen rukou opisovaná kružnice.

Noční návěst: lampou s bílým nebo červeným světlem nebo jakýmkoliv svítícím předmětem opisovaná kružnice.

Sygnál D 2 „Stój” se dává v případě nutnosti zastavení vlaku.

Sygnál D 3 „Stój” - dźwiękowy

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.

Dawany: gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu.



Sygnál D 3 „Stój” - zvukový

Tři krátké rychle po sobě následující tóny několikrát opakované.

Sygnál D 3 „Stój” se dává v případě nutnosti zastavení vlaku.

Sygnály ręczne i słuchowe podawane przy manewrach

Opis sygnálu

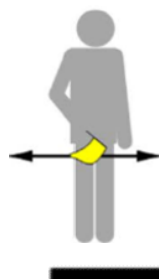
Sygnál Rm 1 „Do mnie”

Dzienny: chorągiewka żółtego koloru lub ręka poruszana poziomo.

Nocny: ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo i jednocześnie dźwiękowy: dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką.

Oznacza że należy jechać w kierunku do podającego sygnál.

dzienny/denní



nocny/noční



Popis návěsti

Sygnál 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 trúbkou.

Přikazuje jízdu směrem k zaměstnanci dávajícímu návěst.

Sygnál Rm 2 „Ode mnie”

Dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana pionowo.

Nocny: latarka z białym światłem poruszana pionowo i jednocześnie dźwiękowy: jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką.

Oznacza: że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnál 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 trúbkou.

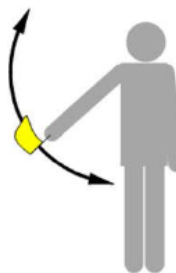
Přikazuje jízdu směrem od zaměstnanci dávajícího návěst.

Sygnál Rm 3 „Zwolnić”

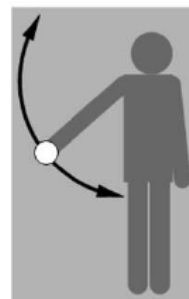
Dzienny: chorągiewka sygnałowa żółtego koloru lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół.

Nocny: latarka z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół i jednocześnie dźwiękowy: kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnál Rm 3 „Zwolnić” („Pomalů”)

Denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo rukou prováděné pomalé pohyby obloukem nahoru a dolů.

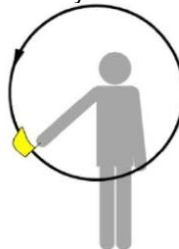
Noční návěst: lampou s bílým světlem prováděné pomalé pohyby obloukem nahoru a dolů a současně zvuková návěst: několik dlouhých tónů píšťalkou nebo trúbkou.

Sygnál Rm 4 „Stój”

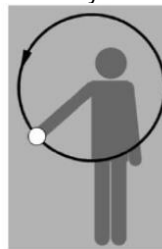
Dzienny: zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką sygnałową żółtego koloru lub ręką.

Nocny: zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym jednocześnie sygnał dźwiękowy: trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtarzane gwizdkiem lub trąbką.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnál Rm 4 „Stój”

Denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem nebo jakýmkoliv nebo rukou opisovaná kružnice.

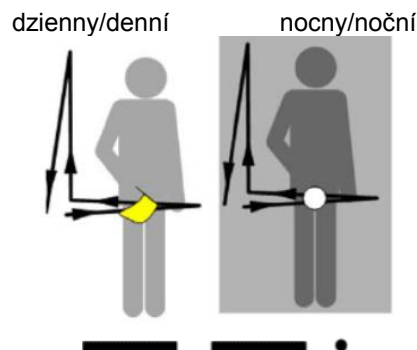
Noční návěst: lampou s bílým světlem opisovaná kružnice a současně zvuková návěst: tři krátké rychle po sobě následující tóny několikrát opakované píšťalkou nebo trúbkou.



Sygnál 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.



Sygnál Rm 5 „Odrzucić” („Odrzucić”)

Denní návěst: rozvinutým žlutým praporkem pohyb dvakrát vodorovně a následně svisle nahoru a rychle svisle dolů.

