ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2010

Vyhlásené: 4. 9. 2010 Časová verzia predpisu účinná od: 15. 9.2010 do: 31. 1.2012

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

351

VYHLÁŠKA

Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky

z 19. augusta 2010

o dopravnom poriadku dráh

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa § 102 ods. 2 písm. b) a e) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o dráhach“) a podľa § 36 ods. 2 písm. a) a b) zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“) ustanovuje:

ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

§ 1
Predmet úpravy

Táto vyhláška ustanovuje podrobnosti o

a) prevádzkovaní jednotlivých druhov dráh a ich súčastí,

b) prevádzkovaní dopravy na dráhach,

c) zostavovaní a obsahu cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave,

d) prevádzke dráhových vozidiel,

e) technicko-bezpečnostnej skúške dráhových vozidiel,

f) technických prehliadkach dráhových vozidiel,

g) náležitostiach licencie,

h) náležitostiach žiadosti na začatie konania o povolenie na prevádzkovanie dráhy a náležitosti povolenia na prevádzkovanie dráhy.

§ 2
Výklad základných pojmov

Na účely tejto vyhlášky sa rozumie

a) dráhovým vozidlom dopravný prostriedok s pohonom alebo bez neho určený na pohyb dráhových vozidiel na dráhe, prepravu osôb, zvierat a vecí, na vykonávanie činností súvisiacich s výstavbou a údržbou dráhy alebo s prevádzkovaním dráhy, vedený pri svojom pohybe po dráhe,

b) hnacím dráhovým vozidlom dráhové vozidlo schopné vyvíjať ťažnú a brzdiacu silu na vlastný pohyb a brzdenie, alebo aj iných dráhových vozidiel, alebo určené aj na prepravu osôb a vecí,

c) vedúcim dráhovým vozidlom hnacie dráhové vozidlo alebo riadiaci vozeň, z ktorého sa ovláda chod tohto dráhového vozidla, vlaku alebo posunujúceho dielu,

d) riadiacim vozňom dráhové vozidlo bez vlastného pohonu, z ktorého možno riadiť hnacie vozidlo a viesť vlak alebo posunujúci diel; na ovládacom stanovišti riadiaceho vozňa sú základné ovládacie, brzdiace, kontrolné, ochranné a zabezpečovacie prvky potrebné na bezpečný a spoľahlivý chod vlaku alebo dráhového vozidla,

e) traťovým strojom dráhové vozidlo skonštruované na údržbu, opravu a rekonštrukciu dráhy, kontrolu stavu dráhy alebo na odstraňovanie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí; ak je traťový stroj vybavený vlastným pohonom, ide o traťový stroj s vlastným pohonom,

f) traťou vymedzená časť dráhy určená na pohyb vlaku a dráhových vozidiel spravidla rozdelená na traťové úseky medzi dopravňami s koľajovým rozvetvením a na koľaje v týchto dopravniach; pri električkovej dráhe je trať spravidla rozdelená na úseky medzi koľajovými rozvetveniami,

g) chodom podľa rozhľadu chod vlaku riadený len rozhľadom osoby vedúcej dráhové vozidlo tak, aby dráhové vozidlo bezpečne zastavilo pred iným dráhovým vozidlom, hlavným návestidlom platným pre jeho chod v zakazujúcej polohe a podľa možnosti pred inou prekážkou; chod podľa rozhľadu môže byť nariadený osobou riadiacou dopravu na dráhe alebo prevádzkovým predpisom manažéra infraštruktúry,

h) posunom každý úmyselne a organizovane vykonávaný pohyb dráhového vozidla okrem chodu vlaku,

i) vlakovým personálom obsadenie vlaku osobami určenými na vedenie a sprevádzanie vlaku; ak ho tvoria viaceré osoby, určí sa osoba, ktorá ostatné osoby riadi,

j) vlakovou cestou úsek koľaje v dopravni s koľajovým rozvetvením určený pre chod daného vlaku,

k) vozňom lanovej dráhy konštrukčný prvok slúžiaci na prepravu osôb, napríklad sedačka, kabína, gondola, transportný vozeň, kôš na státie, modulový vozeň, na montáž, údržbu a prehliadky zariadenia – montážny vozeň na visutej lanovej dráhe alebo na pozemnej lanovej dráhe; súčasťou vozňa sú aj všetky prvky a súčasti, ktoré slúžia na jeho pripojenie k lanu alebo k lanám, pohyb vozňa, brzdenie vozňa a podobne; vozne na pozemnej lanovej dráhe sa pohybujú po trati a môžu byť navzájom spojené do vlaku,

l) európskym systémom riadenia chodu vlaku vlakové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sa skladá z traťovej časti umiestnenej pevne na vhodných miestach pozdĺž trate a mobilnej časti umiestnenej na dráhových vozidlách,

m) najvyššou dovolenou rýchlosťou dráhového vozidla rýchlosť zhodná alebo nižšia ako jeho konštrukčná rýchlosť pre možné obmedzenia vyplývajúce z technických parametrov, daného režimu prevádzky alebo stavu jeho naloženia,

n) zaisťovacou brzdou dráhového vozidla brzda slúžiaca na zaistenie odstaveného vozidla; môže to byť napríklad ručná brzda, pružinová brzda, magnetická brzda s permanentným magnetom,

o) vlakom skupina dráhových vozidiel dopravovaná najmenej jedným hnacím dráhovým vozidlom alebo samostatné hnacie dráhové vozidlo, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, ktorý ide podľa cestovného poriadku alebo podľa pokynu osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe; na električkovej dráhe alebo trolejbusovej dráhe postačuje, že vlak ide s vedomím osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe,

p) chodom vlaku alebo dráhového vozidla pohyb dopravného prostriedku po dráhe; na električkovej dráhe a trolejbusovej dráhe sa používa pojem jazda.

PODROBNOSTI PREVÁDZKOVANIA DRÁHY

§ 3
Obsah prevádzkovania dráhy

(1) Podrobnosťami prevádzkovania dráhy je určenie spôsobu a podmienok zabezpečenia dráhy, obsluhy dráhy a organizovania dopravy na dráhe.

(2) Činnosti podľa odseku 1 vrátane riadenia dopravy na dráhe môžu vykonávať len osoby spôsobilé podľa § 31 až 33 zákona o dráhach, osobitného predpisu[1]) a prevádzkových predpisov

prevádzkovateľa dráhy, určené prevádzkovateľom dráhy.

(3) Dráha sa udržuje v prevádzkyschopnom stave, pravidelne sa kontroluje a udržiava spôsobilými osobami podľa osobitného predpisu[2]) a predpisov a technologických postupov prevádzkovateľa dráhy.

(4) Pri prerušení prevádzky na dráhe, ak dráhový podnik v čase určenom v § 98 ods. 5 nezačne s odstraňovaním dráhových vozidiel a nákladu, ktoré boli nehodou alebo mimoriadnou udalosťou poškodené, alebo ak o to dráhový podnik požiada prevádzkovateľa dráhy, môže ten vykonať potrebné opatrenia na odstránenie dráhových vozidiel a nákladu z dráhy.

(5) Na zabezpečenie plynulej prevádzky dráhy sú určené špeciálne technické prostriedky, ktorými sú pomocné vlaky, nehodové žeriavy, nakoľajovacie zariadenia, snehové pluhy, frézy, zariadenia na odstraňovanie námrazy na trolejovom vedení a podobne, príslušné podľa druhu dráhy.

ŽELEZNIČNÉ TRATE

Zabezpečenie dráhy

§ 4
Spôsob zabezpečenia dráhy

Zabezpečením dráhy sa rozumie určenie spôsobu a podmienok označovania zariadení dráhy, návestenia, dohľadnosti návestných znakov návestidiel, umiestnenia návestidiel a určenie zábrzdných vzdialeností.

§ 5
Označovanie dopravní a zariadení dráhy

(1) Osoba, ktorá riadi dopravu na dráhe, má k dispozícii na pracovisku schematický plán s popisným označením zariadení častí dráhy pridelených k príslušnej dopravni.

(2) Tabuľky traťových pomerov sú dokumenty, ktoré tvoria popis a označenie častí dráhy a technicko-prevádzkové údaje rozhodujúce pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na dráhe. V tabuľkách traťových pomerov sa uvádzajú pre každý úsek trate

a) dopravne a ich umiestnenie,

b) označenia súčastí dráhy rozhodujúce pre jej bezpečné prevádzkovanie,

c) tunely a ich umiestnenie, dĺžka, špecifické informácie týkajúce sa chodníkov, bodov bezpečného úniku a bezpečných miest evakuácie cestujúcich,

d) umiestnenie neutrálnych úsekov na elektrifikovaných tratiach,

e) najvyššia dovolená rýchlosť vlakov na trati, ak je to potrebné, rozdielna podľa druhu vlaku,

f) kategória zabezpečovacieho zariadenia,

g) režim prevádzky, napríklad dvojkoľajná trať, obojsmerná prevádzka,

h) systém napájania trakčného vedenia,

i) typ rádiového vybavenia pre styk osoby riadiacej dopravu na dráhe s osobou vedúcou dráhové vozidlo,

j) označenie rádiových kanálov pre spojenie osoby vedúcej dráhové vozidlo s osobou riadiacou dopravu na dráhe,

k) údaje o prechodnosti dráhových vozidiel,

l) údaje o najväčšej dovolenej dĺžke vlaku,

m) hodnoty sklonov trate a ich poloha,

n) údaje o sklonových pomeroch rozhodujúcich pre bezpečné brzdenie vlaku, posunujúceho dielu, ako aj odstavených vozidiel,

o) údaje o určenej zábrzdnej vzdialenosti,

p) názov organizácie zodpovednej za riadenie dopravy,

r) ďalšie informácie vyplývajúce z konštrukcie dráhy potrebné pre osobu vedúcu dráhové vozidlo na dráhe,

s) názov a oblasť centra riadenia dopravy na diaľkovo ovládaných tratiach.

Návestná sústava

§ 6

(1) Návestnú sústavu tvorí jednotný systém vizuálnych návestí v určenom vyhotovení, tvare a farbe a zvukových návestí počuteľných v určenom trvaní zvuku. Systém návestnej sústavy sa upraví tak, aby umožnil ľahké, rýchle a jednoznačné vyjadrenie a vnímanie návestí a zabezpečil bezpečné prevádzkovanie dopravy na dráhe. Návesti sa vyjadrujú určenými návestnými znakmi a zvukmi. Základné návesti návestnej sústavy sú uvedené v prílohe č. 1 prvej časti.

(2) Návesti sa dávajú návestnou pomôckou, napríklad návestnou zástavkou, lampášom alebo rukou – ručnými viditeľnými návesťami alebo zvukom – zvukovými návesťami, alebo prostredníctvom návestných znakov mechanických tvarových alebo svetelných návestidiel – viditeľnými návesťami, alebo sa môžu nahradiť príkazom. Pre osobu, ktorá vedie hnacie dráhové vozidlo na tratiach vybavených európskym systémom riadenia chodu vlaku, sú príkazy a informácie z dráhy prenášané prostredníctvom jeho ovládacej a zobrazovacej jednotky.

(3) Návesti dávané vlakovému personálu hlavnými návestidlami sú najmenej na zábrzdnú vzdialenosť a v traťových úsekoch medzi dopravňami najviac na dvojnásobok zábrzdnej vzdialenosti predzvestené návesťami predchádzajúcich hlavných návestidiel alebo návesťami samostatných predzvestí.

