**IV.**

**Platné znění příslušných ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb.  
s vyznačením navrhovaných změn a doplnění**

Ministerstvo dopravy stanoví podle ~~§ 22 odst. 2, § 35 odst. 2, § 42 odst. 3, § 43 odst. 1,  
4 a 5, § 44 odst. 1~~ **§ 22 odst. 5, § 34 odst. 7, § 35 odst. 4, § 42 odst. 3, § 43c odst. 9, § 43d odst. 5, § 44 odst. 1, § 46t odst. 2, § 49o odst. 9** a § 66 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.,  
o dráhách:

ČÁST PRVNÍ

§ 1

Výklad některých pojmů

Pro účely této vyhlášky se rozumí

1. dopravnou místo na dráze, které slouží k řízení jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami,
2. tratí vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, zpravidla rozdělená na traťové úseky mezi dopravnami s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravnách,
3. stanicí dopravna s kolejovým rozvětvením, u dráhy speciální i bez kolejového rozvětvení, a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb,
4. zastávkou označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z drážního vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb,
5. drážním vozidlem dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (koleji, troleji, lanu apod.) nebo v případě dráhy trolejbusové i drážní vozidlo, pohybující se vlastní silou mimo trakční vedení a napájené z nezávislého zdroje, které je primárně určeno pro jízdu při napájení z trakčního vedení; drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby, provozované na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vlečky, jakož i lehký dopravní prostředek, který není konstrukčně uzpůsoben pro spojování s drážními vozidly a při svém pohybu je závislý na lidské síle,
6. hnacím drážním vozidlem drážní vozidlo, schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění vlastní a zpravidla i jiných drážních vozidel,
7. řídicím vozem drážní vozidlo bez vlastního pohonu, které je vybaveno technickým zařízením k dálkovému ovládání určených typů hnacích drážních vozidel,
8. ~~speciálním vozidlem drážní vozidlo, konstruované pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy, odstraňování následků nehod a mimořádných událostí; je-li speciální vozidlo s vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím vozidlu rychlost vyšší než 10 km/h bez ohledu na hmotnost vozidla, jedná se o speciální hnací vozidlo~~,

**h) speciálním vozidlem hnací drážní vozidlo o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t s vlastním pohonem, hnací drážní vozidlo bez ohledu na jeho hmotnost s vlastním pohonem umožňujícím drážnímu vozidlu dosáhnout rychlosti vyšší než 10 km/h nebo tažené drážní vozidlo nebo řídicí vůz, které jsou konstruované pro stavbu, údržbu, opravy nebo rekonstrukce dráhy, pro kontrolu stavu dráhy nebo pro odstraňování následků mimořádných událostí,**

1. vedoucím drážním vozidlem hnací drážní vozidlo nebo řídicí vůz, ze kterého se ovládá jízda vlaku nebo drážního vozidla,
2. typem drážního vozidla vozidlo, určené rozhodujícími parametry, stanovujícími jeho vlastnosti a použití; jsou to zejména druh vozidla a způsob provozování, nejvyšší rychlost, rozchod a výkon,
3. vlakem sestavená a svěšená skupina drážních vozidel, tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým drážním vozidlem, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynu odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu, anebo též samostatné hnací drážní vozidlo nebo speciální vozidlo s vlastním pohonem, nebo svěšená nejméně dvě hnací drážní vozidla, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynu odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu,
4. vlakovou cestou úsek koleje v dopravně s kolejovým rozvětvením, určený pro danou jízdu vlaku,
5. ~~jízdou podle rozhledových poměrů jízda drážního vozidla řízená pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo, při které musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdní cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel, přičemž nejvyšší dovolená rychlost nesmí být překročena~~,

**m) jízdou podle rozhledových poměrů jízda drážního vozidla, při které osoba řídící drážní vozidlo řídí drážní vozidlo tak, aby byla schopna s ohledem na povětrnostní podmínky a jiné okolnosti, které je možno předvídat, zastavit drážní vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled,**

1. posunem každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda drážního vozidla, nejde-li o jízdu vlaku,
2. doprovodem vlaku stanovené obsazení vlaku určenými osobami,
3. odborně způsobilou osobou osoba určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, která je odborně způsobilá podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy pro činnosti při provozování dráhy nebo podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy,
4. mimořádnou událostí událost, která v oblasti drážní dopravy ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení, nebo ohrožuje životní prostředí,
5. tabulkami traťových poměrů pomůcka obsahující seznamy a označení částí dráhy (traťové úseky) a technickoprovozní údaje, rozhodné pro bezpečné provozování drážní dopravy,
6. hlavním návěstidlem zařízení, které svými návěstními znaky dovoluje jízdu drážního vozidla za návěstidlo a stanoví, jakou nejvyšší rychlostí smí vlak jet, nebo jízdu drážního vozidla za návěstidlo zakazuje,
7. obvodem výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu úsek kolejí s výhybkami od hlavního návěstidla až za poslední pojížděnou výhybku před následujícím hlavním návěstidlem v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením, nejdále však do úrovně vjezdového návěstidla dopravny z opačného směru,
8. vyloučenou kolejí kolej v dopravně nebo v traťovém úseku, na které ~~bylo dočasně vyloučeno pravidelné provozování drážní dopravy~~ **byla dočasně omezena nebo zastavena drážní doprava**, přičemž jízdu drážního vozidla na vyloučené koleji lze uskutečňovat jen při splnění stanovených podmínek,
9. prostorovým oddílem část tratě mezi dvěma sousedními dopravnami,

w) sníženou viditelností 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 a v uzavřených neosvětlených prostorech)**~~.~~,**

**x) plným dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému14) režim jízdy vlaku, ve kterém palubní jednotka tohoto systému poskytuje plnou ochranu před překročením nejvyšší dovolené rychlosti,**

**y) omezeným dohledem systému evropského vlakového zabezpečovacího systému14) režim jízdy drážního vozidla, ve kterém palubní jednotka tohoto systému poskytuje částečnou ochranu před překročením nejvyšší dovolené rychlosti.**

. . .

§ 4

Označování zařízení dráhy

(1) Koleje, výhybky, kolejové křižovatky, zařízení pro boční ochranu vlakové cesty a návěstidla musí být označeny číslem, popřípadě písmeny nebo jejich kombinacemi. V jedné dopravně se stejné označení zařízení nesmí opakovat.

(2) Označení zařízení části dráhy příslušné k železniční stanici se uvádí jednotně ve schématickém plánu, který se ukládá u osoby řídící drážní dopravu v železniční stanici.

(3) Označení zařízení dráhy musí být jednotné na celé dráze, pro kterou bylo vydáno úřední povolení k provozování.

(4) Seznamy obsahující označení zařízení dráhy, rozhodné pro její bezpečné provozování, údaje o přechodnosti drážních vozidel, podmínky pro posun, podmínky pro vedení vlaku podle staničních a traťových poměrů včetně údajů o dovolené délce vlaku a o sklonových poměrech, rozhodných pro bezpečné brzdění vlaku, se uvádějí pro každý traťový úsek v tabulkách traťových poměrů. ~~Zpracovávat a používat~~ **Používat** tabulky traťových poměrů mohou jen osoby odborně způsobilé.

**(5) Tabulky traťových poměrů vypracuje provozovatel dráhy a aktualizuje je tak, aby odpovídaly skutečnému stavu dráhy ke dni nabytí jejich účinnosti. Aktualizované tabulky předává provozovatel dráhy dopravci, který provozuje na dráze drážní dopravu, nejméně 21 dní přede dnem uvedení do užívání, a to v elektronické podobě ve formátu PDF a s datovou strukturou umožňující automatizované zpracování ve formátu XML.**

Návěstní soustava

§ 5

1. Návěstní soustava je tvořena jednotným systémem viditelných návěstí ve stanoveném provedení, tvaru a barvě a zvukových slyšitelných návěstí ve stanoveném provedení. Návěstní soustava musí umožnit snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a zajišťovat bezpečné provozování drážní dopravy. Retroreflexní podklad návěsti nelze použít v kombinaci se světelnými návěstmi. Základní návěsti návěstní soustavy jsou uvedeny v příloze č. 1, část I, která je součástí této vyhlášky.
2. Návěsti se dávají návěstní pomůckou (např. návěstní praporek, svítilna, návěstní tabule), případně rukou (ruční viditelné návěsti), nebo zvukem (zvukové návěsti), nebo prostřednictvím návěstních znaků mechanických nebo světelných návěstidel a neproměnných návěstidel (viditelné návěsti), nebo slovním pokynem.
3. Návěsti, dávané doprovodu vlaku hlavními návěstidly v traťových úsecích mezi dopravnami, musí být nejméně na zábrzdnou vzdálenost a nejvíce na dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti předvěstěny návěstmi předchozích hlavních návěstidel nebo návěstmi samostatných předvěstí, pokud nejsou přenášeny na vedoucí drážní vozidlo; na tratích s automatickým blokem musí být předvěstěny nejvýše na ~~dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti 1000 m~~ **vzdálenost 2000 m**. Před světelnými a mechanickými předvěstmi hlavních návěstidel v traťových úsecích se umisťují vzdálenostní upozorňovadla, před světelnými a mechanickými hlavními návěstidly v traťových úsecích se vzdálenostní upozorňovadla umisťují podle místních podmínek pro zajištění stanovené viditelnosti návěstidel.

. . .

§ 9

(1) Vlaková cesta musí být chráněna odvratnými výhybkami, jiným technickým zařízením nebo alespoň seřaďovacím návěstidlem proti jízdě drážních vozidel z kolejí, které nejsou určeny pro jízdu vlaků.

(2) Tratě, na kterých jezdí vlaky rychlostí vyšší než 100 km.h-1, musí být vybaveny traťovou částí vlakového zabezpečovače. Traťový úsek dráhy mezi státní hranicí a první pohraniční stanicí na území České republiky provozovaný do rychlosti 160 km/h včetně může být vybaven zařízením zajišťujícím automatickou aktivaci nouzového brzdění při nerespektování návěsti zakazující jízdu; v takovém případě příjem návěsti zakazující jízdu nemusí být registrován.

(3) Traťová část vlakového zabezpečovače je součástí dráhy a mobilní část vlakového zabezpečovače je součástí drážního vozidla, na kterém je umístěna. Traťová a mobilní část vlakového zabezpečovače musí zajišťovat spolehlivý přenos informace z dráhy na drážní vozidlo.

(4) Mobilní část vlakového zabezpečovače musí zajišťovat zastavení vlaku, nereaguje-li osoba řídící drážní vozidlo, včas na činnost zařízení reakci vyžadující. Dále musí zajišťovat registraci příjmu návěsti zakazující jízdu.