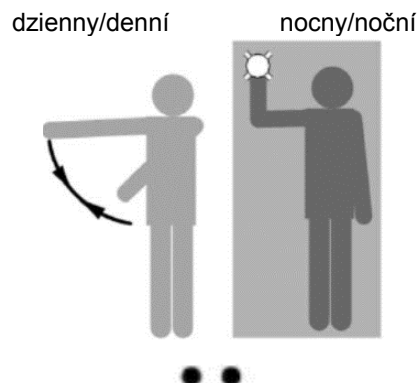
Noční návěst: lampou s bílým světlem pohyb dvakrát vodorovně a následně svisle nahoru a rychle svisle dolů a současně zvuková návěst dva dlouhé a jeden krátký tón píšťalkou nebo trúbkou.

Sygnál 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.



Sygnál Rm 6 „Docisnąć” („Stlačit”)

Denní návěst: několikeré přiblížení vodorovně před sebe předpažených rukou.

Noční návěst: na straně strojvedoucího dává bílé v krátkých intervalech přerušované světlo lampy a současně zvuková návěst: dva krátké tony píšťalkou nebo trúbkou.

Přikazuje provést stlačení vozidel za účelem jejich svěšení nebo rozsvěšení.

Sygnály dawe gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego

Drużyna pociągowa daje sygnaly gwizdawką lub syreną pojazdu trakcyjnego, chorągiewką, ręką, latarką ręczną, gwizdawką ustną lub też ustnie. Maszynista podaje sygnaly gwizdawką lub syreną lokomotywy.

Návěsti davané lokomotivní píšťalkou nebo houkačkou

Vlakový personál dává návěsti lokomotivní píšťalkou, lokomotivní houkačkou, praporkem, rukou, lampu (baterkou), píšťalkou nebo ústně. Strojvedoucí dává návěsti píšťalkou nebo houkačkou lokomotivy.

Opis sygnału

Sygnál Rp 1 „Bacność”

Jeden ton dlouhý dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym.

Sygnál Rp 1 „Bacność” 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 zatrzymaní pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowým wskazujícím sygnál „Stój”, sygnál wátpliwý, lub nieośwíetlony albo białe śwíatło przy zbitým szkle sygnálowým, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurným ruchu za pomocą środków łączności.
- Na wezwanie kierownika pociągu przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku.
Przed každým ruszeniem podczas pracy: pociągu roboczego maszyny torowej i pojazdu pomocniczego w celu ostrzeżenia robotników pracujících 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 každým ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi.
Przed každým ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

Popis návěsti

Sygnál Rp 1 „Bacność” („Pozor”)

Varující signál, zvuková návěst: jeden dlouhý zvukovým výstražným zařízením.

Sygnál „Bacność” („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 návěstídlím nebo oddílovým návěstídlím s návěstí „Stój”, s pochybnou návěstí, před neosvětleným návěstídlím nebo před návěstídlím 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 osobní 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.

Sygnál Rp 2 „Oslonić pociąg”

Cztery długie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie.

Sygnál Rp 2 „Oslonić pociąg” podaje maszynista, gdy zajdzie potrzeba osłonięcia pociągu na szlaku.



Sygnál Rp 3 „Usunąć osłonę i wrócić do pociągu”

Jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy.



Sygnál Rp 4 „Hamować średnio”

Jeden krótki ton dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 5 „Hamować”

Trzy długie szybko po sobie następujące tony dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 6 „Odhamować średnio”

Jeden długi, jeden krótki ton dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 7 „Odhamować”

Dwa długie tony dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 8 „Rozpocząć popychanie”

Dwa krótkie tony dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 9 „Przerwać popychanie pozostać przy pociągu”

Jeden krótki i jeden długi ton dzwinkowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnál Rp 2 „Oslonić pociąg” („Krytí vlak”)

Zvuková návěst: čtyři dlouhé tóny lokomotivní píšťalou nebo houkačkou, několikrát opakované.

Sygnál Rp 2 dává strojvedoucí v případě potřeby krytí vlaku na trati.

Sygnál Rp 3 „Usunąć osłonę i wrócić do pociągu ” („Zrušit krytí vlaku a návrat do vlaku”)

Zvuková návěst: jeden dlouhý tóny lokomotivní píšťalou nebo houkačkou.