(4) Pred samostatnými svetelnými a mechanickými predzvesťami hlavných návestidiel v traťových úsekoch sa umiestňujú vzdialenostné upozorňovadlá. Pred svetelnými a mechanickými hlavnými návestidlami na širej trati sa vzdialenostné upozorňovadlá umiestňujú podľa miestnych podmienok na zabezpečenie určenej dohľadnosti návestidiel.

(5) Pri svetelných hlavných návestidlách platí zásada návestenia rýchlosti pre obvod výhybiek priľahlý k príslušnému hlavnému návestidlu. Po prechode vlaku poslednou výhybkou obvodu výhybiek priľahlých k hlavnému návestidlu smie vlak zvyšovať rýchlosť najviac na hodnotu, ktorá vyplýva z návestného znaku v hornej časti hlavného návestidla, najviac však na traťovú rýchlosť.

(6) Stožiarové hlavné návestidlá, predzvesti a trpasličie hlavné návestidlá platné iba pre vlak a stožiarové návestidlá pre posun sa pre ľahkú orientáciu rozlišujú farebným návestným označením jednotného vyhotovenia.

(7) Návestné znaky mechanických návestidiel a manažérom infraštruktúry určených výhybkových návestidiel, ak nie sú vyrobené z materiálu odrážajúceho svetlo, sa za zníženej viditeľnosti dávajú svetelnou návesťou – nočný znak. Ručné návesti sa za zníženej viditeľnosti dávajú svetelnou návesťou alebo sa návestná tabuľa ručnej návesti osvetlí – nočný znak.

(8) Zmeny stavebno-technických parametrov stavieb dráh a stavieb na dráhe, ktoré majú vplyv na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, sú návestené návesťami uvedenými v prílohe č. 1

prvej časti.

(9) Pri prevádzkovaní dráhy sa okrem základných návestí podľa odseku 1 používajú aj ďalšie návesti obsiahnuté v predpisoch manažéra infraštruktúry, ktoré táto vyhláška neupravuje. Zmenu doteraz používaných návestí a zavedenie nových návestí možno vykonať na návrh manažéra infraštruktúry po schválení ministerstvom. Vyhotovenie, význam a použitie návestí je na dráhe jednotné a nezameniteľné s návesťami podľa tejto vyhlášky. Ak sú na stýkajúcich sa dráhach povolené rôzne návesti a návestidlá, upravia sa tak, aby nedošlo k ich zámene alebo nesprávnemu pochopeniu. Nemôže sa meniť význam doteraz používaných návestí z povoľujúceho na zakazujúci alebo z obmedzujúceho na viac obmedzujúci.

(10) Znížená viditeľnosť je viditeľnosť, pri ktorej nie sú na vzdialenosť najmenej 100 m zreteľne viditeľné predmety a osoby v čase od súmraku do svitania, za hmly, sneženia, silného dažďa a v uzavretých neosvetlených priestoroch.

(11) Hlavné návestidlo je technické zariadenie, ktoré svojimi návestnými znakmi dovoľuje alebo zakazuje chod dráhového vozidla a vlaku za návestidlo a v zmysle príslušných predpisov manažéra infraštruktúry zároveň stanovuje najvyššiu dovolenú rýchlosť chodu.

(12) Obvod výhybiek priľahlý k hlavnému návestidlu je úsek koľaje s výhybkami od hlavného návestidla až za poslednú prechádzanú výhybku pred ďalším hlavným návestidlom. V obvode dopravne s koľajovým rozvetvením najďalej po úroveň vchodového návestidla tejto dopravne platného pre opačný smer chodu vlaku.

§ 7

(1) V návestnej sústave sa pri návestení používa červená, žltá, zelená, modrá a biela farba svetiel návestných svietidiel, svetlo odrážajúcich, neoslňujúcich návestných plôch – znakov určeného tvaru alebo návestných náterov, ako aj návestné nátery – označenia sivej, oranžovej a čiernej farby. Mechanické návestidlá návestia denné návesti len tvarom, polohou a náterom svojich návestných ramien a terčov. Mechanické návestidlá majú ako nočný znak jedno alebo dve svetlá, ak nie sú ramená a terče zhotovené z materiálu odrážajúceho svetlo. Na rozlíšenie významu návestí sa môže použiť prerušované svetlo. Farebné vyhotovenie – kolorimetrické súradnice návestných svetiel je uvedené v prílohe č. 1 tretej časti.

(2) Na návestidle môžu svietiť súčasne najviac tri návestné svetlá; len jedno z nich môže byť prerušované. Ak svietia súčasne tri svetlá, jedno je biele. Tieto návestné svetlá môžu byť v hornej a spodnej časti doplnené svetelnými symbolmi alebo číslicami označujúcimi jednotlivé stupne rýchlosti. Svetelné symboly s číslicou môžu byť nahradené doskou s číslicou z odrazového materiálu, ak umožňujú zvýšenie rýchlosti voči návesti vyjadrenej návestným svetlom. Ďalej v spodnej časti indikátormi určujúcimi číslo traťovej koľaje a smer chodu, označením spádoviskového návestidla alebo ďalšími symbolmi, ktoré sa nesmú dať zameniť s návestnými svetlami.

(3) Ak svieti na návestidle jedno svetlo alebo návestná plocha odrážajúca svetlo hnacieho vozidla, základný význam návestných farieb je tento:

a) červená – návesť „Stoj“,

b) žltá – návesť „Výstraha“,

c) zelená – návesť „Voľno“,

d) modrá – návesť „Posun zakázaný“,

e) biela – návesť „Posun dovolený“.

(4) Zhasnuté návestidlo alebo predzvesť, ak nie sú označené ako neplatné, alebo pochybný či

nezreteľný návestný znak sa považuje za návesť závažnejšieho charakteru alebo za zakazujúcu návesť, ak pokyn manažéra infraštruktúry neurčuje inak.

§ 8
Dohľadnosť návestných znakov návestidiel a návestí

(1) Dohľadnosť návestných znakov hlavných návestidiel a predzvestí je pre pozorovateľa zo stanovišťa osoby vedúcej dráhové vozidlo pohybujúce sa najvyššou dovolenou rýchlosťou, najmenej na vzdialenosť, ktorú vlak prejde počas 12 sekúnd, nesmie byť však menšia ako 100 m. Dohľadnosť návestných znakov týchto návestidiel pre pozorovateľa zo stanovišťa osoby, ktorá vedie vedúce dráhové vozidlo pohybujúce sa najvyššou dovolenou rýchlosťou, možno znížiť až na vzdialenosť, ktorú prejde počas siedmich sekúnd v týchto prípadoch:

a) ak sú pred takýmto návestidlom umiestnené vzdialenostné upozorňovadlá,

b) pri odchodovom návestidle alebo pri cestnom návestidle na konci koľaje v dopravni,

c) pri návestidle, pred ktorým je na vzdialenosť kratšiu, ako je zábrzdná vzdialenosť, umiestnené iné hlavné návestidlo vo funkcii opakovacej predzvesti alebo samostatná opakovacia predzvesť,

d) ak je technickými prostriedkami zabezpečené zastavenie vlaku pri prekročení určenej rýchlosti alebo nedodržaní brzdnej krivky.

(2) Dohľadnosť návestných znakov z idúceho vedúceho dráhového vozidla môže byť vo vzdialenosti podľa odseku 1 medzi dráhovým vozidlom a návestidlom prerušená pohyblivými či pevnými prekážkami za podmienky, že sa tým nezhoršia možnosti bezpečného zastavenia dráhového vozidla pred týmto návestidlom.

(3) Dohľadnosť návestných znakov návestidiel a návestí pre posun je pre pozorovateľa zo stanovišťa osoby vedúcej dráhové vozidlo najmenej na vzdialenosť 50 m. Dohľadnosť vzdialenostných upozorňovadiel a ostatných návestidiel so stálym nepremenným návestným znakom je pre pozorovateľa zo stanovišťa osoby vedúcej dráhové vozidlo najmenej na vzdialenosť 50 m.

(4) Ručné návesti sa dávajú osobe, ktorá vedie vedúce dráhové vozidlo, dovtedy, pokým táto osoba nepotvrdí príjem návesti, nekoná v súlade s ich významom alebo dráhové vozidlo neprejde okolo stanovišťa, z ktorého sa návesť dáva, alebo osoby, ktorá návesť dáva. Ak je posun riadený ručnými návesťami dávanými osobou, tieto návesti sa dávajú počas celého posunu až do zastavenia posunujúceho dielu.

§ 9
Zábrzdná vzdialenosť

(1) Zábrzdná vzdialenosť je dráha určená na bezpečné zastavenie vlaku. Zábrzdné vzdialenosti sú

a) najmenej 400 m pre traťové úseky s rýchlosťou 60 $km.h^{-1}$ a nižšou,

b) najmenej 700 m pre traťové úseky s rýchlosťou vyššou ako 60 $km.h^{-1}$ do rýchlosti 100 $km.h^{-1}$ vrátane,

c) najmenej 1 000 m pre traťové úseky s rýchlosťou vyššou ako 100 $km.h^{-1}$ do rýchlosti 140 $km.h^{-1}$ vrátane,

d) najmenej 1 500 m pre traťové úseky s rýchlosťou vyššou ako 140 $km.h^{-1}$ do rýchlosti 160 $km.h^{-1}$ vrátane,

e) najmenej 2 000 m pre traťové úseky s rýchlosťou vyššou ako 160 $km.h^{-1}$ do rýchlosti 200 $km.h^{1}$ vrátane.

(2) Dĺžky úsekov určených na bezpečné zastavenie vlaku pre jednotlivé trate sú určené v tabuľkách traťových pomerov.

(3) Na traťových úsekoch so zábrzdnou vzdialenosťou najmenej 1 000 m môžu ísť vlaky rýchlosťou 141 $km.h^{-1}$ až 160 $km.h^{-1}$ za podmienky, že sú dostatočne obrzdené pre túto rýchlosť a že návesť „Výstraha“ alebo návesti nariaďujúce očakávať zníženie rýchlosti budú prenesené na vedúce hnacie dráhové vozidlo najmenej 1 000 m pred návestidlom s týmito návesťami. Vlak okolo hlavného návestidla s návesťou „Výstraha“ alebo návesťou nariaďujúcou očakávať zníženie rýchlosti smie ísť rýchlosťou zodpovedajúcou návesti na tomto návestidle, najviac však rýchlosťou 140 $km.h^{-1}$.

(4) Na traťových úsekoch so zábrzdnou vzdialenosťou najmenej 1 500 m vybavených traťovou časťou európskeho systému riadenia chodu vlaku môžu ísť vlaky vybavené vozidlovou časťou tohto systému rýchlosťou 161 $km.h^{-1}$ až 200 $km.h^{-1}$, ak sú obrzdené pre túto rýchlosť, prenos príkazov a informácií týmto systémom na vedúce hnacie dráhové vozidlo je funkčný a konštrukčné vyhotovenie dráhy a jej súčastí umožňuje prevádzku takouto rýchlosťou.

(5) Pri dodatočnom postavení vlakovej cesty od návestidla, ktoré ukončuje postavenú vlakovú cestu po ďalšie návestidlo umiestnené na menšiu ako zábrzdnú vzdialenosť, nemusí sa rozsvietenie povoľujúcej návesti na tomto návestidle predzvestiť.

§ 10
Vlakové zabezpečovacie zariadenie

(1) Trate s traťovou rýchlosťou vyššou ako 120 $km.h^{-1}$ sa vybavia traťovou časťou vlakového zabezpečovacieho zariadenia.