~~(5) Ustanovení této vyhlášky o době viditelnosti návěstí, zábrzdné vzdálenosti, brzdicích procentech a platnosti návěstidel se při jízdě pod plným dohledem vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS neuplatní, podmínky stanovuje předpis Evropské unie~~[~~14~~~~)~~](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173#f5009367)~~a provozovatel dráhy je upraví v technologických postupech pro provozování dráhy a drážní dopravy.~~

**(5) Při jízdě vlaku pod plným dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému14) se neuplatní ustanovení této vyhlášky o době viditelnosti návěstí včetně přenosu informací o návěstech na vedoucí drážní vozidlo, o zábrzdné vzdálenosti, brzdicích procentech a platnosti návěstidel. Podmínky činnosti evropského vlakového zabezpečovacího systému stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie14) provozovatel dráhy zohlední v technologických postupech pro provozování dráhy a drážní dopravy.**

…

§ 11

Dopravny a stanoviště

(1) Pro obsluhu dráhy jsou určeny dopravny, které slouží k řízení jízdy drážních vozidel na dráze; dopravny s kolejovým rozvětvením jsou železniční stanice, výhybny a odbočky, dopravny bez kolejového rozvětvení jsou hradla, hlásky, oddílová návěstidla ~~automatického bloku a automatického hradla, nebo neproměnná návěstidla,~~ **nebo neproměnná návěstidla** označující hranice prostorového oddílu.

(2) Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze místa odbočení z trati na vlečku, k obsluze přejezdového zabezpečovacího zařízení nebo k obsluze kolejové splítky nebo kolejové křižovatky.

(3) Každá dopravna nebo stanoviště musí mít název nebo číslo.

(4) Pro každou dopravnu s kolejovým rozvětvením se zpracovávají odborně způsobilou osobou technologické postupy činností při provozování dráhy a provozování drážní dopravy podle údajů o technickém vybavení dopravny a způsobu jejího využití.

. . .

§ 22

Operativní řízení drážní dopravy

(1) Při organizování drážní dopravy se postupuje podle jízdního řádu, který je sestaven tak, že při pravidelnosti dopravy časové kolize vylučuje.

(2) Operativní řízení drážní dopravy uplatňuje provozovatel dráhy při mimořádnostech v drážní dopravě, jimiž jsou zpoždění, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost traťových úseků, zavedení mimořádných vlaků. Přitom zajišťuje, aby kapacita jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy byla maximálně využita například při použití jízd vlaků ve sledu, a zachovává přednost v jízdě vlaků podle pořadí:

a) nutné pomocné,

b) mimořádné v obecném zájmu,

c) expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv a souprav pro tyto vlaky) **a vlaky pro přepravu poštovních zásilek** s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, mezistátní nákladní expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt,

d) expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv a souprav pro tyto vlaky) s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, mezistátní nákladní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt,

e) spěšné,

f) osobní,

g) ostatní nákladní vlaky v pořadí:

1. vnitrostátní expresní,

2. ostatní nákladní,

h) lokomotivní,

i) služební a pracovní.

(3) U vlaků stejného pořadí o přednosti rozhoduje vyšší technická rychlost vlaku a dále případně větší hodnota zpoždění. U nákladních vlaků mají přednost též vlaky přepravující zboží podléhající rychlé zkáze a živá zvířata.

(4) Pokud je to pro maximální využití kapacity daného úseku dráhy vhodné, musí provozovatel dráhy upřednostnit vlak s nižším pořadím v případě, že má tento vlak vyšší technickou rychlost než vlak s vyšším pořadím, avšak pouze za podmínky, že vlak s vyšším pořadím bude veden v těsném sledu za tímto vlakem.

**§ 22a**

**Podmínky dostupnosti trasy vlaků a provozně technické vlastnosti drah z hlediska jejich srovnatelnosti**

**Za dostupnou trasu vlaků mezi 2 totožnými místy na dráze při využití jiné dráhy se srovnatelnými provozně technickými vlastnostmi se považuje dráha nebo její část**

**a) s průjezdným průřezem a traťovou třídou zatížení se shodnými nebo vyššími mezními hodnotami jako dráha nebo její část určená k přednostnímu přidělování kapacity dráhy,**

**b) vybavená elektrickou trakcí, je-li dráha nebo její část určená k přednostnímu přidělování kapacity dráhy vybavena elektrickou trakcí, a**

**c) jejíž délka nepřesáhne délku dráhy nebo její části určené k přednostnímu přidělování kapacity dráhy o více než 60 km.**

…

§ 25

(1) Koleje, výhybky, zařízení pro boční ochranu koleje a návěstidla musí být označena číslem, popřípadě písmeny nebo jejich kombinacemi. V jedné stanici se stejné označení zařízení nesmí opakovat.

(2) Pravidelná jízda vlaků na dvojkolejných tratích je pravostranná a jednosměrná. Pokud koleje tratí jsou vybaveny zabezpečovacím zařízením umožňujícím jízdu v obou směrech, mohou být pojížděny v obou směrech. Jízda vlaků pro přepravu cestujících musí být vždy zabezpečena.

(3) Vlaky pro přepravu cestujících musí být vybaveny mobilní částí zabezpečovacího zařízení, která zaručuje součinnost s traťovou částí zabezpečovacího zařízení a kontrolu rychlosti jízdy vlaku. Tato součinnost nemusí být zaručena po dobu rekonstrukce nebo modernizace zařízení, drážních vozidel nebo staveb nezbytných pro zabezpečení provozování dráhy, je-li jednotnými technologickými postupy pro řízení vlaků zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy v jednotlivých režimech zabezpečení jízdy vlaků podle ~~§ 27 odst. 7~~ § **27 odst. 8**.

(4) Traťová i mobilní část vlakového zabezpečovače musí zajišťovat spolehlivý přenos informace do mobilní části.

(5) Mobilní část vlakového zabezpečovače musí zajišťovat zastavení vlaku v případě, kdy osoba řídící drážní vozidlo nezareaguje včas na činnosti zařízení, jež její reakci vyžaduje.

§ 26

(1) Návěstní soustava je tvořena jednotným systémem viditelných návěstí ve stanoveném provedení, tvaru a barvě a slyšitelných návěstí ve stanoveném provedení. Návěstní soustava musí umožnit snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a bezpečné provozování drážní dopravy.

(2) U světelných návěstidel musí návěstní soustava navíc zajistit návěstění rychlosti jízdy a včasné upozornění na návěst nařizující snížení rychlosti nebo zastavení vlaku.

(3) Návěstní soustava používá při návěstění červené, žluté, zelené, bílé, popřípadě modré barvy světel nebo návěstních nátěrů a dále návěstní nátěry barvy černé a šedé. Návěstní světlo barvy červené znamená vždy návěst "Stůj", návěstní světlo barvy zelené znamená návěst dovolující jízdu. Před návěstidlem s návěstí "Stůj" musí drážní vozidlo vždy zastavit, není-li jeho další jízda prokazatelně povolena jiným způsobem.

(4) Na návěstidle nesmí svítit více než dvě světla. Pouze jedno z nich smí svítit přerušovaně.

1. ~~Každé zhaslé návěstidlo, pokud není označeno za neplatné, má význam nejpovážlivější návěsti, kterou může toto návěstidlo návěstit.~~

**(5) Každé zhaslé návěstidlo, pokud není označeno za neplatné, nebo není zhaslé vlivem činnosti zabezpečovacího zařízení, má význam nejpovážlivější návěsti, kterou může toto návěstidlo návěstit. Při automatickém provozu bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo mohou být pro jízdu drážního vozidla návěstidla zhaslá a nemusí být označena za neplatná.**

§ 27

Organizování drážní dopravy

(1) Drážní doprava pro přepravu cestujících se organizuje podle jízdního řádu.

(2) Drážní dopravu smí řídit jen odborně způsobilé osoby.

1. ~~Jízda vlaků pro přepravu cestujících smí být řízena~~
2. ~~vlakovým zabezpečovacím zařízením prostřednictvím návěstí nebo informací, přenášených na stanoviště osoby řídící drážní vozidlo nebo prostřednictvím automatického řízení vlaku,~~
3. ~~návěstmi světelných návěstidel,~~

~~c) kombinací řízení podle písmen a) a b),~~

~~d) v případě poruchy vlakového zabezpečovacího zařízení nebo návěstidel dorozumíváním prostřednictvím technického zařízení.~~

**(3) Jízda vlaků pro přepravu cestujících musí být řízena**

**a) vlakovým zabezpečovacím zařízením prostřednictvím návěstí nebo informací přenášených na stanoviště osoby řídící drážní vozidlo,**

**b) návěstmi světelných návěstidel,**

**c) technickým systémem pro automatický provoz,**

**d) telefonickým dorozumíváním,**

**e) kyvadlovým provozem v určeném úseku trati, který je zajišťován jediným osobním vlakem jezdícím oběma směry po téže koleji,**

**f) pokynem odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu nebo**

**g) jízdou podle rozhledu.**

**(4) V době rekonstrukce dráhy musí být výlukový provoz na obousměrně pojížděné traťové koleji se zřízeným jednosměrným automatickým blokem zabezpečen tak, aby na ní mohlo vjet pouze jediné drážní vozidlo; drážní vozidlo musí mít po celou dobu jízdy na takové koleji aktivován vlakový zabezpečovač a musí z takové koleje do pravidelného pravostranného jednosměrného provozu vyjíždět ve stanoveném směru.**

~~(4)~~ **(5)** Jízda služebního vlaku na trať smí být zahájena za posledním vlakem pro přepravu cestujících jedoucím v daném směru podle jízdního řádu jen se souhlasem odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu na trati.

~~(5)~~ **(6)** K odstranění následků mimořádné události při provozování drážní dopravy smí jet služební vlak na traťový úsek obsazený vlakem pro přepravu cestujících podle technologického postupu stanoveného provozovatelem dráhy.

~~(6)~~ **(7)** O průběhu řízení drážní dopravy se vede písemný záznam nebo záznam pořízený technickým zařízením na jiných médiích, který musí být uchován alespoň po dobu 12 hodin. Na záznamu musí být registrováno datum a čas zaznamenávaných informací.

~~(7)~~ **(8)** Při provozování dráhy speciální musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro

1. řízení jízdy vlaků v různých režimech zabezpečení jízdy,
2. používání návěstí, jejich význam, provedení a umístění,

c) obsluhu, údržbu, zkoušky a činnost zabezpečovacího zařízení,

d) řízení drážní dopravy při mimořádných událostech~~.~~ **a**

**e) automatický provoz bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.**

. . .