Sygnál Rp 4 „Hamować średnio” („Zabrzdit mírně”)

Zvuková návěst: jeden krátký tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Sygnál Rp 5 „Hamować” („Zabrzdit”)

Zvuková návěst: tři dlouhé rychle po sobě následující tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Sygnál Rp 6 „Odhamować średnio” („Odbrzdit mírně”)

Zvuková návěst: jeden dlouhý a jeden krátký tón zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Sygnál Rp 7 „Odhamować” („Odbrzdit”)

Zvuková návěst: dva dlouhé tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Sygnál Rp 8 „Rozpocząć popychanie” („Začít práci postrku”)

Zvuková návěst: dva krátké tóny zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Sygnál Rp 9 „Przerwać popychanie pozostać przy pociągu” („Ukončit práci postrku. Zůstat na vlaku”)

Zvuková návěst: jeden krátký a jeden dlouhý tón zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

**Sygnál Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne.
Odjechać od pociągu”**

Cztery krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



Sygnály podawane przez drużynę konduktorską

Sygnály Rp 11, Rp 12, Rp 14 podawane są przez drużynę konduktorską pociągów pasażerskich lub (i mieszanych) gwizdawką ustną. W pociągach mających urządzenia sygnałowe (sterowane przez kierownika pociągu) do dawania sygnałów, sygnál Rp 14 podaje się za pomocą tego urządzenia.

Opis sygnálu

Sygnál Rp 11 „Wsiadać”

Jeden długi ton gwizdawką ustną.

Stosuje się przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych. Sygnál ten należy podać przed podaniem sygnálu Rp 12 „Gotów do odjazdu”, a przy jednoosobowej obsadzie drużyny konduktorskiej – przed podaniem sygnálu Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”.



Sygnál Rp 12 „Gotów do odjazdu”

Dzienny: podniesienie chorągiewki sygnałowej.

Nocny: podniesienie latarki z białym światłem.

Stosuje się przed odjazdem pociągów z drużyną konduktorską.

dzienny/denní



nocny/noční



**Sygnál Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne.
Odjechać od pociągu”** („Další práce postrku není potřebná. Odjet od vlaku”)

Zvuková návěst: čtyři krátké tony zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla.

Návěsti dávané vlakovou četou

Návěsti Rp 11, Rp 12, Rp 14 dávané vlakovou četou osobních (nebo smíšených) vlaků píšťalkou. Ve vlacích vybavených návěstním zařízením (obsluhovaným vlakvedoucím) je návěst Rp 14 dávana pomocí tohoto zařízení [PKP PLK S.A.].

Popis návěsti

Sygnál Rp 11 „Wsiadać” („Nastupovat”)

Zvuková návěst: jeden dlouhý tón píšťalkou.

Používá se před odjazdem vlaků osobní dopravy a smíšených vlaků. Návěst musí být dána před sygnálem Rp 12 „Gotów do odjazdu” („Připraven k odjezdu”) a při jednočlenném obsazení vlakové čety před sygnálem Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” („Odjezd vlaků osobní dopravy”).

Sygnál Rp 12 „Gotów do odjazdu” („Připraven k odjezdu”)

Denní návěst: zvednutí návěstního žlutého praporku.

Noční návěst: zvednutí lampy s bílým.

Používá se před odjazdem vlaku s vlakovou četou.

Sygnál Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”

Dzienny: ręka podniesiona go góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdujacego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”.

Nocny: podniesienie do góry latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdujacego się najbliżej lokomotywy oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”. Stosuje się przed odjazdem pociągów z družyną konduktorską.

dzienny/denní



nocny/noční



Sygnál Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” („Odjezd vlaků osobní dopravy”)

Denní návěst: vlakvedoucí nebo průvodčí nejbliže vedoucímu hnacímu vozidlu vlaku čelem ke strojvedoucímu zvedne ruku nahoru a hlasitě řekne slovo „Odjazd”.

Noční návěst: vlakvedoucí nebo průvodčí nejbliže vedoucímu hnacímu vozidlu vlaku čelem ke strojvedoucímu zvedne nahoru lampu s bílým světlem a hlasitě řekne slovo „Odjazd”.

Používá se před odjezdem vlaku s vlakovou četou.