(2) Traťová časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia je súčasťou dopravnej cesty dráhy a jeho mobilná časť je súčasťou hnacieho dráhového vozidla alebo riadiaceho vozňa, na ktorom je umiestnená. Vlakové zabezpečovacie zariadenie sa upraví tak, aby pri chode rýchlosťou vyššou ako 120 $km.h^{-1}$ jeho traťová časť a mobilná časť zabezpečovali spoľahlivý prenos návestí a príkazov z dráhy na vedúce dráhové vozidlo.

(3) Mobilná časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia zabezpečuje

a) registráciu príjmu návesti alebo príkazov, ktoré zakazujú chod, a registráciu bdelosti rušňovodiča v čase príjmu návesti a trvale počas chodu vlaku,

b) potrebné zníženie rýchlosti alebo zastavenie, ak osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, primerane nereaguje,

c) zastavenie vozidla a vlaku, ak osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, nereaguje včas na povel zariadenia vyžadujúceho reakciu.

(4) Novobudované systémy vlakového zabezpečovacieho zariadenia zabezpečia kontrolu rýchlosti vlaku.

(5) Vlak môže ísť rýchlosťou vyššou ako 160 $km.h^{-1}$, iba ak prenos príkazov a informácií európskym systémom riadenia chodu vlaku na vedúce dráhové vozidlo je funkčný a konštrukčné vyhotovenie dráhy a jej súčastí umožňuje prevádzku takouto rýchlosťou.

(6) Vlak môže ísť rýchlosťou vyššou ako 60 $km.h^{-1}$, iba ak je vybavený vlakovým zabezpečovacím zariadením, ktoré kontroluje bdelosť rušňovodiča a zastaví ho, ak rušňovodič v stanovenom časovom intervale nereaguje. Ak toto zariadenie nie je funkčné, prejde na stanovište rušňovodiča iná osoba schopná zastaviť vlak pri neschopnosti rušňovodiča.

(7) Ak nie je možné osobu podľa odseku 6 doplniť, zníži sa rýchlosť vlaku na 60 $km.h^{-1}$.

Obsluha dráhy

§ 11
Spôsob obsluhy dráhy

Obsluha dráhy sa vykonáva prostredníctvom dopravní a stanovíšť, obsluhou výhybiek, zabezpečovacieho zariadenia, oznamovacieho zariadenia a telekomunikačného zariadenia určeným spôsobom.

§ 12
Dopravne a stanovištia

(1) Na obsluhu dráhy sú určené dopravne s koľajovým rozvetvením a bez koľajového rozvetvenia.

(2) Na obsluhu dráhy sa môžu zriadiť aj stanovištia, ktoré slúžia na obsluhu miesta odbočenia z trate na vlečku alebo na nákladisko, na obsluhu priecestného zabezpečovacieho zariadenia alebo na obsluhu koľajovej spleti alebo koľajovej križovatky.

(3) Každá dopravňa s koľajovým rozvetvením má spracovaný prevádzkový poriadok obsahujúci technologické postupy činnosti pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe podľa údajov o technickom vybavení dopravne a o spôsobe jej využitia.

§ 13
Obsluha výhybiek a zabezpečovacieho zariadenia

(1) Výhybky nie je dovolené prestavovať pod pohybujúcimi sa vozidlami s výnimkou výhybiek, ktoré sú určené na prestavenie vozidlami a na odvrátenie nebezpečenstva.

(2) Núdzovú obsluhu zabezpečovacieho zariadenia možno vykonávať len v čase trvania dôvodu jej vzniku. Núdzová obsluha sa nepretržite vecne a časovo registruje. Ak spôsob registrácie núdzovej obsluhy nezabezpečuje všetky uvedené údaje technicky, doplní sa aj písomnou evidenciou neregistrovaných údajov.

Organizovanie dopravy na dráhe

§ 14
Spôsob organizovania dopravy na dráhe

Organizovaním dopravy na dráhe sa rozumie určenie spôsobu a podmienok riadenia dopravy na dráhe, zjednodušeného riadenia dopravy na dráhe, sledovania dráhových vozidiel, sledovania dopravnej priepustnosti dráhy a operatívneho riadenia dopravy na dráhe.

§ 15
Riadenie dopravy na dráhe

(1) Pri riadení dopravy na dráhe sa dráhové vozidlo pohybuje ako

a) vlak,

b) posun v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením,

c) posun medzi dopravňami,

d) posun na vylúčenej koľaji.

(2) Riadenie dopravy na dráhe sa pri vlakoch organizuje podľa platného cestovného poriadku. Cestovné poriadky pre služobnú potrebu zamestnancov, ktorí riadia dopravu na dráhe alebo sa zúčastňujú na riadení dopravy na dráhe, pre traťových zamestnancov a pre potrebu osôb, ktorí vedú hnacie dráhové vozidlo, vypracuje manažér infraštruktúry. Údaje o brzdení, najvyššej rýchlosti dráhových vozidiel, dĺžke a hmotnosti vlaku, type jazdného odporu, rade hnacieho dráhového vozidla a príslušných jazdných časoch pre tvorbu cestovného poriadku zabezpečí železničný podnik vykonávajúci dopravu na dráhe.

(3) Chody vlakov na trati medzi obsadenými alebo diaľkovo ovládanými dopravňami s koľajovým rozvetvením sa riadia

a) v priestorových oddieloch,

b) podľa vzájomnej vzdialenosti,

1. ak je zabezpečené nepretržité automatické hlásenie polohy a celistvosti vlaku a automatické riadenie chodu vlaku,

2. ak vlak ide podľa podmienok chodu podľa rozhľadu.

(4) Rozkazy na riadenie dopravy na dráhe sú stručné a zrozumiteľné a nesmú ohrozovať bezpečnosť dopravy na dráhe. Spôsob vydávania rozkazov na riadenie dopravy prostredníctvom oznamovacieho zariadenia jasne určí, kto rozkaz vydáva a kto ho prijíma.

(5) O priebehu riadenia dopravy na dráhe v každej dopravni obsadenej osobou, ktorá riadi alebo sa podieľa na riadení dopravy na dráhe, sa vedie písomný záznam, ktorý sa uchováva najmenej jeden rok, alebo záznam vykonaný technickým zariadením na iných médiách, ktorý sa uchováva najmenej 24 hodín od posledného záznamu po naplnení kapacity záznamového média. Na zázname urobenom technickým zariadením sa registruje dátum a čas zaznamenávaných informácií. Tento čas sa synchronizuje s časmi, ktoré používajú záznamové prvky zariadení slúžiacich na riadenie železničnej dopravy a na informovanie cestujúcich.

§ 16
Vlaková cesta

(1) Vchod vlaku do dopravne s koľajovým rozvetvením, prechod vlaku dopravňou a odchod vlaku z dopravne sa môže dovoliť bez zavedenia ďalších opatrení, ak sú splnené tieto podmienky:

a) vlaková cesta pre daný chod vlaku je voľná, neobsadená inými dráhovými vozidlami a správne postavená,

b) zariadenie, ktoré chráni vlakovú cestu proti chodu dráhových vozidiel, prechádzané výhybky a odvratné výhybky sú v správnej polohe pre danú vlakovú cestu a nesmú sa dať prestaviť, kým vlak príslušnú časť vlakovej cesty neuvoľní, s výnimkou výhybiek určených na prestavenie vozidlami, zapnutých na samovratnú činnosť, prechádzaných po hrote jazykov,

c) nie je povolený alebo vykonaný chod iného dráhového vozidla, ktorý by sa s danou vlakovou cestou stýkal alebo ju krížil.

(2) Pre prechádzajúci vlak je zakázané postaviť vlakovú cestu pre vchod nezníženou rýchlosťou a zároveň pre odchod vyžadujúci zníženie rýchlosti, ktoré nie je návestené.

(3) Vchod na obsadenú koľaj možno uskutočniť len v nevyhnutných prípadoch. Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, sa o vchode na koľaj obsadenú dráhovými vozidlami vyrozumie a chod vlaku sa od posledného hlavného návestidla pred miestom obsadenia koľaje riadi podmienkami chodu podľa rozhľadu.

(4) Vlaková cesta je chránená proti chodu dráhových vozidiel odvratnými výhybkami, iným

technickým zariadením alebo hlavným alebo zriaďovacím návestidlom.

(5) Vlak smie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením len na návesť návestidla dovoľujúcu chod alebo so súhlasom osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe. Vlaková cesta pre odchod vlaku v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením je správne postavená a voľná podľa podmienok v odseku 1. Odchody vlakov sa riadia tak, aby sa dodržalo poradie dôležitosti jednotlivých vlakov. Vlak na prepravu cestujúcich môže odísť z dopravne alebo zo zastávky len vtedy, ak nie je ohrozená bezpečnosť nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich a bezpečnosť chodu vlakov a cestujúci boli na ukončenie nástupu, výstupu a obsluhu centrálne ovládaných dverí upozornení svetelnou a zvukovou výstrahou dráhového vozidla. Ak dráhové vozidlá nie sú takto vybavené alebo zariadenie nie je funkčné, vlakový personál upozorní cestujúcich na ukončenie nástupu, výstupu a obsluhu centrálne ovládaných dverí zvukovou návesťou.

(6) Ak je chod vlakov organizovaný v priestorových oddieloch, bez zavedenia ďalších opatrení je dovolený len do voľného priestorového oddielu. Chod vlaku do priestorového oddielu, ktorého voľnosť nemožno spoľahlivým spôsobom zistiť, možno dovoliť len v nevyhnutných prípadoch, za podmienok určených manažérom infraštruktúry, ak možno spoľahlivo vylúčiť chod dráhových vozidiel proti sebe a za podmienky chodu podľa rozhľadu, ak ide o

a) nemožné dorozumenie so susednou dopravňou, a to len vo vopred určenom smere chodu,

b) chod v obsadenom priestorovom oddiele v úseku trate s návestidlami s automatickou činnosťou alebo

c) prípad poruchy zabezpečovacieho zariadenia.

(7) Chody následných vlakov na jednosmerne prechádzaných traťových koľajach sa zabezpečujú dorozumievaním medzi osobami, ktoré riadia dopravu na dráhe prostredníctvom oznamovacieho alebo telekomunikačného zariadenia alebo činnosťou traťového zabezpečovacieho zariadenia, ak je ním traťová koľaj vybavená. Chod vlakov opačným smerom a chod každého následného vlaku na obojsmerne prechádzaných traťových koľajach sa zabezpečujú okrem toho súhlasom na odchod vlaku, a to dorozumievaním prostredníctvom oznamovacieho alebo telekomunikačného zariadenia alebo činnosťou zabezpečovacieho zariadenia.

(8) Zmeny v podmienkach na chod vlaku, ak nie sú určeným spôsobom jednoznačne návestené príslušnými návestidlami alebo ručnými návesťami, mimoriadnosti pri prevádzkovaní dráhy alebo pri prevádzkovaní dopravy na dráhe, ktoré by mohli mať vplyv na bezpečnosť a pravidelnosť chodu vlaku a s tým súvisiace pokyny, sa oznámia osobe vedúcej dráhové vozidlo alebo aj vlakovému personálu písomne alebo prostredníctvom technického zariadenia s preukázateľným záznamom komunikácie obidvoch strán uchovaným na záznamovom zariadení, podľa podmienok určených v § 15 ods. 5.

(9) Činnosti pri zabezpečení vchodu vlaku, odchodu a prechodu vlaku a spôsob zabezpečenia chodu vlaku na trati sa riadia určenými technologickými postupmi.

§ 17
Riadenie posunu

(1) Každý posun môže riadiť len jedna osoba.

(2) Súhlas na posun na dopravných koľajach dá vždy osoba, ktorá riadi chod vlaku na týchto koľajach.