§ 34

Použití drážního vozidla

1. K jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které
2. má překročeny přípustné meze opotřebení, nebo nepřípustné poškození nebo trhliny na provozně důležitých částech vozidla, s výjimkou drážního vozidla přepravovaného do místa opravy, pokud není bezprostředně ohrožena bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy,
3. má závadu na brzdovém systému, která může způsobit nespolehlivé brzdění drážního vozidla nebo vlaku,
4. má nefunkční návěstní zařízení nebo zabezpečovací zařízení v rozsahu bezprostředně ohrožujícím bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy,
5. nemá provedenou pravidelnou kontrolu technického stavu, s výjimkou drážního vozidla přepravovaného do místa opravy a loženého nákladního vozu, přepravovaného do místa vykládky, pokud svým technickým stavem bezprostředně neohrožuje bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy,
6. svým technickým stavem ohrožuje životní prostředí,
7. má poškození, případně deformace vozové skříně, nebo pojezdu, nebo má jiné závady bezprostředně ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy,
8. je zjevně nerovnoměrně naloženo nebo jeho náklad není řádně uložen a zajištěn, nebo přeprava nákladu není dovolena,
9. některou svou součástí překračuje obrys drážního vozidla nebo jakákoliv součást nákladu na drážním vozidle taženém nebo vozidle speciálním přesahuje stanovený průjezdný průřez, nejedná-li se o dopravu zvlášť povolenou,
10. nezaručuje součinností s kolejovými obvody správnou činnost zabezpečovacího zařízení, nejedná-li se o jízdu zvlášť povolenou, nebo
11. je vyhodnoceno diagnostikou z indikátoru horkoběžnosti ložisek, z indikátoru horkých obručí nebo z indikátoru nekorektnosti jízdy v úrovni překračující úroveň STOP, je-li závada potvrzena neprodleně provedenou prohlídkou vozidla nebo jedná-li se o opakované vyhodnocení stejné závady u totožného vozidla.

(2) Drážní vozidlo, u kterého za jízdy došlo k závadám uvedeným v odstavci 1, smí dojet na místo, je-li to nezbytné, kde je možno závadu odstranit, avšak jen pokud tím není ohroženo bezpečné provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy.

**~~(~~**~~3) Na dráze v traťových úsecích provozovaných traťovou rychlostí vyšší než 160 km/h smí být použito pro jízdu vlaku pouze vedoucí drážní vozidlo vybavené mobilní částí vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS, která je kompatibilní s traťovou částí systému ERTMS/ETCS použitou na dané dráze.~~

**(3)** **Na dráze v traťových úsecích s výhradním provozem vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému14) nebo provozovaných traťovou rychlostí vyšší než 160 km/h smí být použito pro jízdu vlaku pouze vedoucí drážní vozidlo vybavené aktivní mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému14), která je kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na dané dráze; to neplatí pro jízdu vlaku na vyloučené koleji.**

**(4) Na dráze vybudované pro rychlost vyšší než 250 km/h se smí používat drážní vozidlo s nejvyšší dovolenou rychlostí alespoň 200 km/h; to neplatí pro jízdu drážního vozidla nebo řídicího vozu na vyloučené koleji za účelem stavby, údržby, opravy nebo rekonstrukce dráhy, kontroly stavu dráhy nebo odstraňování následků mimořádné události.**

~~(4)~~ **(5)** Přípustné meze opotřebení na provozně důležitých částech drážního vozidla a meze jeho funkčnosti v závislosti na vybavení drážního vozidla, na způsobu použití a na technických požadavcích dráhy, na které je drážní vozidlo provozováno, nesmí překračovat hodnoty mezních technických stavů, stanovené v technických podmínkách schváleného typu drážního vozidla; mezní hodnoty poškození na provozně důležitých částech drážního vozidla stanovují technické podmínky schváleného typu drážního vozidla. U vozidel, jejichž technické podmínky byly schváleny před účinností této vyhlášky, určuje přípustné meze opotřebení dopravce podle dokumentace výrobce tak, aby bylo zajištěno bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

§ 35

Řízení drážního vozidla

(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo

a) byla prokazatelně seznámena s traťovými poměry na tratích a v dopravnách, kde řídí drážní vozidlo,

b) posuzovala zjevné technické závady vzniklé na drážních vozidlech ve vlaku a rozhodovala o způsobilosti drážního vozidla k další jízdě, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba,

c) svěšovala a odvěšovala hnací drážní vozidlo, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba,

d) při vzdálení se z hnacího drážního vozidla nebo speciálního vozidla zajistila toto vozidlo proti samovolnému pohybu prostředkem s trvalým účinkem a proti neoprávněnému vstupu do vozidla,

e) řídila hnací drážní vozidlo jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy,

f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,

g) při posunu přizpůsobila rychlost jízdy jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu, sledovala ruční nebo jiné návěsti dávané osobou, která posun doprovází, a neprodleně zastavila drážní vozidlo, nejsou-li návěsti viditelné nebo trvale či opakovaně předávány nebo nejsou-li nahrazeny jiným způsobem návěstění,

h) hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst "Odjezd" nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,

i) za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost,

j) řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu,

k) nepoužívala osvětlení dálkovým reflektorem při setkávání se s vedoucím drážním vozidlem protijedoucího vlaku nebo s protijedoucími silničními vozidly na komunikaci podél trati,

l) najížděla při posunu na drážní vozidla tak opatrně, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob nebo nevznikla škoda na majetku,

m) zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem,

n) při jízdě udržovala brzdové zařízení vždy v pohotovosti a před sklonově obtížným místem trati je během jízdy vyzkoušela,

o) sledovala celkový chod hnacího drážního vozidla; v případě ohrožení bezpečnosti toto drážní vozidlo zastavila, učinila nezbytná opatření, podle možnosti zjistila závadu a odstranila ji,

p) při posunu, v obsazeném oddíle automatického bloku, a je-li to nařízeno, řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů**; při jízdě v obsazeném oddílu automatického bloku nesmí být překročena nejvyšší dovolená rychlost 40 km/h**,

q) při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě elektrického hnacího drážního vozidla vozidlo zastavila, a není-li na místě zjevná příčina výpadku, spojila se s osobou řídící drážní dopravu,

r) při zjištění závady na hnacím drážním vozidle oznámila tuto skutečnost osobě řídící drážní dopravu, s uvedením přibližné doby nutné k odstranění závady; není-li možné závadu odstranit na místě, provedla opatření k zajištění náhradního hnacího drážního vozidla,

s) odpovídajícím způsobem reagovala na hlasové nebo datové informace nebo příkazy předávané rádiovým zařízením, nebo

t) v případě zjištění závady na zařízení provozovatele dráhy neprodleně informovala osobu řídící drážní dopravu.

. . .

§ 37

Brzdění a rychlost jízdy vlaku

(1) Vlak, jehož stanovená rychlost je vyšší než 40 km.h-1, musí být brzděn průběžnou brzdou samočinnou.

(2) Vlak musí být brzděn tak, aby jeho brzdicí účinek zajistil bezpečné zastavení vlaku na zábrzdnou vzdálenost.

(3) Brzdicí účinek vlaku je určen brzdicími procenty. Tabulky brzdicích procent pro dráhu celostátní a dráhu regionální stanoví požadovaný brzdicí účinek vlaku, vyjádřený brzdicím procentem vlaku, v závislosti na dovolené rychlosti vlaku, jeho druhu a délce, na rozhodném spádu tratě a zábrzdné vzdálenosti na této trati. Tabulky brzdicích procent jsou uvedeny v příloze č. 2, která je součástí této vyhlášky.

(4) Skutečná brzdicí procenta každého vlaku se zjistí výpočtem podle vzorce:

celková brzdicí váha vlaku

Skutečná brzdicí procenta = kappa . -------------------------- . 100

celková hmotnost vlaku

Pokud jsou ve vlaku brzděném průběžnou brzdou zařazena též vozidla brzděná ruční brzdou, vynásobí se jejich brzdící váha při výpočtu celkové brzdící váhy vlaku koeficientem 0,75. Celková brzdicí váha vlaku brzděného průběžnou brzdou se rovná součtu všech brzdicích vah jednotlivých drážních vozidel vlaku s účinkující samočinnou průběžnou (tlakovou) brzdou zapnutou do průběžné brzdy vlaku a u vlaku s ručně brzděnými vozidly součtem brzdicích vah jednotlivých vozidel s obsluhovanou ruční brzdou. Celková hmotnost vlaku se rovná součtu hmotnosti jednotlivých drážních vozidel vlaku, hmotnosti nákladu na vozidlech a u vozidel s přepravou cestujících součtu průměrné hmotnosti cestujících (80 kg na osobu) podle stanovené obsaditelnosti vozidla. Hodnoty koeficientu k jsou uvedeny v příloze č. 2.

(5) Skutečná brzdicí procenta vlaku musí být vyšší nebo alespoň rovna požadovaným brzdicím procentům, která vycházejí z tabulek přílohy č. 2 této vyhlášky a pro konkrétní traťové úseky a pro konkrétní vlaky se uvádějí v jízdním řádu.

(6) Pro tratě se spádem větším než 40 ‰, pro vlečku a dráhu úzkého rozchodu stanoví požadovaný brzdicí účinek vlaku v závislosti na dovolené rychlosti a spádu tratě provozovatel dráhy svým pokynem.

(7) Vlak nesmí překročit nejvyšší dovolenou rychlost, která se určuje jako nejnižší hodnota z

a) traťové rychlosti na daném traťovém úseku,

b) nejvyšší provozní rychlosti drážních vozidel, z nichž je vlak sestaven,

c) dovolené rychlosti podle tabulek brzdicích procent v závislosti na druhu a délce vlaku, na rozhodném spádu tratě a zábrzdné vzdálenosti na této trati,

d) dovolené rychlosti stanovené návěstidly, písemným rozkazem nebo rozkazem daným telekomunikačním zařízením.

Při jízdě pod plným dohledem ~~vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14) je nejvyšší dovolená rychlost stanovena činností systému.

(8) Na tratích se zábrzdnou vzdáleností 1 000 m může být nejvyšší dovolená rychlost větší než 120 km.h-1, a to až do rychlosti 160 km.h-1 včetně, za podmínky, že návěst "Výstraha" nebo návěsti, které předvěstí sníženou rychlost, budou předvěstěny na vedoucím drážním vozidle prostřednictvím vlakového zabezpečovače již od předchozího návěstidla tak, aby informace o návěsti umožnila osobě řídící drážní vozidlo snížit rychlost vlaku na stanovenou rychlost pro daný vlak a traťový úsek nejpozději u návěstidla s návěstí "Výstraha" nebo u návěstidla návěstícího sníženou rychlost. Vlakový zabezpečovač musí zajišťovat registraci příjmu návěstí nařizujících snižování rychlosti. Nejvyšší dovolená rychlost smí být vyšší než 160 km/h pouze při jízdě pod plným dohledem ~~vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14). V traťovém úseku dráhy mezi státní hranicí a první pohraniční stanicí na území České republiky může být dovolena rychlost vyšší než 100 km/h, nejvýše však 160 km/h, také za podmínky, že vlak při předepsaném brzdění vlaku spolehlivě zastaví z dovolené rychlosti na vzdálenost mezi hlavním návěstidlem a návěstidlem, které je předvěstí hlavního návěstidla.