Sygnály dawane w razie rozerwania pociągu

Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, družyna konduktorska, pracownicy na szlaku i na stacji powinni dawać sygnál Rr 1. Sygnál Rr 1 należy dawać dopóty maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnálem słuchowym na znak, że został przez niego zrozumiany.

K upozornění strojvedoucího, že došlo k roztržení vlaku, musí dávat členové vlakové čety, traťoví zaměstnanci i zaměstnanci v ŽST sygnál Rr 1. Sygnál Rr 1 dávají do té doby než strojvedoucí roztrženého vlaku neodpoví stejným zvukovým signálem na důkaz toho, že porozuměl obdržené návěsti.

Opis sygnálu

Sygnál Rr 1 „Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu”

Jeden krótki, jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką ustną, gwizdawką lub syreną lokomotywy lub trąbką.

I jednocześnie:

Dzienny: chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu żółtej chorągiewki lub czapki.

Nocny: Białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu.

dzienny/denní



nocny/noční



Návěsti při roztržení vlaku

Popis návěsti

Sygnál Rr 1 „Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu” („Pozor – došlo k roztržení vlaku”)

Zvuková návěst: jeden krátký a jeden dlouhý tón píšťalkou, lokomotivní píšťalou nebo houkačkou nebo trúbkou.

A současně:

Denní návěst: střídavé ukazování a skrývání, rychle za sebou, žlutého praporku nebo služební čepice.

Noční návěst: bílé světlo lampy přerušované v krátkých intervalech.

Sygnály alarmowe

Sygnály 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 posterunku ruchu pracownicy winni zawiadomić o pożarze straż pożarną zgodnie z ustaloną procedurą.

Opis sygnálu Sygnał A 1 „Alarm”

Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej lub dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdów trakcyjnych, gwizdawkę ustnej lub dzwonka aparatu 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 pojazdów trakcyjnych, 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

Varovné návěsti

Sygnály 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, kdy není označena mimořádnost mající vliv na jízdu vlaku nebo v případě zjištění ohrožení bezpečnosti. Návěst je nutné dávat do doby, než se zaměstnanec dávající návěst přesvědčí, že mimořádností není dotčena jízda, dle předpisů, po sousedních kolejích nebo do doby označení místa mimořádnosti.

Sygnał požarowy „**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 sygnál požarowy opakovat.

Zaměstnanci uvedení v Regulaminie technicznym posterunku ruchu jsou povinni ohlásit požár v souladu s ohlašovacím plánem.

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.

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

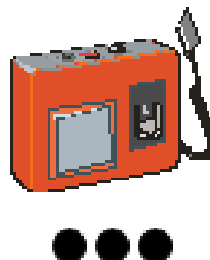
Pozor: Návěst je dávána v případě nebezpečí hrozícího vlaku jedoucího po sousední koleji. Po převzetí této návěsti je strojvedoucí povinen upravit rychlost vlaku tak, aby mohl zastavit před překážkou.



Sygnál 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.



Sygnál A 2 „Požár”

Sygnál 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.



Sygnál 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 dávana v případě nebezpečí hrozícího na trati vybavenou radiotelekomunikační sítí pro spojení se strojvedoucími vlaků.

Sygnál A 2 „Požár” („Požár”)

Zvuková návěst: jeden dlouhý a dva krátké tóny několikrát opakované sirénou nebo zvukovým výstražným zařízením hnacího vozidla nebo houkačkou nebo signální trúbkou nebo píšťalkou.

Pozor: Návěst je dávana pro upozornění hasičské záchranné služby a železničních zaměstnanců na požár na dráze.

Sygnály na pociągach i innych pojazdach kolejowych

Jako sygnály 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.

Sygnály 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

Sygnal 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 przedzie pociągu, innego pojazdu kolejowego z napędem jadącego luzem.