(3) Rýchlosť dráhových vozidiel pri posune je taká, aby sa splnili podmienky chodu podľa rozhľadu. Ak je osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo s vlastným pohonom, pri posune v kabíne na čele posunujúceho dielu v smere chodu, najvyššia dovolená rýchlosť je 40 $km.h^{-1}$, v ostatných

prípadoch je rýchlosť 30 $km.h^{-1}$. Pri zachádzaní na stojace dráhové vozidlá je najvyššia dovolená rýchlosť 5 $km.h^{-1}$, a to v úseku 20 m pred stojacim dráhovým vozidlom.

(4) Pri posune dráhových vozidiel tlačením sa v smere tlačenia na čelnom dráhovom vozidle alebo najďalej na druhom vozidle vezie určená osoba, ak je na to dráhové vozidlo prispôsobené, alebo pred dráhovými vozidlami ide určená osoba tak, aby nebola ohrozená jej bezpečnosť a aby mohla prezrieť koľaj pred dráhovými vozidlami a dávať potrebné návesti. Toto ustanovenie sa nemusí uplatňovať pri posune na spádovisku.

(5) Pri posune dráhových vozidiel tlačením cez priecestie, ktoré nie je vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením alebo ktorého priecestné zabezpečovacie zariadenie má poruchu alebo nie je v činnosti, chod dráhového vozidla cez priecestie zabezpečí určená osoba.

(6) Medzi krajnou výhybkou a vchodovým návestidlom sa návestidlom označí miesto, za ktoré je bez ďalších opatrení posunovať zakázané.

(7) Na spáde väčšom ako 2,5 ‰ a vo vzdialenosti do 50 m pred týmto spádom nie je dovolené posunovať dráhovými vozidlami bez ich spojenia s posunujúcim hnacím dráhovým vozidlom. V staniciach, kde sa zostavujú vlaky, je tento posun povolený len na koľaje, kde nebezpečnému pohybu dráhového vozidla zabraňuje iné dostatočne zabezpečené dráhové vozidlo alebo na tento účel skonštruované zariadenie.

(8) Pri posune na spáde väčšom ako 15 ‰ sú posunované dráhové vozidlá vždy priebežne brzdené, ak je hmotnosť posunovaných dráhových vozidiel väčšia ako dvojnásobok hmotnosti hnacieho dráhového vozidla. Toto sa neuplatňuje pri tlačení k spádovisku.

(9) Nie je dovolené odrážať alebo spúšťať dráhové vozidlá obsadené cestujúcimi a dráhové vozidlá, ktoré sú označené zákazom odrážania alebo spúšťania. Ak sa preskúšaním ručnej brzdy overí, že dráhové vozidlá spoľahlivo zastaví ručná brzda, je dovolené odrážať alebo spúšťať dráhové vozidlá obsadené osobami, ak nejde o cestujúcich.

(10) Odstavené dráhové vozidlá sa vždy zabezpečia proti samovoľnému pohybu tak, aby boli dosiahnuté predpísané brzdiace percentá pre daný sklon koľaje. Zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu sa vykonáva ručnou brzdou, zarážkou alebo kovovou podložkou. Za zabezpečenie vozidiel zodpovedá ten, kto vozidlá odstavuje. Ak sú vozidlá odstavené bez dozoru, vyhotovenie alebo umiestnenie zarážky alebo podložky zabezpečí, aby nemohli byť odstránené neoprávnenou osobou, napríklad zatlačením vozidiel na zarážku. Ak nie je možné splniť ustanovenie predchádzajúcej vety, dráhové vozidlá sa smú odstaviť len na koľajach s výkoľajkou alebo výhybkou prestavenou do odvratnej polohy. Vozidlá odstavené na voľnej koľaji so sklonom väčším ako 2,5 ‰ sa zabezpečia proti samovoľnému pohybu ešte pred odvesením od hnacieho vozidla, vlaku alebo posunujúceho dielu.

(11) Činnosti pri vykonávaní posunu, najmä pre zabezpečenie odstavených dráhových vozidiel, posun za označník, posun za námedzník, posun na viacerých miestach v stanici súčasne, zákaz odrážania a spúšťania dráhových vozidiel, posun na elektrifikovaných traťových úsekoch, posun na spáde väčšom ako 15 ‰, posun pre obsluhu nákladísk, posun vzhľadom na chody vlakov, zastavenie posunu a podobne sa riadia technologickými postupmi určenými manažérom infraštruktúry.

§ 18
Posun medzi dopravňami

(1) Rýchlosť dráhového vozidla, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, je taká, aby sa splnili podmienky chodu podľa rozhľadu. Najvyššia dovolená rýchlosť je uvedená v § 17 ods. 3.

(2) Traťový stroj môže ísť medzi dopravňami ako vlak alebo ako posun medzi dopravňami. Ako posun medzi dopravňami môžu ísť aj dráhové vozidlá alebo traťové stroje idúce na pomoc uviaznutému vlaku, pre časť vlaku zanechanú na trati, pri protipožiarnom zabezpečení chodu parného vlaku, pri zisťovaní príčin uviaznutia vlaku alebo posunu medzi dopravňami.

(3) V dopravniach s koľajovým rozvetvením môže dráhové vozidlo, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, vchádzať bez ďalších opatrení aj na koľaj obsadenú stojacimi dráhovými vozidlami.

(4) Posun medzi dopravňami sa vždy riadi písomným pokynom vydaným osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe. Posun medzi dopravňami sa posunujúcemu dráhovému vozidlu umožňuje spravidla do traťového úseku neobsadeného dráhovými vozidlami. Posun medzi dopravňami za vlakom je dovolený, ak nie je určené inak. Rušňovodič dráhového vozidla, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, sa o chode za vlakom preukázateľne oboznámi. Nie je dovolené privesovať k vlaku dráhové vozidlo, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, počas ich chodu na trati.

(5) Posun medzi dopravňami za vlakom nie je dovolený

a) pri zníženej viditeľnosti,

b) na traťových úsekoch, ak sú medzi dopravňami neprehľadné tunely a posun má ísť až za tunel a podobne; takéto tunely sa uvedú v tabuľkách traťových pomerov,

c) ak vezie výbušninu.[3])

(6) Za dráhovým vozidlom, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, sa môže vypraviť vlak až potom, keď dráhové vozidlo uvoľní celý úsek trate medzi dopravňami s koľajovým rozvetvením alebo určený zamestnanec oznámil uvoľnenie traťovej koľaje.

(7) Ak nemožno zistiť príčinu neukončenia chodu vlaku alebo posunu medzi dopravňami s koľajovým rozvetvením v určenom čase, možno dohodnúť posun medzi týmito dopravňami na účel zistenia príčiny, a to najskôr desať minút od predpokladaného ukončenia jeho chodu a len v pôvodnom smere chodu vlaku alebo posunujúceho dielu.

§ 19
Chody dráhových vozidiel na vylúčenej koľaji

(1) Na vylúčenú koľaj môžu ísť len dráhové vozidlá určené na

a) vykonávanie alebo na zabezpečovanie prác pri údržbe, opravných prácach, rekonštrukciách alebo pri modernizácii stavieb dráhy,

b) zistenie schodnosti koľaje,

c) odstránenie prekážky spôsobujúcej neschodnosť koľaje.

(2) Rýchlosť dráhového vozidla na vylúčenej koľaji sa upraví tak, aby dráhové vozidlo splnilo podmienky chodu podľa rozhľadu. Pri chode v slede môže ísť prvé dráhové vozidlo, ak je osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo s vlastným pohonom pri posune v kabíne na čele posunujúceho dielu v smere chodu, rýchlosťou najviac 40 $km.h^{-1}$, pri tlačení dráhových vozidiel (posunujúcich dielov) najviac rýchlosťou 30 $km.h^{-1}$, ďalšie dráhové vozidlá (posunujúce diely) v slede rýchlosťou najviac 15 $km.h^{-1}$, ak rozkaz o výluke alebo zamestnanec riadiaci práce neurčí rýchlosť nižšiu.

(3) Ak idú dráhové vozidlá alebo posunujúce diely na pracovné miesto na vylúčenej koľaji zo susedných staníc proti sebe, môžu ísť posledných 100 m pred miestom zastavenia rýchlosťou najviac 10 $km.h^{-1}$. Personál, ktorý sprevádza dráhové vozidlo alebo posunujúci diel, sa vyrozumie o mieste zastavenia a zabezpečí zastavenie dráhových vozidiel najmenej na vzdialenosť 200 m od seba.

(4) Určená osoba stanoví miesto zastavenia dráhových vozidiel na pracovnom mieste na vylúčenej koľaji. Miesto zastavenia určí kilometrickou polohou a rušňovodiča hnacieho vozidla o tomto mieste zastavenia preukázateľne oboznámi.

§ 20
Zjednodušené riadenie dopravy na dráhe

(1) Na traťových úsekoch dráhy, kde je doprava na dráhe organizovaná tak, že v určených úsekoch sa pohybuje len jeden vlak alebo posunujúce dráhové vozidlo, alebo sú vopred určené dopravne, kde sa vlaky križujú alebo predchádzajú, možno použiť zjednodušené riadenie dopravy na dráhe.

(2) Pri zjednodušenom riadení dopravy na dráhe určené dopravne nie sú trvalo obsadené osobami, ktoré riadia dopravu na dráhe. Chod vlaku je v týchto prípadoch riadený z jedného miesta a osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, sa v určených dopravniach dorozumieva s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe. Pri križovaní alebo predchádzaní vlaku sa určí, ktorý vlak pôjde do dopravne ako prvý. Toto nie je nutné, ak sú použité výhybky určené na prestavenie vozidlami, a tie sú vždy pred chodom vlaku prestavené na voľnú koľaj.

(3) Na traťovom úseku sa vhodným telekomunikačným zariadením z určených dopravní alebo aj z vlaku zabezpečí dorozumievanie osoby, ktorá vedie vedúce dráhové vozidlo, s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe.

(4) Vlak odíde z určenej dopravne len so súhlasom osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe, alebo na základe iného povolenia manažéra infraštruktúry.

§ 21
Sledovanie dráhového vozidla manažérom infraštruktúry

(1) Pri riadení dopravy na dráhe osoby, ktoré riadia dopravu na dráhe alebo sa na riadení podieľajú, zabezpečia sledovanie chodu dráhového vozidla počas chodu na dráhe priamo alebo pomocou vhodného technického zariadenia.

(2) Ak osoby, ktoré sledujú chod dráhového vozidla, alebo osoby poverené manažérom infraštruktúry kontrolou bezpečnosti dráhy a dopravy na dráhe zistia chybu, ktorá ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, bezodkladne vykonajú opatrenie na odvrátenie tohto nebezpečenstva a železničný podnik o tejto skutočnosti informujú.

(3) Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry na základe pochybnosti o dopravnej hmotnosti niektorej zásielky môžu vykonávať kontrolné váženie na koľajovej váhe. Ak zistia prekročenie nápravových tlakov, prijmú potrebné bezpečnostné opatrenia.

§ 22
Sledovanie dopravnej priepustnosti

Pri organizovaní dopravy na dráhe manažér infraštruktúry sleduje, aby sa dopravná priepustnosť optimálne využila. Ak požiadavky železničných podnikov prekračujú dopravnú priepustnosť trate alebo určeného traťového úseku, manažér infraštruktúry uprednostní požiadavky tak, že vlaky majú prednosť podľa pravidla uvedeného v § 23 ods. 2.

§ 23
Operatívne riadenie dopravy na dráhe

(1) Pri riadení dopravy na dráhe sa postupuje podľa cestovného poriadku.