(9) Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy prováděnou osobou odborně způsobilou. Zkouška brzdy se provádí před odjezdem vlaku z výchozí dopravny. Zkouška brzdy se vykoná též i v jiné dopravně

a) dojde-li ke změně stanoviště, ze kterého se vlak řídí, s výjimkou vlaků provozovaných jako ucelená samostatná jednotka,

b) byl-li vlak rozpojen, s výjimkou odvěšení vozidel na konci vlaku, nebo

c) bylo-li na vlak přivěšeno další drážní vozidlo s propojeným průběžným potrubím.

(10) O provedené zkoušce brzdy u vlaků pro osobní přepravu, mimořádných v obecném zájmu, nákladních vlaků a u soupravových vlaků se provede zápis, který se následně předá osobě řídící drážní vozidlo. Zápis obsahuje

a) číslo vlaku a název dopravny, kde byla zkouška provedena, a datum provedení zkoušky,

b) režim brzdění,

c) hmotnost, brzdicí váhu a počet náprav nebo délku vlaku,

d) počet a druh zapojených brzd ve vlaku,

e) požadovaná brzdicí procenta,

f) skutečná brzdicí procenta,

g) u ručně zpracovaného zápisu podpisy odborně způsobilých osob, které zkoušku provedly.

(11) Způsoby a postupy pro zajištění vlaku v případě poruchy průběžné brzdy tak, aby mohl být vlak spolehlivě zajištěn proti ujetí na nejnepříznivějším spádu pojížděného traťového úseku, stanoví dopravce vnitřním předpisem.

. . .

§ 39

### Označování drážních vozidel návěstmi

1. Každý vlak musí být označen návěstí "Konec vlaku" a ~~za snížené viditelnosti i~~ návěstí "Začátek vlaku" ~~(noční znak)~~ a dále návěstí "Konec části vlaku", jede-li vlak po částech.
2. Hnací drážní vozidlo při posunu musí být ~~za snížené viditelnosti~~ označeno bílým světlem umístěným na obou čelech vozidla.

(3) Drážní vozidlo jedoucí jako posun mezi dopravnami na dráze celostátní a dráze regionální musí být označeno jako vlak.

HLAVA DRUHÁ

DRÁHA SPECIÁLNÍ (METRO)

§ 40

(1) Do vlaku pro přepravu cestujících nesmí být zařazena vozidla určená pro jiné účely.

(2) Délka vlaku pro přepravu cestujících nesmí být větší než délka hrany nejkratšího nástupiště pro cestující na příslušné trati. Přitom musí být zohledněny i možné nepřesnosti při zastavení vlaku.

(3) Zpětný pohyb vlaku při přepravě cestujících je dovolen pouze se souhlasem osoby odborně způsobilé řídící drážní dopravu na trati.

1. Při provozování drážní dopravy na dráze speciální (metro) musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro
2. sestavu vlaků a zařazování vozidel do vlaků,
3. způsob jízdy vlaku při různých provozních režimech,
4. úkony pro zahájení a ukončení jízd vlaků,
5. označování vlaků návěstmi,
6. vybavení provozními doklady a pomůckami,

f) způsob informování cestujících ve vlaku~~.~~ **a**

**g) automatický provoz bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.**

§ 41

Řízení drážního vozidla

1. Při řízení drážního vozidla musí osoba řídící drážní vozidlo
2. dodržovat jízdní řád,
3. předat řízení pouze oprávněné osobě,
4. opustit vozidlo až po jeho zajištění proti samovolnému pohybu nebo zásahu nepovolané osoby,
5. ponechat vozidlo na trati jen za dozoru odborně způsobilé osoby,
6. přesvědčit se, že cestující nebudou odjezdem vlaku ohroženi,

f) uzavřít dveře vozidel vlaku až po předchozím upozornění cestujících.

(2) Pro činnosti při řízení drážního vozidla platí jednotné technologické postupy dopravce.

**(3) Při automatickém provozu bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo provádí kontrolu automatického řízení a dohled nad bezpečností provozování dráhy a drážní dopravy osoba řídící drážní dopravu prostřednictvím audiovizuálních a jiných technických zařízení a v rozsahu stanoveném technologickými postupy. Činnost těchto zařízení musí být zaznamenávána záznamovým zařízením nejméně po dobu 24 hodin a záznam dat musí poskytovat dostatečné informace pro následnou analýzu sledu událostí vedoucích k mimořádné události.**

. . .

**§** 44

Mimořádné zastavení vlaku na trati

1. ~~Při mimořádném zastavení vlaku na trati z důvodu závady na drážním vozidle, nemůže-li vlak dojet do nejbližší stanice, musí být osobou řídící drážní vozidlo tato skutečnost neprodleně ohlášena osobě řídící drážní dopravu a vyžádána pomoc. Od vyžádání pomoci až do příjezdu pomocného vlaku musí zůstat vlak nezpůsobilý k jízdě na místě zastavení a nesmí být manipulováno s jeho řízením.~~

**(1) Při mimořádném zastavení vlaku na trati z důvodu závady na drážním vozidle nebo na technickém systému pro automatický provoz, při které vlak nemůže dojet do nejbližší stanice nebo na odstavnou nebo správkovou kolej depa, musí být osobou řídící drážní vozidlo nebo technickým systémem pro automatický provoz tato skutečnost neprodleně signalizována osobě řídící drážní dopravu, která zajišťuje další opatření podle technologických postupů. Do doby příjezdu pomocného vlaku nebo příchodu osoby oprávněné k řízení drážního vozidla musí být vlak na místě zastavení zajištěn proti pohybu a pod kontrolou osoby řídící drážní dopravu a nesmí být manipulováno s jeho řízením.**

(2) V případě nutnosti opuštění vlaku cestujícími musí být zajištěno jejich vystoupení na trať a odchod na určené místo.

1. Při provozování drážní dopravy na dráze speciální (metro) musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro
2. případ mimořádného zastavení vlaku na trati,
3. odsun vlaku nezpůsobilého k jízdě z trati,

c) zajištění bezpečnosti cestujících při nutnosti opuštění vlaku na trati.

. . .

§ 47

Rychlost jízdy drážního vozidla

1. Pro každou tramvajovou a trolejbusovou trať musí být stanovena nejvyšší dovolená rychlost jízdy drážního vozidla.

(2) Rychlost jízdy drážního vozidla nesmí být vyšší než 5 km.h-1 při

a) manipulaci drážních vozidel pro jejich spojení,

b) jízdě nad pracovní jámou.

(3) Rychlost jízdy drážního vozidla nesmí být vyšší než 10 km.h-1 při

~~a) jízdě proti hrotu kolejové výhybky postavené do odbočky, pokud není zajištěna proti nežádoucímu přestavení,~~

**a)** ~~b)~~ jízdě v halách a garážích,

**b)** ~~c)~~ couvání,

**c)** ~~d)~~ sunutí s výjimkou jízdy do svahu,

**d)** ~~e)~~ jízdě v traťových úsecích, na nichž se pracuje.

(4) Rychlost jízdy drážního vozidla nesmí být vyšší než 15 km.h-1 při

~~a) jízdě proti hrotu kolejové výhybky postavené do přímého směru, pokud není zajištěna proti nežádoucímu přestavení,~~

**a) jízdě proti hrotu kolejové výhybky, pokud není zajištěna proti nežádoucímu přestavení, přičemž při jízdě do odbočky musí rychlost jízdy současně odpovídat i geometrii oblouku,**

b) jízdě v oblouku o poloměru menším než 25 m.

(5) Pro jízdu drážních vozidel dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci, platí též ustanovení zvláštního předpisu.4)

. . .

§ 49

Řízení drážní dopravy

(1) V případech po nepříznivých klimatických podmínkách, nebo nebyla-li na dráze lanové drážní doprava provozována déle než tři dny, musí být provedena kontrola trati dráhy lanové pochůzkou před zahájením jízdy.

(2) Kontrolní jízdou7a) bez cestujících musí být ověřeno, zda se na trati nevyskytují závady nebo překážky, které by mohly ohrozit spolehlivost nebo bezpečnost.

~~(3) Drážní vozidla kyvadlových drah lanových určená pro přepravu více než 20 osob musí být doprovázena průvodcem a musí být vybavena zařízením pro spojení se stanicemi.~~

**(3) Drážní vozidlo kyvadlové dráhy lanové určené pro přepravu více než 20 osob musí být**

**a) doprovázeno průvodcem; to neplatí, je-li vybaveno technickým zařízením, které průvodce nahradí a které zajistí zejména sledování prostoru pro cestující,**

**b) vybaveno zařízením pro spojení se stanicemi a**

**c) vybaveno zařízením pro spojení kabin s osobou řídící lanovou dráhu.**

. . .

~~§ 59~~

~~Způsob a podmínky schvalování technické způsobilosti drážního vozidla~~

~~(1) Technickou způsobilost drážního vozidla hnacího, řídicího vozu, drážního vozidla taženého s rychlostí vyšší než 160 km.h-1, speciálního hnacího vozidla s rychlostí vyšší než 10 km.h-1 nebo o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t a drážního vozidla na dráze speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové schvaluje na základě typového osvědčení vydaného výrobcem a na základě ověření technickobezpečnostní zkouškou drážní správní úřad. Provedení technickobezpečnostní zkoušky se zaznamená do průkazu způsobilosti drážního vozidla.~~

~~(2) Drážní vozidla zahraničních železničních správ provozovaná na dráze celostátní, dráze regionální a na vlečce se považují za vozidla technicky způsobilá, jsou-li provozována podle podmínek smluvního ujednání dopravce se zahraniční železniční správou a odpovídají-li požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob a přepravovaných osob a věcí. Pro tato drážní vozidla se prokázání shody se schváleným typem nevyžaduje a průkaz způsobilosti se nevydává.~~

~~(3) Drážní vozidla, u kterých musí být pro schválení typu nebo změny provedeny zkoušky za jízdy, mohou být pro účely těchto zkoušek a zkušebního provozu používána na dráhách jen se souhlasem drážního správního úřadu na dobu určitou a za podmínek jím stanovených.~~

**§ 59**

**Ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí a ověření technické dokumentace drážního vozidla a provozuschopnosti jeho jednotlivých částí**

**Ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí a ověření technické dokumentace drážního vozidla a provozuschopnosti jeho jednotlivých částí se provádí v rámci technickobezpečnostní zkoušky drážního vozidla.**

§ 60

Technickobezpečnostní zkouška

(1) Pro technickobezpečnostní zkoušku se stanovují tyto podmínky:

a) provedení zkoušky v klidové poloze drážního vozidla,

b) provedení zkoušky při jízdě drážního vozidla,

c) zkoušky podle písmen a) a b) provádí právnická osoba určená Ministerstvem dopravy.

(2) Technickobezpečnostní zkouška podle odstavce 1 písm. a) se provádí na dráze tramvajové a na dráze trolejbusové tak, aby byl umožněn případný pohyb drážního vozidla, a na ostatních dráhách tak, aby byl umožněn pohyb drážního vozidla nejméně 100 m.