Sygnal Pc 3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”

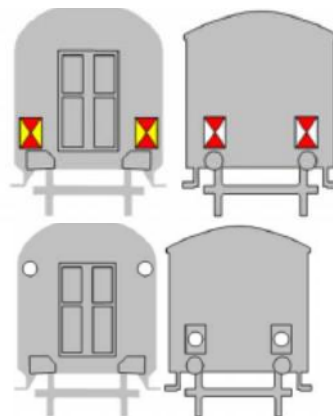
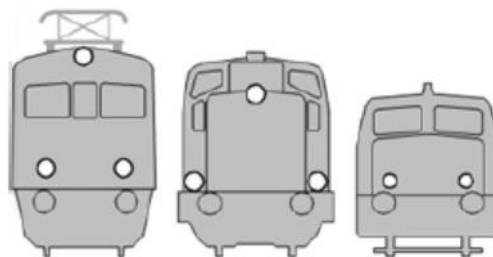
Dzienny i nocny: dwa białe światła na przodzie pociągu, trzecie oświetlone latarnią z ukośnym białym krzyżem umieszczoną w górnej części lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą.

Sygnal Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód”

Dzienny: dwie tarcze prostokątne o powierzchniach odbaskowych, 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.



Popis návěsti

Sygnal 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” („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 samostatně jedoucího hnacího kolejového vozidla.

Sygnal 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.

Sygnal 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

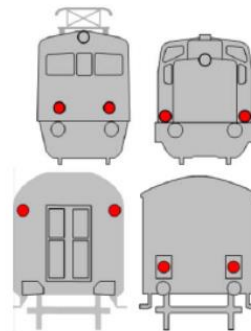
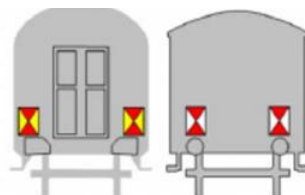
nebo

denní i noční: dvě bílá světla v čele sunutého vlaku.

Sygnál 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 albo

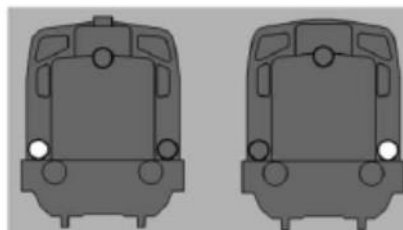
dzienny i nocny: dwa czerwone ciągłe lub migające światła na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z napędem jadącego luzem.



Sygnál 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 napędem.



Sygnál Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego” („Označení konce vlaku nebo jiného drážního vozidla”)

Denní: dvě obdélníkové návěsní 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 samostatně jedoucího (hnacího) kolejového vozidla).

Sygnál 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 posunujících hnacích vozidel.

Wskaźniki ogólnoeexploatacyjne

Rozróżnia się wskaźniki ogólnie stosowane oraz specjalne wskaźniki stosowane na liniach zelektryfikowanych. Wskaźników ogólnie stosowanych używa się na zwrotnicích oraz w innych przypadkach.

Jako wskaźników na zwrotnicích do oznaczania ich położenia używa się latarní ze szklem koloru mlecznego, króre wskazují położenie zwrotnic jednakowo zarówno we dne jak i nocy. Na zwrotnicích leżących na szlaku oraz w torach stacyjnych można używac tarcz nie ośwíetlonych dających takie same wskazania lub nie używac žádných wskaźników. Latarnie ze wskaźnikami Wz ustawia przy rozjazdach zwyczajných, pojedynczých rozjazdach krzyżowych, rozjazdach łukowych jednostronných i rozjazdach skupioných po jednéj latarni na początku každéj zwrotnicy.

Wskaźník W 1 „Wskaźník usytuowania”

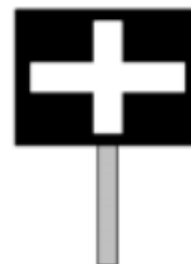
Prostokátna bílá tablica z černým obřamowaniem, a na níe dwa czarne kąty, oparte na krótszých bokách prostokáta, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w šrodku tablicy.

Oznacza: miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej,

Wskaźník W 4 „Wskaźník zatrzymania”

Prosty bílý krzyż na černém prostokátném tle.

Oznacza: miejsce zatrzymania czoła pociágu.



Wskaźniki (návěsti) všeobecné

Wskaźniki se dělí na všeobecně platné a na speciální pro elektrifikované tratě. Wskaźniki všeobecně platné jsou používány na výhybkách a v dalších případech.