(2) Operatívne riadenie dopravy na dráhe uplatňuje manažér infraštruktúry pri mimoriadnostiach v doprave na dráhe, napríklad meškanie, výluka koľaje, odklon vlaku pre neschodnosť traťového úseku pri zavedení mimoriadnych vlakov; pritom zabezpečí, aby mali prednosť súrne pomocné vlaky a mimoriadne vlaky vo všeobecnom záujme a spravidla vlaky osobnej prepravy pred nákladnými vlakmi. Podrobnosti pri operatívnom riadení dopravy upraví manažér infraštruktúry.

VLEČKA

§ 24
Zabezpečenie dráhy, obsluha dráhy a organizovanie pohybu dráhových vozidiel na dráhe

(1) Na vlečke, na ktorej je povolená rýchlosť dráhových vozidiel vyššia ako 40 $km.h^{-1}$ a na ktorej sa nevykonáva osobná doprava, platia primerane pravidlá na prevádzkovanie dopravy ako na hlavnej a vedľajšej trati.

(2) Podmienky zabezpečenia dráhy, obsluhy dráhy a organizovania dopravy na vlečke, na ktorej je povolená rýchlosť dráhových vozidiel najviac 40 $km.h^{-1}$, upravujú technologické postupy a prevádzkové predpisy vlečky, ktoré môžu byť odlišné od predpisov platných na hlavnej a vedľajšej trati.

(3) Ak sa na vlečke výnimočne vykonáva osobná doprava, platia na časti vlečky, kde sa táto doprava vykonáva, pravidlá na prevádzkovanie železničnej trate.

(4) Každá dopravňa, odbočka alebo stanovište na vlečke má názov alebo abecedno-číslicové označenie.

(5) Návesti používané na vlečke v časti, kde sa vykonáva prípojová prevádzka, sú zhodné s návesťami používanými na dráhe, do ktorej vlečka zaúsťuje, ak táto vyhláška neustanovuje inak. Pri prevádzkovaní vlečky sa môžu použiť ďalšie návesti, ktoré táto vyhláška neupravuje. Ich vyhotovenie, význam a použitie sa upraví jednotne a nesmú sa dať zameniť s návesťami podľa tejto vyhlášky.

(6) Ak bola návestná sústava používaná na vlečke daná do užívania podľa predchádzajúcich predpisov, smie sa používať do času najbližšej modernizácie, ak nie je ohrozená bezpečnosť prevádzkovania vlečky alebo prevádzkovania dopravy na vlečke.

(7) Na riadenie posunu a zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu na vlečke platia primerane ustanovenia § 17.

(8) Ak je na vlečke dráhové vozidlo uvádzané do pohybu nekoľajovým vozidlom, posunovacím zariadením alebo ručne, zabezpečí sa, aby bolo dráhové vozidlo po ukončení úmyselného pohybu spoľahlivo zastavené a zaistené.

(9) Prevádzkovateľ dráhy spracuje a poskytne železničným podnikom technickú dokumentáciu s údajmi o vlečke, zabezpečovacom zariadení, oznamovacom zariadení a telekomunikačnom zariadení, popis traťových pomerov, schematický plán koľajiska vlečky s umiestnením a označením súčastí vlečky, popis používanej návestnej sústavy a schému napájania a delenia trakčného vedenia.

(10) Prevádzkovateľ dráhy určí technologické postupy najmä na

a) organizáciu obsluhy vlečky a riadenia dopravy na dráhe, zabezpečenie chodu dráhových vozidiel, vedenie záznamu o priebehu dopravy na dráhe, zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu,

b) používanie návestnej sústavy,

c) zaistenie bezpečnosti pri posune na vlečke a pri chode dráhových vozidiel cez kríženia koľají vlečky s pozemnými komunikáciami v uzatvorenom priestore prevádzkarne,

d) používanie zabezpečovacích zariadení, oznamovacích zariadení a telekomunikačných zariadení, zariadení na rádiový prenos informácií a povelov pri riadení dopravy na dráhe, diaľkového ovládania hnacích dráhových vozidiel a dráhových zariadení.

§ 25
Zjednodušené riadenie pohybu dráhových vozidiel na dráhe

Na vlečke, na ktorej sa nevykonáva osobná doprava a ktorú môžu prechádzať dráhové vozidlá rýchlosťou najviac 40 $km.h^{-1}$, možno

a) pohyb dráhových vozidiel uskutočňovať len ako posun,

b) bez ďalších dopravných opatrení na vlečke uvádzať do pohybu súčasne len jedno dráhové vozidlo alebo súpravu dráhových vozidiel; ak je potrebný súčasný pohyb viacerých dráhových vozidiel, vymedzia sa v prevádzkovom predpise vlečky obvody ich pohybu a určí sa opatrenie na posun vozidiel tak, aby bolo vylúčené ich vzájomné stretnutie.

ŠPECIÁLNE DRÁHY

§ 26
Zabezpečenie dráhy a obsluha dráhy

(1) Koľaje, výhybky, zariadenia na bočnú ochranu koľaje a návestidlá sa označia číslom alebo písmenom, alebo ich kombináciou takým spôsobom, aby sa v jednej stanici rovnaké označenie zariadení neopakovalo.

(2) Pravidelný chod vlaku na dvojkoľajných traťových úsekoch je pravostranný a jednosmerný. Koľaje traťových úsekov, ktoré sú vybavené zabezpečovacím zariadením umožňujúcim chod vlakov v obidvoch smeroch, možno prechádzať v obidvoch smeroch.

(3) Chod vlaku na prepravu cestujúcich sa vždy zabezpečí a mobilná časť zabezpečovacieho zariadenia týchto vlakov zaistí súčinnosť s traťovou časťou zabezpečovacieho zariadenia a kontrolu rýchlosti vlaku.

(4) Traťová časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia je súčasťou dopravnej cesty špeciálnej dráhy a mobilná časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia je súčasťou dráhového vozidla, v ktorom je umiestnená. Traťová časť i mobilná časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia sa upravia tak, aby zabezpečovali spoľahlivý prenos informácie z dopravnej cesty do mobilnej časti.

(5) Mobilná časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia zabezpečí zastavenie vlaku, ak rušňovodič nereaguje včas na činnosť zariadenia vyžadujúceho jeho reakciu, a zabezpečí kontrolu dodržania návestnej rýchlosti a registráciu príjmu návesti zakazujúcej chod.

(6) Pre špeciálne dráhy, na ktorých chodia vlaky na prepravu cestujúcich s rýchlosťou najviac 60 $km.h^{-1}$, neplatia ustanovenia odsekov 3 až 5.

§ 27
Návestná sústava

(1) Návestná sústava sa upraví tak, aby umožňovala ľahké, rýchle a jednoznačné vyjadrenie a vnímanie návestí a bezpečné riadenie prevádzky dráhy. Návestnú sústavu tvoria viditeľné návesti v určenom vyhotovení, tvare a farbe a zvukové návesti v určenej forme.

(2) Pri svetelných návestidlách návestná sústava navyše zabezpečuje návestenie rýchlosti vlaku a včasné upozornenie na návesť nariaďujúcu zníženie rýchlosti alebo zastavenie vlaku.

(3) Návestná sústava používa návestné svetlá a návestné nátery červenej, žltej, zelenej, bielej alebo modrej farby a návestný náter čiernej farby. Návestné svetlo červenej farby znamená vždy návesť „Stoj“, návestné svetlo zelenej farby znamená návesť dovoľujúcu chod. Pred návestidlom s návesťou „Stoj“ dráhové vozidlo vždy zastaví.

(4) Na návestidle nesmú svietiť viac ako tri svetlá. Len jedno z nich môže svietiť prerušovane.

(5) Každé zhasnuté návestidlo, ak nie je označené za neplatné, má význam najzávažnejšej návesti tohto návestidla.

§ 28
Organizovanie dopravy

(1) Doprava na dráhe s prepravou cestujúcich sa riadi podľa platného cestovného poriadku.

(2) Chod vlaku na prepravu cestujúcich možno riadiť

a) vlakovým zabezpečovacím zariadením prostredníctvom návestí návestených na stanovišti osoby vedúcej dráhové vozidlo alebo prostredníctvom automatického riadenia vlaku,

b) návesťami hlavných návestidiel,

c) kombináciou režimu riadenia podľa písmen a) a b),

d) dorozumievaním prostredníctvom určeného technického zariadenia, ak ide o poruchu vlakového zabezpečovacieho zariadenia alebo hlavných návestidiel, ako aj na tratiach s rýchlosťou najviac 60 $km.h^{-1}$.

(3) Chod služobného vlaku alebo traťového stroja na trať možno začať bez osobitných opatrení za posledným vlakom osobnej prepravy idúcim v danom smere podľa cestovného poriadku len na základe súhlasu osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe v určenom úseku.

(4) Na odstránenie následkov nehody alebo mimoriadnej udalosti pri prevádzkovaní dopravy na dráhe môže ísť pomocné dráhové vozidlo na úsek trate obsadený vlakom osobnej prepravy podľa technologického postupu určeného manažérom infraštruktúry.

(5) O priebehu riadenia dopravy na dráhe sa vedie písomný záznam, ktorý sa uchováva najmenej jeden rok, alebo záznam vykonaný technickým zariadením na iných médiách, ktorý sa uchováva najmenej 12 hodín. Na zázname urobenom technickým zariadením sa registruje dátum a čas zaznamenávaných informácií.

(6) Pri prevádzkovaní dráhy manažér infraštruktúry určí jednotné technologické postupy najmä na

a) riadenie chodu vlaku pri rôznych režimoch zabezpečenia chodu,

b) používanie návestí vrátane ich významu, vyhotovenia, umiestnenia a spôsobu ich použitia,

c) činnosti zabezpečovacieho zariadenia a telekomunikačného zariadenia a vzájomnej súčinnosti jeho jednotlivých častí,

d) riadenie dopravy na dráhe pri mimoriadnych udalostiach.

ELEKTRIČKOVÁ DRÁHA A TROLEJBUSOVÁ DRÁHA

Zabezpečenie dráhy a obsluha dráhy

§ 29
Spôsob zabezpečenia a obsluhy dráhy

(1) Jazda vlaku na dvojkoľajných traťových úsekoch je pravostranná a jednosmerná. Na jednokoľajných tratiach je jazda vlaku obojsmerná; v tomto prípade sa technicky a organizačne zabezpečí, aby v jednom traťovom úseku medzi výhybňami nešli vlaky proti sebe.

(2) Medzi dvomi za sebou idúcimi vlakmi vodič nasledujúceho vlaku udržiava takú vzdialenosť, aby pri náhlom a nepredvídanom zastavení predchádzajúceho vlaku mohol nasledujúci vlak včas zastaviť prevádzkovým brzdením.

(3) Vodič nasledujúceho vlaku upravuje jeho pohyb tak, aby vzdialenosť medzi spriahadlami vlakov stojacimi v zastávke nebola menšia ako 1m.

(4) Ak električková dráha nie je vedená po pozemnej komunikácii a prednosť v jazde električkového vlaku nie je upravená návesťami, má na koľajovej križovatke alebo pri súbehu koľají prednosť v jazde vlak idúci sprava. Električkový vlak, ktorý odbočuje vľavo, dáva prednosť protiidúcim električkovým vlakom idúcim v protismere po koľaji umiestnenej vľavo od jeho koľaje, ak nie je prednosť v jazde upravená inak, v zmysle prílohy č. 1 druhej časti.

(5) Pred traťovým úsekom električkovej dráhy so spádom 70 ‰ a väčším a tam, kde je to s prihliadnutím na miestne podmienky nevyhnutné, zriaďujú sa bezpečnostné zastavovacie miesta. Na bezpečnostnom zastavovacom mieste zastavia všetky električkové vlaky na overenie funkcie bŕzd.