(3) Při technickobezpečnostní zkoušce drážního vozidla v klidové poloze se zjišťuje

a) úplnost a správnost dokladů drážního vozidla včetně dokladu o potvrzení shody se schváleným typem, vydaného výrobcem,

b) soulad technické dokumentace s provedením drážního vozidla a schváleným typem,

c) ověření funkce jednotlivých částí drážního vozidla.

(4) Technickobezpečnostní zkouška podle odstavce 1 písm. b) se provádí na traťovém úseku s příznivými směrovými a sklonovými poměry, kde traťová rychlost umožňuje jízdu alespoň zkušební rychlostí. U ucelených souprav se tato zkouška provádí s celou soupravou, u řídicích vozů ve spojení tohoto vozu s příslušným hnacím vozidlem, u tažených drážních vozidel ve spojení s vhodným hnacím vozidlem. Drážní vozidla se k provedení jízdní zkoušky vybavují plnými zásobami provozních hmot.

(5) Při technickobezpečnostní zkoušce za jízdy drážního vozidla se ověřují

a) údaje rychloměru,

b) brzdové vlastnosti drážního vozidla, zábrzdné dráhy a součinnost všech brzdových systémů na vozidle,

c) jízdní a provozní vlastnosti drážního vozidla při jmenovité konstrukční rychlosti a při rychlosti zkušební v každém směru jízdy; u řídicích vozů se ověřování provádí pouze ve směru sunutí,

d) funkce naklápění vozových skříní,

e) funkce vlakového zabezpečovače, automatizovaného řízení drážního vozidla a základních jistících a ochranných obvodů.

(6) Po ukončení zkoušky podle odstavce 5 se provede prohlídka zaměřená na kontrolu technického stavu drážního vozidla.

(7) Rozsah, způsob a podmínky provedení technickobezpečnostní zkoušky obsahuje technická norma.

(8) Ustanovení odstavce 5 písm. c) a d) se nevztahuje na drážní vozidla určená pro dráhu speciální, dráhu tramvajovou, dráhu trolejbusovou a dráhu lanovou a ustanovení odstavce 7 se nevztahuje na drážní vozidla určená pro dráhu lanovou.

(9) O provedení technickobezpečnostní zkoušky se vyhotovuje ~~zápis~~ **zkušební protokol.**

§ 61

~~Technické podmínky pro schválení typu drážního vozidla~~

**Technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí, které jsou podmínkou pro schválení typu vozidla**

1. Pro ~~dráhy železniční, dráhu tramvajovou a dráhu trolejbusovou~~ **dráhu místní, speciální, tramvajovou nebo trolejbusovou anebo vlečku** se schvalují typy
2. drážních vozidel hnacích a tažených,

b) speciálně konstruovaných kolejových vozidel určených pro výstavbu, opravy a údržbu drah včetně pojezdů nekolejových vozidel umožňujících jízdu nekolejových vozidel též po kolejích.

1. Pro každý typ drážního vozidla musí být vypracovány technické podmínky, které obsahují souhrnný výčet parametrů a technickoprovozních vlastností vozidla a jeho rozhodujících konstrukčních celků a částívčetně stanovení hodnot jejich mezních technických stavů. Provedení drážních vozidel musí
2. zaručovat bezpečnost provozování dráhy a bezpečnost osob,
3. odpovídat stanoveným technickým podmínkám,
4. odpovídat zvláštním předpisům,9)
5. odpovídat prostorové průchodnosti a parametrům dráhy, pro kterou je určeno,
6. odpovídat účelu, pro který je určeno,

f) splňovat požadavky na drážní vozidlo (konstrukční provedení a technickoprovozní vlastnosti) uvedené v příloze č. 3, která je součástí této vyhlášky. Pro drážní vozidla určená výhradně pro provozování na vlečkách platí ustanovení části II přílohy č. 3 přiměřeně.

(3) Obsah technických podmínek je uveden v příloze č. 4, která je součástí této vyhlášky. Pro řídicí vozy platí rozsah technických podmínek pro vozy osobní a hnací drážní vozidla přiměřeně. Obsah technických podmínek motorových lokomotiv uvedených v příloze č. 4, části I platí i pro motorové lokomotivy na dráze speciální.

(4) U jednotlivých typů drážních vozidel se naplnění obsahu technických podmínek podle odstavce 3 ověřuje zkouškami a zkušebním provozem.

(5) Na drážním vozidle lze použít konstrukční části z jiných vozidel schváleného typu**; to platí rovněž pro použití konstrukčních částí silničního vozidla schváleného typu na drážním vozidle provozovaném na dráze trolejbusové**. V takovém případě se zkoušky omezí na ověření vlastností, které může použitá část ovlivnit.

1. Schválený typ drážního vozidla nebo jeho konstrukční části je určen technickými podmínkami, technickou dokumentací a zprávou o rozsahu a výsledcích zkoušek vozidla, které schválil drážní správní úřad.

**§ 61a**

**Údaje zapisované do průkazu způsobilosti drážního vozidla**

**Do průkazu způsobilosti drážního vozidla, s výjimkou drážního vozidla provozovaného na dráze zkušební nebo dráze lanové, se zapisuje**

**a) evidenční číslo průkazu, označení drážního správního úřadu, který jej vydal a datum jeho vydání,**

**b) druh, typ, výrobní číslo a název drážního vozidla,**

**c) evidenční číslo drážního vozidla,**

**d) údaje o vlastníku a provozovateli drážního vozidla, kterými jsou obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo, jde-li o právnickou osobu, nebo obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, trvalý pobyt, datum narození a identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, jde-li o fyzickou osobu,**

**e) údaje o osobě zajišťující údržbu drážního vozidla, v rozsahu podle písmene d),**

**f) technické údaje o drážním vozidle,**

**g) číslo jednací a datum vydání rozhodnutí o schválení typu vozidla,**

**h) obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, která provedla technickobezpečnostní zkoušku, datum provedení technickobezpečnostní zkoušky a evidenční číslo zkušebního protokolu,**

**i) datum uvedení drážního vozidla do provozu,**

**j) číslo jednací a datum vydání rozhodnutí, jímž byla schválena změna konstrukce drážního vozidla představující podstatnou odchylku od schváleného typu vozidla, byla-li schválena, a**

**k) výsledky provedených pravidelných technických kontrol drážního vozidla a datum jejich provedení.**

**§ 61b**

**Technické požadavky na drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální pro případ nepoužití technické specifikace pro interoperabilitu**

**Technické požadavky na drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální zajišťující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy stanoví pro případ, že se nepoužije technická specifikace pro interoperabilitu, část I a II přílohy č. 3 této vyhlášky a část I přílohy č. 4 této vyhlášky.**

§ 62

~~Podmínky pro schvalování změny na drážním vozidle, jejíž podstatou je zásah do konstrukce vozidla, znamenající odchylku od schváleného typu~~

**Podstatné odchylky od schváleného typu vozidla a rozsah a způsob ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí drážním vozidlem, jehož konstrukce byla změněna**

~~(1) Podmínkami, podle nichž se schvaluje změna na drážním vozidle, jsou~~

~~a) ověření rozsahu a druhu odchylek od schváleného typu,~~

~~b) ověření změny zkouškou v rozsahu nezbytném k provedené změně podle odstavce 2,~~

~~c) kladný výsledek technickobezpečnostní zkoušky provedené v rozsahu nezbytném k ověření změny na drážním vozidle.~~

**(1) Splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí drážním vozidlem, jehož konstrukce byla změněna způsobem představujícím podstatnou odchylku od schváleného typu vozidla, se ověřuje technickobezpečnostní zkouškou, pro jejíž provedení se použije § 60 obdobně; ověření se provede v rozsahu odpovídajícím provedené změně konstrukce drážního vozidla.**

(2) ~~Odchylkou podle odstavce 1 písm. a) je změna~~ **Změnou, která představuje podstatnou odchylku od schváleného typu vozidla, je změna**

a) určení drážního vozidla,

b) druhu a typu hnacího motoru nebo přenosu výkonu,

c) převodu na nápravy,

d) zvýšení výkonu hnacího motoru o více než 15 %,

e) normalizovaného obrysu,

f) brzdového zařízení,

g) elektrického trakčního obvodu,

h) elektrického zapojení pomocných pohonů a změna jejich regulace,

i) elektrického ovládání a změna regulace funkce brzdy,

j) systému vlakového zabezpečovače,

k) související s vybavením palubní diagnostikou s přenosem dat,

l) rozchodu, rozvoru, vzdálenosti otočných čepů a uspořádání dvojkolí,

m) nejvyšší rychlosti (zvýšení),

n) nosných částí ovlivňujících jejich pevnost a funkčnost,

o) provedení pojezdu,

p) typu stabilního hasicího zařízení,

r) obvodů vícenásobného řízení,

s) vytápěcích a klimatizačních systémů s výjimkou klimatizací kabin řidiče (osoby řídící drážní vozidlo) drážního, tramvajového a trolejbusového vozidla s chladícím výkonem do 2000 W napájených z obvodů bezpečného napětí 24 V DC; provozovatel drážní dopravy má v případě instalace takového systému povinnost oznámit změnu Drážnímu úřadu,

t) související s tlakotěsným provedením drážního vozidla,

u) zdrojových energetických soustav,

~~v) zabudovaných určených technických zařízení; za změnu se nepovažuje výměna částí určených technických zařízení, která nejsou součástí ostatních zařízení uvedených v tomto odstavci, a při níž se nemění funkční vlastnosti ani parametry určeného technického zařízení,~~

**v) zabudovaných určených technických zařízení; to neplatí pro výměnu částí určených technických zařízení, která nejsou součástí ostatních zařízení uvedených v tomto odstavci, při níž se nemění funkční vlastnosti ani parametry určeného technického zařízení, nebo pro výměnu částí určených technických zařízení, která jsou součástí konstrukce silničního vozidla, které je drážním vozidlem provozovaným na dráze trolejbusové,**

w) konstrukční části, která zajišťuje součinnost vozidla se zabezpečovacím zařízením.

. . .

Drážní vozidla v provozu, která podléhají pravidelným technickým kontrolám, způsob a podmínky provádění těchto kontrol

§ 64

1. ~~Pravidelné technické kontrole, kterou se ověřuje technický stav drážních vozidel zařazených do provozu, podléhají~~
2. ~~hnací drážní vozidla,~~
3. ~~tažená drážní vozidla,~~
4. ~~speciální vozidla.~~

**(1) Pravidelné technické kontrole, kterou se ověřuje technický stav drážních vozidel, podléhá drážní vozidlo provozované na dráze jiné než celostátní nebo regionální, které je**

**a) hnacím drážním vozidlem,**

**b) taženým drážním vozidlem, nebo**

**c) speciálním vozidlem.**

(2) Časové nebo kilometrické intervaly pro provádění pravidelné technické kontroly podle odstavce 1 jsou uvedeny v příloze č. 5, která je součástí této vyhlášky.