Jako wskaźniki na výhybkách (pro stanovení polohy výhybky) jsou používány návěstní tělesa s prosvětlovaným (mléčným) sklem – ukazují polohu výhybky ve dne i v noci. Na výhybkách ležících na trati nebo na staničních kolejích mohou být návěstní tělesa tvořena neosvětlenými deskami nebo nemusí být výhybky označeny vůbec. Návěstní tělesa se wskaźnikami Wz jsou umísťovány u jednoduchých výhybek, křižovatkových výhybek, obloukových jednostranných výhybek a sloučených výhybek po jednom na každé výhybce.

Wskaźník W 1 „Wskaźník usytuowania” („Označení stanoviště”)

Obdélníková bílá deska s černým orámováním a na ní dva černé šípý nad sebou s hroty obrácenými proti sobě.

Označuje místo tarczy ostrzegawczej semaforowej (předvěsti návěstidla) nebo przejazdowej (předvěsti přejezdu).

Wskaźník W 4 „Wskaźník zatrzymania” („Místo zastavení”)

Bílý kříž na černé obdélníkové desce.

Označuje: místo zastavení čela vlaku.

Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania”

Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem.

Oznacza: granicę przetaczania, ustawia się przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku, wyjazd poza ten wskaźnik dozwolony jest na rozkaz pisemny.



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.

Stanovuje: hranici pro posun ☐ umísťuje se minimálně 100 m před vjezdovým návěstídem (ve směru ze stanice na trať) ☐ posun za označník je dovozen na písemný rozkaz.

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.

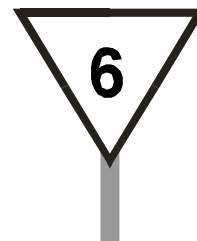
Označuje místo, před přejezdy všech kategorií, kde je strojvedoucí povinen dát návěst „Baczność” („Pozor”).

Wskaźnik W 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 się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W27 i W27a.



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.



Wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości” („Ukazatel omezení rychlosti”)

Oznamuje 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);
- umísťuje se na zábrzdnu vzdálenost před začátkem místa (označeného wskaźnikiem W 9), které je nutno poїždět 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 umísťuje před wskaźnikami W 2 a W 27a na zábrzdnu vzdálenost.

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 poїždět sníženou rychlostí, která byla předvěštěna „Wskaźníkem ograniczenia prędkości” („Ukazatelem omezení rychlosti”) – Umísťuje se za wskaźníkem W 8.

Wskaźnik W 11a, 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.

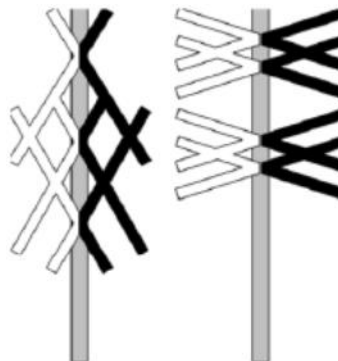
Oznacza: zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semaforowej, ustawia się w kolejności w odległościach 100 m.



Wskaźnik W 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 pluga odśnieżnego oraz zachować ostrożność przy pracy maszyn drogowych (podbijarek i innych maszyn torowych)

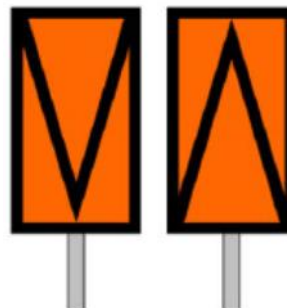


Wskaźnik W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”

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 z sygnałem D 6.



Wskaźnik W 11b „Wskaźnik uprzedzający ”

(„Vzdálenostní upozorňovací”)

Bílý obdélník s jedním, dvěma a třemi černými pásy směřujícími šikmo vpravo vzhůru pod úhlem 300; na začátku úseku s trakčním vedením je uprostřed červený blesk – W 11b.

Označuje: vzdálenost k tarczy ostrzegawczej semaforowej (samostatné předvěsti) a umístuje se po 100 metrech.

Wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy”

Černobílá mříž nebo dvě mříže ze dvou párů šikmých latí umístěných nad sebou.

Přikazuje zvednout, příp. sejmut křídla sněžného pluha a zachovat opatrnost při práci traťových mechanismů (podbíječek aj.).

Wskaźnik W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości” („Začátek pomalé jízdy“, „Konec pomalé jízdy“)

Oranžový obdélník s černým obřamováním 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 signálem D6 „Zvolnić bieg” [„Snížit rychlost (Pomalá jízda)”].