(6) Bezpečnostné zastavovacie miesto sa označuje návesťou „Bezpečnostné zastavenie“.

(7) Prevádzkovateľ dráhy označí zastávky a umožní používanie zastávky dráhovým podnikom vrátane umiestnenia cestovných poriadkov určených rozmerov na určenom mieste.

(8) Dočasné prerušenie prevádzky linky na zastávke sa oznamuje oznamom umiestneným na zastávke. V ozname sa uvedie označenie linky, ktorej prevádzka je prerušená, čas trvania a dôvod prerušenia prevádzky a možnosti náhradného cestovania pre dotknutých cestujúcich.

(9) Dočasné zrušenie zastávky sa oznamuje oznamom umiestneným na zastávke. Oznámenie obsahuje časové údaje o zrušení zastávky a dôvod dočasného zrušenia zastávky a umiestnenie najbližšej použiteľnej zastávky.

(10) Trvalé zrušenie zastávky prevádzkovateľ dráhy v dostatočnom časovom predstihu oznámi oznamom umiestneným na zastávke a najskôr sedem dní a najneskôr 28 dní po jej zrušení odstráni označenie zastávky a cestovné poriadky.

(11) Na električkových dráhach, na ktorých chodia vlaky rýchlosťou viac ako 60 $km.h^{-1}$, je chod vlaku vždy zabezpečený.

§ 30
Návesti, návestidlá, svetelné signály a značky

(1) Návestná sústava umožňuje ľahké, rýchle a jednoznačné vyjadrenie a vnímanie návestí a bezpečné riadenie dopravy na dráhe. Návestnú sústavu tvoria viditeľné návesti v určenom vyhotovení, tvare a farbe a zvukové návesti v určenom vyhotovení.

(2) Viditeľné návesti sa dávajú neprenosnými alebo prenosnými návestidlami alebo rukou.

(3) Návestidlá a návesti v dopravnom priestore pozemnej komunikácie sa upravia tak, aby boli

v súlade s predpismi o premávke na pozemných komunikáciách.[4]) Stále – trvalé návestidlá sa umiestnia tak, aby neprekážali ostatným účastníkom premávky na pozemných komunikáciách a neuvádzali ich do omylu.

(4) Ak dochádza pri prevádzkovaní dopravy na dráhe k vzájomnému styku električkovej dráhy s trolejbusovou dráhou, zabezpečí sa jednotnosť návestí na obidvoch dráhach.

(5) Návesti, návestidlá, svetelné signály a značky a ich význam sú uvedené v prílohe č. 1 druhej časti.

(6) Pri použití návestí podľa odseku 5 návesť „Stoj“ sa vyjadrí červenou farbou alebo signálom dvoch bielych bodov vo vodorovnej rovine a návesť „Voľno“ zelenou farbou alebo signálom dvoch bielych bodov v zvislej rovine.

(7) Prevádzkovateľ dráhy alebo dopravný podnik môže v prevádzkových predpisoch ustanoviť ďalšie návesti, návestidlá, svetelné signály a značky po ich schválení príslušným vyšším územným celkom.

(8) Návestidlá sa umiestnia v zornom uhle vodiča, sú viditeľné zo vzdialenosti najmenej 100 m a ich značky – šípky sú rozoznateľné najmenej zo vzdialenosti 25 m; ich vyhotovenie a umiestnenie sa schváli príslušným vyšším územným celkom a znemožňujú manipuláciu nepovolanými osobami.

(9) Poruchy návestidiel sa hneď odstránia; počas ich vyradenia z činnosti prevádzkovateľ dráhy zabezpečí označenie nefunkčného návestidla.

(10) Umiestnenie úsekových izolátorov na trolejovom vedení sa vyznačí návesťou na prevesoch, výložníkoch alebo na stĺpoch trolejového vedenia.

§ 31
Elektricky ovládané výhybky

(1) Elektricky sú výhybky ovládané

a) vodičom alebo zariadením prechádzajúceho vlaku pomocou ovládacieho prvku na trolejovom vedení, medzi koľajnicami alebo v bezprostrednej blízkosti trate,

b) diaľkovým ovládaním z pevného stanovišťa.

(2) Postavenie jazykov elektricky ovládanej výhybky je návestené svietiacou šípkou svetelného smerového návestidla. Jeho tvar je určený v prílohe č. 1. Toto opatrenie sa nevzťahuje na prevádzku, ak je v celej sieti liniek určená základná poloha koľajových alebo trolejových výhybiek.

(3) Ak si to vyžaduje prevádzka, elektricky ovládané výhybky sa vybavia zariadením zabraňujúcim prestaveniu výhybky nasledujúcim vlakom. Zabezpečenie – blokovanie výmeny proti prestaveniu nasledujúcim vlakom je návestené rozsvietením oranžového návestného svetla. Jeho tvar je určený v prílohe č. 1.

(4) Ovládacie prvky výhybky sa umiestňujú vo vzdialenosti, ktorá zaistí ich bezpečné a spoľahlivé prestavovanie alebo zastavenie vlaku pred výhybkou so zreteľom na miestne požiadavky prevádzky.

Organizovanie dopravy na dráhe

§ 32
Riadenie dopravy

(1) Osobná doprava na dráhe sa vykonáva podľa platného cestovného poriadku.

(2) Základnými požiadavkami organizácie električkovej dopravy a trolejbusovej dopravy sú bezpečnosť a plynulosť, ktoré sa zabezpečujú dodržiavaním cestovného poriadku.

(3) Cestovné poriadky sa zostavujú pre každú električkovú linku a trolejbusovú linku osobitne, a to tak, aby zabezpečili

a) vzájomnú koordináciu jednotlivých typov dopráv,

b) vzájomnú nadväznosť medzi jednotlivými linkami,

c) pravidelnú, rýchlu a kultúrnu prepravu cestujúcich.

(4) O priebehu operatívnych zmien v riadení dopravy na dráhe sa vedie písomný záznam alebo záznam vykonaný technickým zariadením na iných médiách, ktorý sa uchováva najmenej 12 hodín. Na zázname urobenom technickým zariadením sa registruje dátum a čas zaznamenávaných informácií.

(5) Prevádzkovateľ dráhy určí jednotné technologické postupy najmä na

a) organizáciu dopravy, a to aj pri poruchách, mimoriadnych udalostiach a nehodách,

b) manipuláciu s vlakmi,

c) používanie návestí a návestidiel,

d) základné podmienky na činnosť prevádzkových zamestnancov.

§ 33
Druhy zastávok a zastavovanie na zastávkach

(1) Zastávky z hľadiska zastavovania vlakov na nich sa delia na

a) stále, v ktorých zastavujú vlaky všetkých vyznačených liniek určených na prepravu cestujúcich,

b) zastávky na znamenie, v ktorých zastavujú vlaky všetkých vyznačených liniek určených na prepravu cestujúcich za podmienky, že
   1. . cestujúci, ktorý chce na zastávke nastúpiť,
   1a.) dá včas zdvihnutou rukou znamenie vodičovi z nástupišťa zastávky,
   1b.) stojí na nástupišti zastávky tak, aby ho vodič vlaku mohol vidieť,
   2. cestujúci, ktorý chce v zastávke vystúpiť, dá včas znamenie vodičovi vnútorným dorozumievacím zariadením vlaku,

c) občasné, v ktorých zastavujú vlaky všetkých vyznačených liniek určených na prepravu cestujúcich len v určitom časovom období,

d) dočasné, v ktorých zastavujú vlaky všetkých vyznačených liniek určených na prepravu cestujúcich v časovom období vyvolanom mimoriadnymi opatreniami v doprave.

(2) Začiatok zastávky je označený označníkom „Zastávka“ s vyobrazením určeného druhu dráhy, názvom zastávky, označením liniek, ktorých vlaky zastavujú v zastávke, vyznačením druhu zastávky podľa odseku 1 písm. b) až d) a cestovným poriadkom liniek s výnimkou zastávok

určených len na výstup cestujúcich. Koniec zastávky je označený príslušnou dopravnou značkou – zvislou, vodorovnou alebo stĺpikom – majákom na konci nástupišťa nástupného ostrovčeka.

(3) V zastávkach môžu zastavovať vlaky samostatne alebo taký počet, aký umožňuje dĺžka nástupištnej hrany. Každý tretí vlak v zastávke opäť zastaví pri označníku „Zastávka“.

(4) Ak to umožňuje dĺžka nástupišťa – nástupnej hrany, zastávka môže byť označená viacerými označníkmi „Zastávka“, pričom postačuje, ak cestovné poriadky zastavujúcich liniek budú umiestnené iba na jednom z nich. Takéto označníky sú od seba vzdialené najmenej 15 m. Dráhový podnik v takom prípade v prepravnom poriadku a prevádzkových predpisoch určí pravidlá pre zastavovanie vlakov pri prvom alebo druhom označníku.

(5) Úpravu podmienok na zastavovanie podľa odseku 1 bodu 1a.) alebo bodu 1b.) určí dráhový podnik v prepravnom poriadku a prevádzkových predpisoch.

§ 34
Riadenie dopravy

(1) Riadenie dopravy sa organizuje tak, aby zabezpečovalo jazdu podľa cestovného poriadku a umožňovalo

a) vykonávanie kontroly,

b) rýchlu a presnú informáciu riadiaceho stanovišťa o nepresnosti dopravy,

c) operatívne prevádzkové zákroky.

(2) Jazdou podľa cestovného poriadku je jazda podľa údajov cestovného poriadku s určenou časovou toleranciou.

§ 35
Zostavovanie vlakov

Vlaky alebo iné dráhové vozidlá smú spájať a rozpájať len osoby na to určené. Samočinné spriahadlá vozidiel sú zabezpečené proti samovoľnému rozpojeniu. Ak vlaky alebo dráhové vozidlá nie sú vybavené samočinnými spriahadlami, pre bezpečnú obsluhu spriahacieho zariadenia pri úplnom stlačení spriahadiel zostane medzi najviac vyčnievajúcimi časťami dvoch spojených vozidiel vzdialenosť najmenej 0,6 m do výšky 2 m nad temenom koľajnice meraná na priamej trati v osi vozidla. Záväzný postup pri spájaní vlakov alebo dráhových vozidiel upraví dráhový podnik v jednotných technologických postupoch.

§ 36
Preberanie a odovzdávanie vlakov vlakovým personálom

(1) Vlaky sa z vozovne nesmú vypraviť, ak ich zariadenie nevyhovuje technickým podmienkam určeným na ich prevádzku.

(2) Vlak, jeho výstroj a vybavenie pred výjazdom z vozovne, pri striedaní vodičov alebo vlakového personálu na trati, mimo vozovne a pri príjazde do vozovne preberá a odovzdáva vodič alebo iný určený člen vlakového personálu podľa jednotných technologických postupov alebo prevádzkových predpisov stanovených dráhovým podnikom.

(3) Vodič alebo iný určený člen vlakového personálu, ktorý preberie vlak, pri vychádzaní z vozovne na trať sa presvedčí, či sú všetky zariadenia potrebné na bezpečnú obsluhu a vedenie vlaku v poriadku; preskúša najmä činnosť všetkých bŕzd a pieskovačov, ktoré obsluhuje.

(4) Vodič, ktorý preberá vlak, smie prebrať len vlak, ktorý mu bol na prebratie určený. Okrem

toho sa nastupujúci vodič oboznámi s prípadnými vydanými príkazmi o zmenách na tratiach a linkách, kde má v rámci pracovnej zmeny premávať. Prípadné výnimky z tohto nariadenia môže určiť dráhový podnik prevádzkovým predpisom.