(3) Technické kontrole mimo časový nebo kilometrický interval stanovený v příloze č. 5, která je součástí této vyhlášky, podléhají drážní vozidla uvedená v odstavci 1 po nehodě nebo mimořádné události s vlivem na jejich technickou způsobilost nebo v rozsahu odpovídajícímu opravě konstrukčních částí, jejichž funkčnost má vliv na bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy.

(4) Drážní hnací vozidla podléhají technické kontrole mimo časový nebo kilometrický interval stanovený v příloze č. 5, která je součástí této vyhlášky, nebyla-li více než šest měsíců užívána při provozování.

(5) Dopravce zajišťuje, aby provedení technické kontroly drážního vozidla zajišťovala jen osoba odborně způsobilá, která má k dispozici platnou dokumentaci shodného typu drážního vozidla včetně všech změn, a dohlíží, zda odborně způsobilá osoba používá technické vybavení a potřebná měřidla pro ověření hodnot technických stavů vozidla.

. . .

§ 65

1. Pravidelnou technickou kontrolou drážního vozidla pro ~~dráhu celostátní, dráhu regionální a~~ vlečku se ověřuje, odpovídá-li vozidlo schválenému typu, a zaručuje-li jeho technický stav při řádném používání vozidla jeho bezpečné a spolehlivé provozování až do následující pravidelné technické kontroly. Rozsah kontroly je uveden v příloze č. 6, která je součástí této vyhlášky.
2. Pravidelná technická kontrola drážního vozidla pro dráhu speciální (metro) se provádí v rozsahu stanoveném v příloze č. 6, která je součástí této vyhlášky, pro dráhu tramvajovou a dráhu trolejbusovou se provádí podle rozsahu stanoveného pro technickobezpečnostní zkoušky podle § 60.
3. Mezní hodnoty rozměrů dvojkolí drážního vozidla dráhy tramvajové se posuzují podle přílohy č. 7, která je součástí této vyhlášky. U drážního vozidla, které je přechodné na tratě zahraničních železničních správ, musí dovolené hodnoty rozměrů dvojkolí odpovídat podmínkám pro mezinárodní železniční přepravu.
4. Organizaci a provádění pravidelné technické kontroly jednotlivých typů drážních vozidel nebo konstrukčně podobné skupiny drážních vozidel ve stanoveném časovém nebo kilometrickém intervalu mohou zajišťovat jen osoby odborně způsobilé určené dopravcem.
5. Zápis o provedené pravidelné kontrole technického stavu drážního vozidla nebo kontrole mimo stanovený časový nebo kilometrický interval do průkazu způsobilosti pořídí odborně způsobilá osoba, která kontrolu organizovala nebo prováděla. U drážního vozidla, které nemá průkaz způsobilosti, zajistí dopravce vyznačení provedení technické kontroly datem a značkou místa kontroly přímo na určené místo na drážním vozidle.

…

§ 71

Vlakové rádiové zařízení

(1) Vlakové rádiové zařízení se zřizuje pro radiotelefonní spojení doprovodu vlaku s osobou řídící drážní dopravus doprovodem jiných vlaků a s pracovišti, která organizují drážní dopravu. Dále jej lze použít pro přenos signálů z vedoucího drážního vozidla na pevná zařízení dráhy a naopak a po dohodě s organizací telekomunikací pro veřejné telekomunikační účely.10)

(2) Přenáší-li vlakové rádiové zařízení signály pro řízení jízdy vedoucího drážního vozidla nebo lze-li jeho prostřednictvím řídit zařízení na dráze, musí být takový provoz registrován záznamovým zařízením, nejméně po dobu 24 hodin. Jedním z přenášených signálů na vedoucí drážní vozidlo musí být povel k samočinnému zastavení jízdy drážního vozidla.

(3) Využívá-li se vlakové rádiové zařízení i pro veřejné telekomunikační účely podle odstavce 1, musí mít provoz zajišťující řízení drážního vozidla nebo řízení zařízení na dráze přednost před provozem veřejným.

1. Mobilní část vlakového rádiového zařízení je součástí drážního vozidla, traťová část ~~(základnová radiostanice)~~ **tohoto zařízení včetně základnové radiostanice nebo části rádiového zařízení technického systému pro automatický provoz** je součástí zařízení dráhy. Přenosné rádiové zařízení, které není připojeno k elektrickým obvodům drážního vozidla nebo k anténě pevně instalované na drážním vozidle, není součástí drážního vozidla. Přenosné rádiové zařízení lze použít pouze v režimu nouzového rádiového spojení.

(5) Dopravce je povinen použít pro provoz:

a) na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci,

b) na tratích nebo části tratě vybavené vlakovým rádiovým zařízením systému GSM-R, zajišťujícím komunikační a hlasové funkce nebo datovou komunikaci ~~v systému ETCS~~ **prostřednictvím evropského vlakového zabezpečovacího systému14)**, drážní vozidlo vybavené kompatibilní mobilní částí systému GSM-R.

…

§ 76

1. Tratě, na nichž je povolena rychlost vyšší než 100 km.h-1, nevybavené traťovou částí vlakového zabezpečovače mohou být pojížděny rychlostí, která na nich byla dovolena před účinností této vyhlášky, i bez přenosu návěstí na vedoucí drážní vozidlo.

(2) Pro hnací drážní vozidlo na dráhách železničních, dráze tramvajové a dráze trolejbusové, provozované před účinností této vyhlášky, požádá dopravce Drážní úřad o vydání průkazu způsobilosti drážního vozidla, a to nejpozději do jednoho roku od účinnosti této vyhlášky. Nepožádá-li dopravce v této lhůtě o vydání průkazu způsobilosti, považuje se po uplynutí této lhůty drážní vozidlo za vozidlo bez průkazu způsobilosti. Do doby vydání průkazu způsobilosti lze předmětné drážní vozidlo na dráze provozovat, pokud svojí konstrukcí a technickým stavem zajišťuje bezpečnost drážní dopravy, obsluhujících osob a bezpečnost přepravovaných osob a věcí.

~~(3) Pro vozidla drah lanových provozovaná před účinností této vyhlášky vydá Drážní úřad průkazy způsobilosti při první pravidelné technické kontrole vozidel prováděné při prohlídce a zkoušce lanové dráhy.~~[~~13)~~](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173#f1632861)

**(3)** ~~(4)~~ Technická způsobilost drážního vozidla schválená před účinností této vyhlášky se posuzuje podle předpisů platných do účinnosti této vyhlášky.

**(4)** ~~(5)~~ U datovaných odkazů platí pouze uvedené vydání. U nedatovaných odkazů platí poslední platné vydání normy nebo technického předpisu včetně veškerých oprav a změn.

**(5)** ~~(6)~~ Pro provozování dráhy místní platí pravidla pro provozování dráhy regionální a pro provozování drážní dopravy na dráze místní platí pravidla pro provozování drážní dopravy na dráze regionální.

. . .

Příloha č. 1

K vyhlášce č. 173/1995 Sb.

Část I

. . . . . . . .

7.1**.** Návěstidlo s návěstí "Pískejte" je ~~sloupek, na kterém~~ **sloupek nebo návěstní deska na sloupku, na nichž** je pás střídavě červených a bílých pruhů stejné délky z materiálu odrážejícího světlo nebo s bílými odrazkami v červených pruzích. Návěstidlo se umísťuje před přejezdy zabezpečenými pouze výstražným křížem na vzdálenost stanovenou technickou normou ČSN 73 6380 "Železniční přejezdy a přechody" a může být umístěno před místa na traťových úsecích (tunely, mosty, zářezy), kde není zajištěn schůdný a manipulační prostor pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců pohybujících se na trati. Podmínky použití návěsti "Pískejte" se upraví ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy. Osoba řídící drážní vozidlo musí dávat za jízdy od návěstidla až k přejezdu nebo k místu, kde není zajištěn schůdný a manipulační prostor, opakovaně návěst "Pozor"; návěst "Pozor" nemusí být opakována, jestliže osoba řídící drážní vozidlo má bezpečně zjištěno, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace nebo že se v traťovém úseku nenachází žádný zaměstnanec.

[https://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/thumb/1995/1995c046z0173p001o019(N).png](https://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/1995/1995c046z0173p001o019.png)

. . .

9.2. "Označník" je ~~bílý sloupek s modrou hlavicí~~ **sloupek nebo návěstní deska na sloupku v bílé barvě s modrým pásem na vrcholu**, označující ve stanici místo mezi krajní vjezdovou výhybkou a vjezdovým návěstidlem, za které je bez zvláštních opatření zakázáno posunovat. Označník lze nahradit světelným seřaďovacím návěstidlem. Na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy se označník nezřizuje,

[https://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/thumb/1995/1995c046z0173p001o029(N).png](https://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/1995/1995c046z0173p001o029.png)

. . .

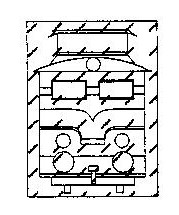
~~11.1. "Začátek vlaku" se za dne nijak zvlášť neoznačuje. Za snížené viditelnosti je to návěst, tvořená dvěma bílými světly ve stejné výši, doplněná u hnacích vozidel se střední reflektorovou svítilnou~~~~jedním bílým světlem v místě reflektorové svítilny,~~

~~obrázek~~

~~11.2. "Konec vlaku" se za dne i za snížené viditelnosti označuje dvěma červenými světly nebo dvěma koncovými návěstními obdélníkovými deskami, tvořenými červenými a bílými trojúhelníky proti sobě z materiálu odrážejícího světlo, umístěnými na konci vlaku ve stejné výši,~~

~~obrázek~~

**11.1. „Začátek vlaku“ je návěst tvořená 2 bílými světly umístěnými ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníky (spřáhlem) a třetím horním bílým světlem umístěným tak, aby světla tvořila rovnoramenný trojúhelník; návěst se umisťuje na přední straně prvního vozidla vlaku ve směru jízdy,**

****

**11.2. „Konec vlaku“ se označuje u osobních a nákladních vlaků 2 červenými světly. U nákladních vlaků a u všech vlaků při poruše červených světel mohou být červená světla nahrazena 2 koncovými návěstními obdélníkovými deskami tvořenými červenými a bílými trojúhelníky proti sobě z materiálu odrážejícího světlo. Návěst se umisťuje na konci posledního vozidla vlaku ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníky (spřáhlem),**

****

. . .

~~15. Návěsti systému ETCS:~~

~~Návěsti systému ETCS platí jen pro osoby řídící vedoucí drážní vozidla vybavená mobilní částí vlakového zabezpečovače systému ERTMS/ETCS v činnosti.~~

**15. Návěsti evropského vlakového zabezpečovacího systému:**

**Návěsti evropského vlakového zabezpečovacího systému platí jen pro osobu řídící vedoucí drážní vozidlo vybavené mobilní částí tohoto systému v činnosti.**

15.1. Návěst "Předvěst změny ~~úrovně ETCS~~ **úrovně evropského vlakového zabezpečovacího systému**" je žlutá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis "LT", ve spodní polovině "ETCS". Informuje osobu řídící drážní vozidlo o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost bude následovat návěstidlo s návěstí "Změna úrovně ETCS".