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 17 „Wskaźnik ukresu”

Biało-czerwony słupek.

Oznacza: miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno zająć tor pojazdami kolejowymi.

Wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”

Żółty słupek.

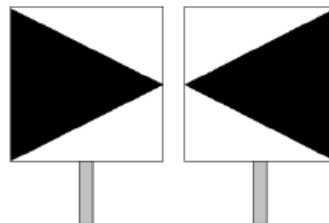
Oznacza: w miejscu, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy.

Uwaga: płozów hamulcowych nie wolno wykładać w miejscach przed złączem izolowanym lub na nim.

Wskaźnik W 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 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” („Hranice koleje”)

Bbíločervený sloupek.

Označuje u sbíhajících se kolejí hranici pro odstavení vozidel na koleji.

Wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”

(„Hranice izolovaného úseku“)

Żlutý 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”

(„Ukazatel opačného směru“)

Světelná návěst umístěná na sloupě návěstidla – černý čtverec s matně bílou čarou směřující šikmo vzhůru zprava doleva.

Informuje: že návěstidlo umožňuje odjezd na traťovou kolej proti správnému směru.

Wskaźnik W 27 „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 Wskažníku W 27. Wskažník W 27 je používán do nahrazení Wskažníkem W 27a.



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.

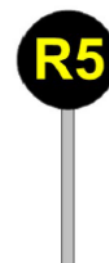
Označuje místo změny rychlosti a stanovuje traťovou rychlost na dané trati, platnou od tohoto místa.



Wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”
(„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 minutě Wskaźníka W 28 přepnout radiostanici na návěštěný 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.

Návěští, že návěstidlo, na němž je umístěn je nečinné (nepoužívané nebo neplatné) a návěsti na tomto návěstidle jsou neplatné.

Wskaźniki stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych

Wskaźniki We 1 do We 9 ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą patrząc w kierunku jazdy wg następujących zasad:

- na stacjach – po prawej stronie toru,
- na szlakach – zgodnie z zasadami ustawienia tarczy „Zwolnic bieg (sygnał D 6).

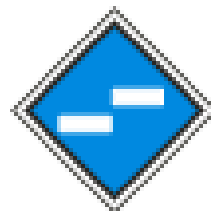
Wskaźniki stosowane na liniach zelektryfikowanych mogą być stałe lub przenośne.

Opis sygnału

Wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu”

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego.

Oznacza: że należy przygotować się do opuszczenia pantografu przed następnym wskaźnikiem We 2a (We 2b, We 2c) i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h, ustawiony 500 m przed wskaźnikiem We 2a, We 2b lub We 2c.



Wskaźniki (návěsti) používané na elektrifikovaných tratích

Wskaźniki We 1 až We 9 jsou umístěny vedle koleje nebo zavěšeny nad kolejí, pro niž platí v pohledu ve směru jízdy dle těchto zásad: □

- v ŽST vpravo u koleje,
- na trati shodně s umístěním návěstidla „Zwolnic bieg” (D 6) („Snížit rychlost”).

Návěstidla používaná na elektrifikovaných tratích mohou být stálá nebo přenosná.

Popis návěsti

Wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” („Připravte se ke stažení sběrače”)

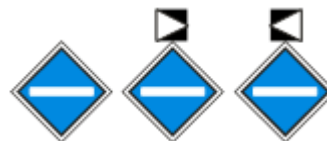
Modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní dva vodorovné bílé pásy stejné velikosti posunuté svisle tak, že začátek horního pásu je na úrovni dolního pásu.

Upozorňuje strojvedoucího na přípravu ke stažení sběrače před následným Wskaźníkem We 2a (We 2b, We 2c) a přikazuje snížit rychlost na maximálně 60 km/h, umísťuje se 500 m před wskaźníkem We 2a, We 2b nebo We 2c

Wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźnik opuszczenia pantografu”

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z jeden poziomy biały pasek, uzupełniona jest małą kwadratową czarna tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego się dotyczy.

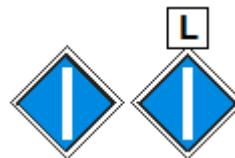
Oznacza: że należy opuścić pantograf zależnie od kierunku jazdy, ustawiony w odległości 100 m od odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem.