(5) Vodič smie vlak alebo vedenie vlaku odovzdať len určenej osobe.

(6) Pri striedaní vodičov na trati odovzdávajúci vodič nastupujúceho vodiča upozorní najmä na

a) technický stav vlaku, stav bŕzd a ovládanie vlaku, všetky poruchy a poškodenia vlaku, ktoré sa prihodili počas jeho služby,

b) prevzaté príkazy najmä o spôsobe jazdy vzhľadom na stav trate, trolejového vedenia alebo iného traťového zariadenia,

c) zásobu piesku v pieskovači pri električkách,

d) poruchy návestidiel.

(7) Vodič alebo iný určený člen vlakového personálu sa pred odchodom z vozovne presvedčí, že sa pod vlakom nepracuje a v pracovnej jame nie sú zamestnanci ani iné prekážky.

PODROBNOSTI PREVÁDZKOVANIA DOPRAVY NA DRÁHE

§ 37
Obsah prevádzkovania dopravy na dráhe

(1) Podrobnosťami prevádzkovania dopravy na dráhe je ustanovenie obsahu, spôsobu a podmienok činností dráhového podniku potrebných na zabezpečovanie prepravných potrieb, najmä

a) používanie dráhového vozidla,

b) vedenie dráhového vozidla,

c) zostavovanie a brzdenie vlaku,

d) sprevádzanie vlaku.

(2) Podrobnejšie podmienky na vykonávanie činností podľa odseku 1 upravujú jednotné technologické postupy a prevádzkové predpisy dráhového podniku. Úlohy uložené dráhovému podniku splní každá osoba vykonávajúca dopravu na dráhe.

(3) Činnosti podľa odseku 1 môže vykonávať len osoba staršia ako 18 rokov, spôsobilá podľa § 31 až 33 zákona o dráhach, § 15 písm. d) zákona o doprave na dráhach a osobitného predpisu[1]) a prevádzkových predpisov dráhového podniku, určená dráhovým podnikom.

(4) Na odstránenie dráhových vozidiel a nákladu poškodených nehodou alebo mimoriadnou udalosťou, znemožňujúcich dopravu na dráhe si dopravca zabezpečí, v závislosti od druhu dráhy, potrebné špeciálne technické prostriedky, napríklad pomocné vlaky, nehodové žeriavy, nakoľajovacie zariadenie.

§ 38
Používanie dráhového vozidla

(1) Na chod (jazdu) sa nepoužije dráhové vozidlo, ktoré

a) má prekročené prípustné medze opotrebenia na prevádzkovo dôležitých častiach vozidla, s výnimkou dráhového vozidla prepravovaného na miesto opravy, ak jeho prepravou nie je ohrozená bezpečnosť,

b) má nefunkčné návestné zariadenie alebo zabezpečovacie zariadenie v rozsahu bezprostredne

ohrozujúcom bezpečnosť,

c) nemá vykonanú predpísanú technickú kontrolu,

d) svojím technickým stavom ohrozuje životné prostredie,

e) má poškodenú alebo deformovanú vozidlovú skriňu alebo podvozok alebo má iné poruchy, ktoré môžu bezprostredne ohroziť bezpečnosť prevádzkovania dopravy alebo dopravnú cestu dráhy,

f) je zjavne nerovnomerne naložené alebo náklad nie je riadne uložený a zabezpečený, alebo také naložené vozidlo, na ktorom preprava nákladu nie je povolená,

g) svojou súčasťou presahuje obrys vozidla alebo akákoľvek časť vozidla alebo nákladu na vozidle presahuje určenú nakladaciu mieru alebo určený obrysový kód, ak nejde o dopravu osobitne povolenú.

(2) Dráhové vozidlo, na ktorom počas chodu (jazdy) došlo k poruchám uvedeným v odseku 1, možno použiť na dojazd, ak je to potrebné, na miesto, kde je možné poruchu odstrániť, len ak tým nie je ohrozená bezpečnosť prevádzky.

(3) Prípustné medze opotrebenia na prevádzkovo dôležitých častiach a medze funkčnosti dráhového vozidla v závislosti od jeho vybavenia, spôsobu použitia a technických požiadaviek dráhy, na ktorej sa dráhové vozidlo používa, určuje dráhový podnik podľa pokynov výrobcu a prevádzkových predpisov tak, aby bolo zabezpečené bezpečné prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe.

(4) Udržiavací poriadok vozidla obsahuje aj prevádzkové hodnoty vrátane dovolených tolerancií predpísaných pre dráhové vozidlo, ktoré sa dodržia aj počas prevádzky.

ŽELEZNIČNÉ DRÁHY

§ 39
Vedenie dráhového vozidla

(1) Dráhový podnik zabezpečí vyškolenie a poučenie o povinnostiach osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo tak, aby táto osoba

a) bola preukázateľne oboznámená s traťovými pomermi na tratiach, v dopravniach a vlečkách, kde vedie dráhové vozidlo s vlastným pohonom; oboznámenie sa vykoná, aj keď osoba vedúca dráhové vozidlo nevykonávala službu na trati po dobu dlhšiu ako jeden rok. Poznanie sa vykoná prejdením daného traťového úseku na dráhovom vozidle dvakrát vo dne a dvakrát v noci oboma smermi; súčasťou poznania traťových pomerov je poznanie miestnych pomerov v dopravniach, v ktorých bude vykonávať pravidelný posun. Dráhový podnik vlastným opatrením zabezpečí evidenciu, sledovanie a dodržiavanie tohto ustanovenia a lehoty,

b) posudzovala zjavné technické chyby vzniknuté na dráhových vozidlách vlaku a rozhodovala o spôsobilosti dráhového vozidla na ďalší chod, ak nie je na to určená iná spôsobilá osoba,

c) odpájala a spájala hnacie dráhové vozidlo alebo riadiaci vozeň s inými dráhovými vozidlami, ak nie je na to určená iná spôsobilá osoba; pri spájaní inou osobou kontrolovala správnosť zvesenia závitového spriahadla, spojok, káblov a správnu polohu rukovätí spojkových kohútov medzi hnacím dráhovým vozidlom alebo riadiacim vozňom a prvým pripojeným dráhovým vozidlom,

d) pri opustení hnacieho dráhového vozidla a traťového stroja zabezpečila dráhové vozidlo proti samovoľnému pohybu a neoprávnenému vstupu do vozidla,

e) viedla hnacie dráhové vozidlo z čelnej kabíny v smere chodu dráhového vozidla s výnimkou tlačeného posunujúceho dielu; pri riadení dráhového vozidla ovládaného diaľkovo – vysielačkou osoba riadiaca dráhové vozidlo postupovala podľa technologických postupov pre diaľkovo

ovládané dráhové vozidlá vrátane elektrovozňov; miesto pre vedenie traťového stroja bez čelných kabín sa určí návodom pre obsluhu,

f) z vedúceho dráhového vozidla pozorovala trať a návesti a konala podľa zistených skutočností,

g) pri posune prispôsobila rýchlosť podmienkam chodu podľa rozhľadu tak, aby bola zaistená bezpečnosť posunu, sledovala ručné návesti dávané osobou, ktorá posun sprevádza, a okamžite zastavila dráhové vozidlo, ak nie sú ručné návesti viditeľné alebo ak nie sú nahradené iným spôsobom návestenia; pri chode v obsadenom priestorovom oddiele a aj v iných prípadoch, ak je to nariadené, išla za podmienok chodu podľa rozhľadu,

h) uviedla dráhové vozidlo do pohybu len na návesť dovoľujúcu chod alebo na rozkaz, ktorý túto návesť nahrádza, v určenom smere za podmienky, že spôsob a cieľ chodu pozná,

i) počas chodu neprekročila rýchlosť určenú cestovným poriadkom alebo nariadenú obmedzenú rýchlosť a najvyššie rýchlosti určené príslušnými traťovými značkami a konštrukčnou rýchlosťou dráhových vozidiel,

j) viedla chod vlaku podľa cestovného poriadku,

k) nepoužívala osvetlenie diaľkovým reflektorom pri stretávaní sa s vedúcim hnacím dráhovým vozidlom protiidúceho vlaku alebo s protiidúcimi cestnými vozidlami na pozemnej komunikácii pozdĺž trate a pri chode v dopravni s koľajovým rozvetvením, ktorá je osvetlená,

l) zastavila vlak alebo posunujúci diel na určenom mieste alebo pred návesťou zakazujúcou chod vlaku alebo posunujúceho dielu,

m) sledovala chod hnacieho dráhového vozidla; pri zistení poruchy urobila potrebné opatrenia, hnacie dráhové vozidlo zastavila, oznámila túto skutočnosť osobe, ktorá riadi dopravu na dráhe, s uvedením približnej dĺžky času potrebnej na odstránenie poruchy, ak nie je možné poruchu na mieste odstrániť, požiadala o náhradné hnacie dráhové vozidlo,

n) pri zistení výpadku napätia v trakčnom vedení pri chode elektrického hnacieho dráhového vozidla vozidlo zastavila na vhodnom mieste, a aby sa spojila s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe, ak nie je na mieste zjavná príčina výpadku.

(2) Vedúce vozidlo vlaku na trati musí byť vybavené tabuľkami traťových pomerov, ak dráhové vozidlo ide ako vlak, tiež zošitovým cestovným poriadkom pre úseky tratí, po ktorých vlak ide.

(3) Zošitový cestovný poriadok obsahuje

a) označenie vlakov, zoznam názvov dopravní s koľajiskom alebo zastávok, časy odchodov, príchodov alebo prechodov vlakov vo všetkých dopravniach s koľajiskom, čas príchodu vlaku na zastávku a čas odchodu vlaku zo zastávky, ak vlak na zastávke zastavuje; čas sa uvádza v hodinách, minútach alebo aj v sekundách v intervale od 00.00 do 24.00 hodín,

b) čas pobytu vlaku v dopravni alebo na zastávke a činnosti súvisiace s pobytom,

c) stanovenú rýchlosť vlaku,

d) predpísaný spôsob brzdenia vlaku, podmienky na spoľahlivé zastavenie vlaku a požadované brzdiace percento,

e) časové obmedzenia vedenia vlaku,

f) dôležité dopravné pokyny na riadenie vlaku,

g) dĺžku vlaku, hmotnosť ťahaných vozidiel, typ jazdného odporu, rad hnacieho dráhového vozidla, pre ktorý boli určené jazdné časy.

(4) Vedúce dráhové vozidlo opakovane dáva zvukovú výstrahu a ide rýchlosťou najviac 10 $km.h^{-1}$, ak prechádza cez priecestie vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením, ktoré má poruchu a nedáva predpísaným spôsobom výstrahu užívateľom pozemnej komunikácie. Takto koná už aj

v úseku 60 m pred týmto priecestím. Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, ide so zvýšenou pozornosťou, a ak porucha priecestia nie je návestená, je o tejto skutočnosti vopred oboznámená. Ak nejde cez priecestie ako prvé vedúce dráhové vozidlo, chod dráhových vozidiel cez priecestie zabezpečí určená osoba.

(5) Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, alebo iní určení členovia vlakového personálu sa presvedčia, že cestujúci nebudú odchodom vlaku ohrození. Počas chodu vlaku sú všetky dvere vlaku zatvorené.

§ 40
Zostavovanie vlaku

(1) Do vlaku môžu byť zaradené dráhové vozidlá len na základe vykonanej prehliadky. Prehliadku vykonáva určená odborne spôsobilá osoba železničného podniku.