Obrázek 47-2018a.jpg

~~15.2. Návěst "Změna úrovně ETCS" je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis "LT", ve spodní polovině "ETCS". Označuje místo na trati, kde začíná oblast, ve které se zajišťuje jízda drážních vozidel pod dohledem ERTMS/ETCS jiné úrovně, a informuje o tom, že přepnutí zapnuté mobilní části ERTMS/ETCS do jiné úrovně ETCS je řízeno traťovou částí systému ERTMS/ETCS.~~

~~Obrázek 47-2018b.jpg~~

**15.2. Návěst „Změna úrovně evropského vlakového zabezpečovacího sytému“ je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT“, ve spodní polovině „ETCS“. Označuje místo na trati, kde začíná oblast, ve které se zajišťuje jízda drážních vozidel pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému jiné úrovně, a informuje o tom, že přepnutí zapnuté mobilní části tohoto systému do jiné úrovně je řízeno traťovou částí tohoto systému.**



~~15.3. Návěst "Vstup do oblasti ETCS úrovně 2" je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis "ETCS", ve spodní polovině "L2". Označuje místo na trati, kde začíná oblast, ve které se zajišťuje jízda drážních vozidel pod dohledem ETCS úrovně 2, a kde přitom není přepnutí řízeno traťovou částí systému ERTMS/ETCS. Návěst přikazuje osobě řídící drážní vozidlo po zastavení přepnout mobilní část vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS do úrovně 2, pokud bude vedoucí drážní vozidlo jedoucí jako vlak nebo posunový díl dále pokračovat v jízdě v oblasti ETCS.~~

~~Obrázek 47-2018c.jpg~~

**15.3. Návěst „Vstup do oblasti evropského vlakového zabezpečovacího systému úrovně 2“ je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „ETCS“, ve spodní polovině „L2“. Označuje místo na trati, kde začíná oblast, ve které se zajišťuje jízda drážních vozidel pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému úrovně 2 a kde přitom není přepnutí řízeno traťovou částí tohoto systému. Návěst přikazuje osobě řídící drážní vozidlo po zastavení přepnout mobilní část evropského vlakového zabezpečovacího systému do úrovně 2, pokud bude vedoucí drážní vozidlo jedoucí jako vlak nebo posunový díl dále pokračovat v jízdě pod dohledem tohoto systému.**



15.4. Návěst ~~"Stop značka ETCS"~~ **"Stop značka evropského vlakového zabezpečovacího systému"** je modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí. Označuje místo, které drážní vozidlo~~, jedoucí pod omezeným dohledem vlakového zabezpečovače systému ERTMS/ETCS,~~ nesmí projet v případech stanovených vnitřním předpisem provozovatele dráhy ~~pro provoz ERTMS/ETCS~~.

Návěst ~~"Stop značka ETCS"~~ **"Stop značka evropského vlakového zabezpečovacího systému"** může být doplněna jednou nebo více svítilnami pro vyjádření návěstí stanovených vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

Obrázek 47-2018d.jpg

15.5. Návěst "Lokalizační značka ~~ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému**" je bílá čtvercová tabule, na ní černá šipka směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí. Označuje místo, před kterým musí osoba řídící drážní vozidlo potvrdit, že kolej mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem je volná, je-li k tomu zařízením ETCS vyzván. Podrobnosti stanoví vnitřní předpis provozovatele dráhy.

Obrázek 47-2018e.jpg

~~15.6. Návěst "Výstupní hranice oblasti ETCS" je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř černý nápis "ETCS" a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu. Označuje místo na trati, kde končí oblast, ve které se zajišťuje jízda pod dohledem vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS, a informuje o samočinném přepnutí mobilní části vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS do úrovně národního vlakového zabezpečovače, je-li jím vozidlo vybaveno, nebo do ETCS úrovně.~~

~~Obrázek 47-2018f.jpg~~

**15.6. Návěst „Výstupní hranice oblasti evropského vlakového zabezpečovacího systému“ je bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř černý nápis „ETCS“ a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu. Označuje místo na trati, kde končí oblast, ve které se zajišťuje jízda pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému, a informuje o samočinném přepnutí mobilní části tohoto systému do úrovně národního vlakového zabezpečovače, je-li jím vozidlo vybaveno, nebo do úrovně 0.**



…

Příloha č. 3

k vyhlášce č. 173/1995 Sb.

Část I

Drážní vozidla dráhy celostátní a dráhy regionální

Další požadavky

…

12. Speciální hnací nebo řídicí vozidlo soupravy speciálních vozidel, které je určeno výhradně k provozování na území České republiky a je nově schvalováno do provozu po 1. 1. 2020, musí být vybaveno mobilní částí ~~vlakového zabezpečovače systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14) v případě, že bude provozováno na tratích, které jsou vybaveny provozovanou traťovou částí ~~vlakového zabezpečovače systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie 14). Tento požadavek se nevztahuje na speciální vozidlo, které smí být samostatně provozováno v dopravnách nebo v traťových úsecích jen na vyloučených kolejích.

…

Část II

Drážní vozidla dráhy celostátní a dráhy regionální Další požadavky

. . .

5. Hnací drážní vozidlo a řídicí vůz musí mít registrační rychloměr. Registrační rychloměr musí registrovat rychlost v závislosti na ujeté dráze, dobu stání a jízdy, čas, obsluhu tlačítka bdělosti vlakového zabezpečovače nebo zařízení pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo (pokud je drážní vozidlo tímto zařízením vybaveno) a doplňkové veličiny podle typu rychloměru. Hnací drážní vozidlo pro rychlost vyšší než 100 km.h-1 musí být vybaveno přesným kalibrovaným digitálním rychloměrem s korekcí průměru kol.

Každé nově schvalované vedoucí drážní vozidlo, při jehož řízení je přítomna pouze jedna osoba, musí být s výjimkou hnacích drážních vozidel určených výhradně pro posun vybaveno funkčním zařízením pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo schváleného typu, které může být součástí řídicích obvodů vozidla a zajišťuje při vyhodnocení nečinnosti osoby řídící drážní vozidlo zvukovou výstrahu a následné zastavení vlaku. Vedoucí drážní vozidlo s konstrukční rychlostí větší než 100 km.h-1 určené pro provoz na tratích vybavených traťovou částí vlakového zabezpečovače musí být vybavena kompatibilní funkční mobilní částí vlakového zabezpečovače podle § 9 této vyhlášky. Má-li být drážní vozidlo provozováno na tratích s řízením drážního provozu pomocí souboru technických zařízení a administrativních opatření pro řízení dopravy na tratích s jednoduchými dopravními poměry, musí být vybaveno kompatibilním technickým zařízením (terminálem) pro zajištění součinnosti. Pokud jsou hnací drážní vozidla a řídící vozy vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovače ~~systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému**, mohou být na uvedených tratích provozovány jako vedoucí drážní vozidlo jen s prokázanou kompatibilitou mezi mobilní a traťovou částí ~~systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14).

Hnací drážní vozidla a řídící vozy, které jsou nově schvalovány do provozu, musí být vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovače ~~systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14) v případě, že jsou tyto určeny k provozu na území ČR a zároveň (společně) i na území dalších členských států EU na tratích zařazených do transevropské dopravní sítě.

Hnací drážní vozidla a řídící vozy, které jsou určeny výhradně k provozování na území ČR a jsou nově schvalovány do provozu po 1. 1. 2017, musí být vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovače ~~systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14)v případě, že mají být provozovány na tratích, které jsou vybaveny schválenou traťovou částí vlakového zabezpečovače ~~systému ERTMS/ETCS~~ **evropského vlakového zabezpečovacího systému** podle předpisu Evropské unie14).

. . .

21. Vzdálenost mezi sousedními nápravami drážního vozidla smí být nejvýše ~~17 500~~ **20 000** mm a vzdálenost svislé roviny plochy nárazníku vozidla od osy krajní nápravy smí být nejvýše 4200 mm. Pro speciální vozidla je vzdálenost svislé roviny plochy nárazníku od osy krajní nápravy u vozidel s jednotlivými nápravami nejvýše 3830 mm a u vozidel s podvozky nejvýše 3830 mm od středu podvozku.

. . .

Část III

Drážní vozidla dráhy speciální

1. Skříň drážního vozidla musí umožnit nouzový výstup cestujících a možnost průchodu soupravou drážních vozidel.

2. Prostory určené pro výzbroj drážního vozidla musí být odděleny od prostoru pro cestující.

3. Na skříni drážního vozidla musí být označena zvedací místa.

4. Každé hnací drážní vozidlo pro přepravu cestujících musí být vybaveno

a) nejméně dvěma na sobě nezávislými brzdami s brzdným účinkem působícím na kola drážního vozidla, z nichž jedna je brzdou provozní,

b) mechanickou brzdou zajišťovací; touto brzdou může být jedna z brzd uvedených v písmenu a).

5. Brzdy uvedené v bodě 4 musí samostatně nebo ve vzájemné součinnosti zabezpečit brzdění

1. provozní,

b) nouzové,

c) zajišťovací.

6. Provozní brzda (elektrodynamická) musí umožnit zastavení drážního vozidla zatíženého nejvíce 0,5 t se středním zpožděním nejméně 0,9 m.s-2.

7. Při závadě provozní brzdy musí být uvedena automaticky do činnosti brzda druhá podle bodu 4 písm. a). Účinnost této brzdy nesmí být závislá na trakčním napětí. Brzdicí účinek musí být stejný jako u provozní brzdy.

8. Nouzová brzda (pneumatická, průběžná) musí umožnit zastavení drážního vozidla zatíženého nejvíce 0,5 t se středním zpožděním nejméně 1,1 m.s-2. Brzdicí účinek nesmí být závislý na dodávce elektrického proudu z trakčního vedení.

9. Zajišťovací brzda (mechanická - střadačová) musí udržet v klidu plně zatížené drážní vozidlo na největším sklonu trati.

10. Nouzová brzda musí být provedena tak, aby při roztržení vlaku byla uvedena do činnosti samočinně.

11. Při použití provozní nebo nouzové brzdy musí dojít k rozpojení jízdních obvodů.

12. Ostatní hnací drážní vozidla musí být vybavena brzdami dle bodu 4. Na tyto brzdy se nevztahují ustanovení bodů 6, 7, 8 a 11, a pokud vlak není vybaven pro průběžné brzdění, ani ustanovení bodu 10.

13. Vnitřní prostor drážního vozidla musí být proveden a uspořádán tak, aby při provozu byla co nejmenší možnost poranění cestujících o vyčnívající části uvnitř drážního vozidla. Hrany vyčnívajících částí ve vnitřním prostoru drážního vozidla musí být zaobleny poloměrem nejméně 3,5 mm.