Wskaźnik We 3a, We 3b, „Wskaźnik podniesienia pantografu

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z jeden pionowy biały pasek, uzupełniony jest małą kwadratową białą tabliczką z czarną obwódką i literą „L”, która dotyczy tylko lokomotyw elektrycznych.

Oznacza: że można podnieść pantograf ustawiony w odległości 200 m dla elektrycznych zespołów trakcyjnych i 30 m dla lokomotyw elektrycznych za miejscem, w który można podnieść pantograf.



Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów kolejowych“

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej z dwa białe kwadraty jeden w drugim, uzupełniona jest małą kwadratową czarna tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego się dotyczy.

Oznacza: że zabroniony jest wjazd elektrycznych pojazdów kolejowych zależnie od kierunku jazdy, ustawiony w odległości 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.



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 (podle směru jízdy), umísťuje se 100 m před úsekem, který musí být poježděn se staženým sběračem.

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; může být doplněna malou bílou tabulkou s černým písmenem „L“ (týkající se pouze elektrických lokomotiv).

Informuje: že je možné zvednutí sběrače; umísťuje se 200 m (pro elektrické jednotky) a 30 m (pro elektrické lokomotivy) za místem v němž je dovoleno zvednutí sběrače.

Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów kolejowych“ („Zákaz vjezdu elektrických hnacích vozidel“)

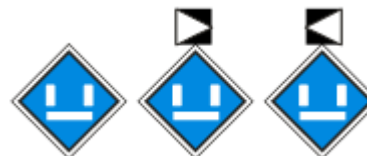
Modrá čtvercová deska s černým a bílým obvodem a na ní dva bílé čtverce – jeden ve druhém, může být doplněna malou černou tabulkou s bílým trojúhelníkem směřujícím vrcholem vpravo nebo vlevo, podle toho, ke které koleji se návěst vztahuje.

Zakazuje jízdu elektrických hnacích vozidel (podle směru jízdy); umísťuje se 15 m před místem, za nějž je jízda zakázána.

Wskaźnik We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźnik jazdy bezprądowej”

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej biały poziomy pasek nie stykający się z paskami pionowymi, uzupełniona jest małą kwadratową czarną tabliczką z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub lewo, w zależności, którego toru odgałęziającego się dotyczy.

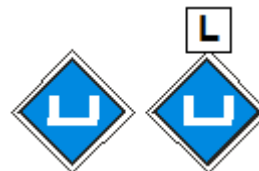
Oznacza: miejsce, przez które elektryczne pojazdy kolejowe powinny przejeżdżać bez pobierania prądu, ustawiony w odległości 30 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej (np. izolator sekcyjny i inne elementy).



Wskaźnik We 9a, We 9b „Wskaźnik jazdy pod prądem”

Kwadratowa niebieska tablica z czarną i białą obwódką, a na niej biały poziomy pasek stykający się z paskami pionowymi, uzupełniony jest małą kwadratową białą tabliczką z czarną obwódką i literą „L”, która dotyczy tylko lokomotyw elektrycznych.

Oznacza: miejsce, w odległości 200 m dla elektrycznych zespołów trakcyjnych i 30 m dla lokomotyw elektrycznych, od którego można jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej



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 vztahuje.

Označuje: místo, které musí být elektrickými hnacími vozidly poježděno bez odběru proudu. Umisťuje se 30 m před místem podélného elektrického dělení (dělicí izolátor a jiné prvky).

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, může být doplněna malou bílou tabulkou s černým písmenem „L” (týkající se pouze elektrických lokomotiv).

Umisťuje se 200 m (pro elektrické jednotky) a 30 m (pro elektrické lokomotivy) za místem v němž je dovolen odběr proudu.

Wskaźniki z sygnalami SŽDC i sygnalami 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 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**

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 návěsti a (nebo) umístování jsou podle předpisů PKP PLK S.A. rozdílné s předpisy SŽDC

Na části úseku přeshaničního provozu provozované PKP PLK S.A. mohou být umístěna návěstidla nebo dávány návěsti SŽDC:

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**

Seznam souvisejících dokumentů

**Dodatkowe dokumenty związane
z MPG**

Pusty

Neobsazeno