14. Podlaha drážního vozidla musí být v neklouzavém provedení.

15. Drážní vozidlo musí být vybaveno nouzovým osvětlením, které v případě výpadku vnitřního osvětlení se samočinně uvede do činnosti. Toto osvětlení musí svítit nejméně po dobu jedné hodiny.

16. Světlá šířka otevřených dveří pro cestující musí být nejméně 1300 mm. Minimální výška dveří musí být 1950 mm.

17. Drážní vozidla bezbariérově přístupná, určená pro přepravu cestujících na vozících pro invalidy, musí mít, pokud to výška a vzdálenost hrany nástupiště vyžaduje, zdvihací mechanismus nebo plošinu pro bezbariérový přístup. V těchto drážních vozidlech musí být umožněn bezpečný průjezd vozíku na určené místo s možností otočení, místo pro stání vozíku musí být vybaveno úchyty proti nežádoucímu pohybu vozíku. Minimální šířka vnějších i vnitřních dveří vozidla pro bezbariérový přístup musí být 850 mm a šířka průjezdných míst minimálně 900 mm. Bezbariérově přístupná drážní vozidla musí mít vizuálně provedené informace pro cestující doplněny akustickými a optickými informačními prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a srozumitelné označení všech ovládacích prvků určených pro použití cestujícími. Sedadla určená osobám se sníženou schopností pohybu a orientace musí být označena mezinárodním symbolem. Bezbariérově přístupná drážní vozidla se samoobslužným ovládáním vnějších dveří musí být vybavena zařízením pro dálkové ovládání dveří osobami nevidomými a pohybově postiženými.

~~18.~~ ~~Dveře musí být v uzavřené poloze zajištěny. Dveře musí být možno v případě nouze otevřít ručně. Nouzové otevření dveří musí být zajištěno proti zneužití.~~

**18. Dveře musí být v uzavřené poloze zajištěny a musí je být možno z prostoru pro cestující v případě nouze otevřít ručně. Alespoň polovina dveří na každé straně drážního vozidla zkonstruovaného pro automatický provoz musí být vybavena zařízením umožňující nouzové otevření dveří z vnějšku vozidla.**

19. Dveře musí mít ochranná zařízení, která zabrání zranění cestujících při sevření. Dveře v pohybu musí být možno zastavit silou 147 N.

~~20. Všechny dveře drážního vozidla i soupravy drážních vozidel určené pro nástup a výstup cestujících musí být ovládané ze stanoviště osoby řídící drážní vozidlo. Uzavřená poloha všech dveří určených pro nástup a výstup cestujících musí být aktivně signalizována na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo.~~

**20. Všechny dveře drážního vozidla i soupravy drážních vozidel určené pro nástup a výstup cestujících musí být ovladatelné ze stanoviště osoby řídící drážní vozidlo; v případě automatického provozu vlaků musí být ovladatelné rovněž z řídicího střediska pro řízení drážní dopravy. Uzavřená poloha všech dveří určených pro nástup a výstup cestujících musí být aktivně signalizována na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo. V případě automatického řízení provozu vlaků musí být poruchové stavy dveří určených pro nástup a výstup cestujících aktivně signalizovány do řídicího střediska pro řízení drážní dopravy.**

21. Při otevřených dveřích nesmí být umožněn rozjezd drážního vozidla.

22. Sběrač proudu musí zabezpečit spolehlivý odběr proudu z přívodní kolejnice až do maximální konstrukční rychlosti drážního vozidla.

23. Stanoviště osoby řídící drážní vozidlo musí být odděleno od prostoru pro cestující a uspořádáno tak, aby byl zajištěn výhled osoby řídící drážní vozidlo všemi potřebnými směry za všech provozních podmínek.

24. Zařízení určená k řízení drážního vozidla musí být umístěna v operačním dosahu osoby řídící drážní vozidlo. **V případě automatického provozu vlaků může být zařízení pro manuální řízení drážního vozidla umístěno v prostoru pro cestující na takovém místě, aby byl zajištěn výhled osoby řídící drážní vozidlo všemi potřebnými směry za všech provozních podmínek.** Na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo musí být signalizace zejména funkce signálních a návěstních světel,

1. polohy dveří pro cestující,
2. činnosti brzd,
3. činnosti vlakového zabezpečovače,

e) použití signalizačního zařízení z prostoru pro cestující.

Signalizace musí být umístěna v zorném poli osoby řídící drážní vozidlo.

25. Stanoviště osoby řídící drážní vozidlo pro přepravu cestujících musí být vybaveno registračním rychloměrem, který musí zobrazovat nejméně okamžitou rychlost drážního vozidla v km/h, čas a počet ujetých km.

26. Registrační část rychloměru musí být umístěna tak, aby nemohla být poškozena při nehodě, a musí registrovat nejméně posledních 1000 m ujeté dráhy se záznamem

a) dráhy a rychlosti,

b) času,

c) druhu použité brzdy,

d) zapnutí (režim) zabezpečovacího zařízení **nebo technického systému pro automatický provoz**,

e) povolovacích kódů zabezpečovacího zařízení,

f) zakazujícího kódu zabezpečovacího zařízení,

g) směru pohybu drážního vozidla.

27. Speciální vozidlo hnací musí být vybaveno rychloměrem, který musí zobrazovat nejméně okamžitou rychlost v km/h a počet ujetých km.

28. Každé hnací drážní vozidlo v čele soupravy musí být vybaveno zvukovým výstražným zařízením ovládaným ze stanoviště osoby řídící drážní vozidlo.

29. Na drážní vozidla, která nejsou používána v pravidelné dopravě (např. historická drážní vozidla a jejich repliky), se další požadavky uvedené v části III této přílohy vztahují přiměřeně. Tato drážní vozidla nesmí být provozována, pokud svým technickým stavem bezprostředně ohrožují bezpečnost provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy.

**30. Drážní vozidlo řízené automaticky bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo musí být vybaveno**

**a) zařízením pro manuální řízení vozidla zajištěným proti zneužití,**

**b) zařízením pro obousměrnou komunikaci mezi cestujícím a provozním řídícím střediskem a**

**c) systémem umožňujícím vizuální monitorování prostoru pro cestující a přenos obrazu na provozní řídící středisko.**

**31. Při automatickém řízení drážního vozidla bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo musí být na provozní řídící středisko přenášen provozní stav vlaku a signalizace poruchových stavů.**

**32. Na drážní vozidla řízená automaticky bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo se požadavky uvedené v této části vztahují přiměřeně k jejich technickému řešení a ovládání.**

. . .

Příloha č. 4

k vyhlášce č. 173/1995 Sb.

OBSAH TECHNICKÝCH PODMÍNEK

. . . . . . .

Část II

Drážní vozidla dráhy speciální, dráhy tramvajové, dráhy trolejbusové a dráhy lanové

Význam použitých zkratek (druh drážního vozidla)

EVM Elektrická vozidla metra

Tram Tramvajová vozidla

Tr Trolejbusová vozidla

S Speciální vozidla

LD Vozidla dráhy lanové

OBSAH TECHNICKÝCH PODMÍNEK DRUH DRÁŽNÍHO VOZIDLA

7.31 Provozní hmoty EVM Tram Tr S LD

------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.31.1 množství a druh oleje v kompresoru EVM Tram Tr S LD

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.31.2 množství a druh oleje v převodovkách EVM Tram Tr S

------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.31.3. objem pískovače a druh písku Tram S

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.31.4 druh náplně klimatizačních a chladicích zařízení EVM Tram Tr S LD

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.32 Měřicí, kontrolní a signalizační přístroje (typ a určení přístroje, EVM Tram Tr S LD

počet kusů a umístění na drážním vozidle)

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7.33 Nátěry (použité nátěry respektující zdravotnická a ekologická hlediska) EVM Tram Tr S LD

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**7.34 Řídicí systém vozidla (typ, určení, popis funkce a jeho umístění na drážním vozidle) EVM**

. . .

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.

Časové nebo kilometrické intervaly pro provádění pravidelné technické kontroly

Kontrola technického stavu drážních vozidel musí být dopravcem zajištěna vždy nejdéle v následujících intervalech (kilometrické intervaly prohlídek se používají u vozidel, u nichž je sledování kilometrického proběhu prokazatelné):

1. Pro ~~dráhu celostátní, dráhu regionální, dráhu speciální a~~ vlečku

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pol. | Druh vozidla | Časový interval kontroly |
| 1.1.1. | Hnací drážní vozidla na ~~dráze celostátní, dráze regionální a~~ vlečce s výjimkou bodu 1.1.2. | 6 měsíců |
| 1.1.2. | Hnací drážní vozidla na vlečce s ročním provozním výkonem 2000 motorových hodin a méně | 2 roky[1)](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173?text=173%2F1995#f1632846) |

…………

Příloha č. 6 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.

ROZSAH TECHNICKÉ KONTROLY

Část I

Rozsah technické kontroly drážního vozidla pro ~~dráhu celostátní, dráhu regionální a~~ vlečku

Význam použitých zkratek (druh drážního vozidla)

|  |  |
| --- | --- |
| E | Elektrické lokomotivy |
| J | Elektrické jednotky (včetně jednotek s výkyvnou skříní) |
| M | Motorové lokomotivy |
| MV | Motorové vozy a motorové jednotky (včetně jednotek s výkyvnou skříní) |
| EV | Elektrické vozy |
| ŘV | Samostatné řídicí vozy |
| O | Osobní vozy |
| N | Nákladní vozy |
| S | Speciální vozidla |

Zkontrolovat se musí:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Poř. | Rozsah | Druh drážního vozidla | | | | | | | | |
| 1. | správnost a úplnost jeho označení a nápisů uvedených na drážním vozidle podle bodu 9 přílohy č. 3 | E | J | M | MV | EV | ŘV | O | N | S |
| 2. | narážecí ústrojí (typ, výška nad rovinou temene koleje **bez převýšení**) | E | J | M | MV | EV | ŘV | O | N | S |
| 3. | tahadlové ústrojí (typ, výška nad rovinou temene koleje **bez převýšení)** | E | J | M | MV | EV | ŘV | O | N | S |

…

Část II

Rozsah technické kontroly drážního vozidla pro dráhu speciální

Význam použitých zkratek (druh drážního vozidla)

EVM ...... Elektrická vozidla metra

S............. Motorové lokomotivy, speciálně konstruovaná kolejová vozidla určená pro výstavbu, opravy a údržbu dráhy

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Poř. | Rozsah | Druh drážního vozidla |
| 1. | Zkušební jízda, při které se ověří jednotlivé funkce drážního vozidla | EVM S |
| 2. | Zkontrolovat se musí: |  |
| 2.1. | správnost a úplnost označení drážního vozidla včetně orientací a nápisů | EVM S |
| 2.2. | narážecí ústrojí (typ, výška nad rovinou temene koleje **bez převýšení**) | S |

…