(2) Vlak sa zostaví tak, aby jeho zostava neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe, najmä aby sa zabezpečil určený brzdiaci účinok, pričom nemožno prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení dráhových vozidiel a vo vlaku v závislosti od druhu jednotlivých dráhových vozidiel a ich hmotnosti.

(3) Zaťaženie trate spôsobené dráhovým vozidlom smie presiahnuť určené hodnoty vrátane dodržania obrysu vozidla, iba ak ide o dopravu osobitne povolenú.

(4) Zostava vlaku osobnej prepravy na príslušnom úseku trate má byť taká, aby všetky vozidlá určené na prepravu cestujúcich vlaku zastavujúceho na výstup alebo nástup cestujúcich stáli pri nástupišti. V opačnom prípade dopravca vykoná opatrenia pre bezpečný výstup cestujúcich z vozidiel nachádzajúcich sa mimo nástupišťa. Dĺžka vlaku sa podľa účelu zisťuje a uvádza v počte náprav alebo v metroch. Najvyšší dovolený počet náprav vlaku sa vzhľadom na spôsob brzdenia a zábrzdné vzdialenosti na jednotlivých traťových úsekoch uvádza v zošitovom cestovnom poriadku.

(5) Manipulovať s elektrickými spojkami na centrálne zásobovanie vozňov elektrickou energiou, spojkami elektrického vykurovania a káblami mnohočlenného riadenia môžu len určené odborne spôsobilé osoby pri zabezpečení beznapäťového stavu.

Brzdenie vlaku

§ 41

(1) Každé samostatne idúce dráhové vozidlo alebo súprava dráhových vozidiel sa dostatočne obrzdia. Vlak, ktorého určená rýchlosť je vyššia ako 40 $km.h^{-1}$, je brzdený samočinnou priebežnou brzdou. Všetky vozidlá vlaku sa pripoja na hlavné potrubie samočinnej priebežnej brzdy. Prvé a posledné dráhové vozidlo vlaku vrátane hnacích vozidiel je vybavené samočinnou priebežnou brzdou v činnosti. Vo vnútri vlakovej súpravy možno ponechať v nevyhnutných prípadoch vozidlá s vypnutou priebežnou brzdou, napríklad pre poruchu na brzdovom ústrojenstve. Ak sa vlak počas chodu neúmyselne rozpojí, rozpojené časti vlaku sa automaticky zastavia pôsobením samočinnej priebežnej brzdy.

(2) Na začiatku a konci vlaku so skupinou dráhových vozidiel nezapojených do priebežného samočinného brzdenia sa nachádza obsadené hnacie dráhové vozidlo a podľa potreby ďalšie dráhové vozidlá so samočinnou priebežnou brzdou takého brzdného výkonu, aby pri roztrhnutí vlaku boli schopné ubrzdiť aj priebežne neobrzdenú časť vlaku. Rýchlosť takého vlaku alebo časti vlaku smie byť najviac 40 $km.h^{-1}$. Vozidlá schváleného typu, ktoré sú súčasne železničnými i cestnými vozidlami, vybavené iným systémom brzdy, ako je priebežná samočinná brzda, obsadené rušňovodičom a zaradené v čele pracovného vlaku, nemusia byť priebežne brzdené, ak je

vlak dostatočne obrzdený. Rýchlosť takého vlaku smie byť najviac 30 km. h^{-1}.

(3) Vlak môže ísť na danej trati pri stanovenej zábrzdnej vzdialenosti a systéme brzdenia najviac takou rýchlosťou, na ktorú je dostatočne brzdený. Brzdiaci účinok vlaku zaistí jeho bezpečné zastavenie na zábrzdnú vzdialenosť. Požadovaný brzdiaci účinok sa určuje pomocou tabuliek brzdiacich percent, ktoré vydá manažér infraštruktúry svojím záväzným pokynom pre železničné podniky, alebo pomocou ekvivalentného spomalenia podľa technických špecifikácií interoperability.

§ 42

(1) Tabuľky brzdiacich percent určujú požadovaný brzdiaci účinok vlaku v závislosti od dovolenej rýchlosti vlaku, jeho spôsobu brzdenia a dĺžky, rozhodného spádu trate a zábrzdnej vzdialenosti na tejto trati.

(2) Skutočné brzdiace percentá vlaku sú podielom celkovej brzdiacej hmotnosti vlaku a celkovej hmotnosti vlaku v tonách násobené číslom 100.

(3) Celková brzdiaca hmotnosť vlaku brzdeného priebežnou brzdou sa rovná súčtu všetkých brzdiacich hmotností jednotlivých dráhových vozidiel vlaku s účinkujúcou priebežnou brzdou a pri vlaku s ručne brzdenými dráhovými vozidlami súčtu brzdiacich hmotností jednotlivých dráhových vozidiel s obsluhovanou ručnou brzdou. Celková hmotnosť vlaku sa rovná súčtu hmotností jednotlivých dráhových vozidiel vlaku a súčtu hmotností nákladu na dráhových vozidlách.

(4) Skutočné brzdiace percentá vlaku sú vyššie alebo sa rovnajú potrebným brzdiacim percentám. Potrebné brzdiace percentá vychádzajú z tabuliek potrebných brzdiacich percent vydaných manažérom infraštruktúry, ktoré sa pre konkrétne úseky tratí a pre určujúcu dĺžku vlaku a spôsob brzdenia uvádzajú v zošitovom cestovnom poriadku.

§ 43

(1) Činnosť priebežnej brzdy overuje železničný podnik skúškou brzdy, ktorú môžu vykonávať iba osoby na to určené a odborne spôsobilé, alebo automaticky riadiace systémy dráhového vozidla. Skúška brzdy sa vykonáva pred odchodom vlaku z východiskovej dopravne. Pred skúškou brzdy sa vykoná kontrola tesnosti.

(2) Skúška brzdy sa vykoná aj v nasledujúcich prípadoch:

a) ak sa zmení stanovište, z ktorého sa vlak riadi, s výnimkou vlakov používaných ako ucelená samostatná jednotka,

b) ak bol vlak rozpojený s výnimkou odvesenia vozidiel na konci vlaku,

c) na všetkých vozidlách pridaných do vlaku, na ktorých nebol overený účinok bŕzd pred zaradením do vlaku,

d) pred odchodom vlaku z východiskovej stanice alebo stanice odstavenia, ak od posledného overenia skúšky brzdy uplynulo viac ako 24 hodín,

e) pri zmene režimu brzdenia z režimu osobný na režim nákladný a naopak,

f) ak bol použitý ručný odbrzdovač počas skúšky brzdy,

g) na žiadosť rušňovodiča, ak má pochybnosti o správnej činnosti brzdy,

h) po vzniku nehodovej udalosti na pokyn orgánov poverených vyšetrovaním nehody,

i) ak nie je pred ďalším chodom z hocijakého dôvodu k dispozícii zápis o vykonanej skúške brzdy a potrebné údaje nie je možné zistiť z predchádzajúceho zápisu o vykonanej skúške brzdy alebo zo súpisu vozidiel.

(3) O vykonanej skúške brzdy sa vykoná zápis alebo záznam v riadiacom systéme vozidla, v ktorom sa uvedie

a) režim brzdenia,

b) číslo vlaku a názov dopravne, v ktorej bola skúška vykonaná, čas vykonania skúšky,

c) hmotnosť vozidiel, brzdiaca hmotnosť, počet dvojkolesí a dĺžka vlaku,

d) počet a druh bŕzd zapojených vo vlaku,

e) potrebné brzdiace percentá,

f) skutočné brzdiace percentá,

g) podpisy určených osôb, ktoré vykonali skúšku brzdy,

h) ostatné relevantné údaje.

(4) V mimoriadnych súrnych prípadoch pri strate tlačiva a nemožnosti jeho rýchleho dodania a pri pomocných vlakoch je možné výnimočne zapísať potrebné údaje podľa odseku 3 do odovzdávkovej knihy dráhového vozidla. Rušňovodič túto skutočnosť oznámi aj svojmu železničnému podniku.

(5) Zápis o skúške brzdy sa nevykonáva pri ucelených jednotkách a hnacích vozidlách, ktoré majú v činnosti zariadenie pre automatizované vykonanie skúšky brzdy vlaku (jednotky) so záznamovým zariadením a pri súrnych pomocných vlakoch.

(6) Na zabezpečenie vlaku pri poruche priebežnej brzdy a nedostatku energie na pohon zdroja stlačeného vzduchu tak, aby mohol byť vlak spoľahlivo zabezpečený proti samovoľnému pohybu na najnepriaznivejšom spáde prechádzaného úseku trate a dopravený do najbližšej dopravne, a pre postupy pri skúške brzdy platia technologické postupy manažéra infraštruktúry a železničného podniku.

(7) Bezpečnostný orgán môže povoliť, že odchylne od ustanovenia odseku 2 písm. i) sa skúška brzdy nemusí vykonať, ak potrebné údaje o vykonanej skúške brzdy je možné spoľahlivo zistiť z informačného systému dopravcu, nie je možné ich neoprávnene zmeniť a tieto údaje ostávajú uchované najmenej 30 dní.

§ 44
Vlakový personál

Obsadenie vlaku osobami určenými na vedenie a sprevádzanie vlaku pri prevádzkovaní dopravy na dráhe a vybavenie hnacieho dráhového vozidla a riadiaceho vozňa návestnými a technickými pomôckami potrebnými na prevádzkovanie dopravy na dráhe na danej trati sa riadia pokynmi železničného podniku s prihliadnutím na druh vlaku a miestne podmienky.

§ 45
Návestné označenie

(1) Každý vlak sa označí návesťou „Koniec vlaku“ a návesťou „Začiatok vlaku“. Návesťou „Koniec časti vlaku“ sa označí koniec každej časti vlaku okrem poslednej, ak ide vlak po častiach. Každé hnacie dráhové vozidlo sa na tento účel zásobí technickými pomôckami.

(2) Hnacie dráhové vozidlo a traťový stroj pri posune sú za zníženej viditeľnosti označené najmenej jedným bielym svetlom umiestneným na obidvoch čelách vozidla.

(3) Dráhové vozidlo, ktoré ide ako posun medzi dopravňami, sa označí ako vlak.

ŠPECIÁLNA DRÁHA

§ 46
Zostavovanie vlaku

(1) Dĺžka vlaku na prepravu cestujúcich nemá byť väčšia ako dĺžka hrany najkratšieho nástupišťa pre cestujúcich na príslušnom traťovom úseku. Ak dĺžka vlaku presahuje dĺžku nástupíšť, dopravca vykoná opatrenia pre bezpečný výstup cestujúcich. Pritom sa zohľadnia aj možné nepresnosti pri zostavovaní vlaku.

(2) Spätný pohyb vlaku pri preprave cestujúcich je dovolený len so súhlasom osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe.

(3) Pri prevádzkovaní dopravy na dráhe dráhový podnik určí jednotné technologické postupy najmä na

a) zostavovanie vlakov a zaraďovanie vozidiel do vlakov,

b) spôsob chodu a zaistenie vlaku pri rôznych prevádzkových režimoch,

c) úkony na začatie a skončenie chodu vlaku,

d) označovanie vlakov návesťami,

e) vybavenie prevádzkovými dokladmi a pomôckami,

f) spôsob informovania cestujúcich vo vlaku,

g) zabezpečenie dopravy pri nehodách a mimoriadnych udalostiach.

§ 47
Vedenie dráhového vozidla

(1) Na vedenie dráhového vozidla sa zabezpečí, aby osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo,

a) dodržiavala cestovný poriadok s ohľadom aj na potrebu krátenia prípadného meškania vlaku,

b) podľa jednotných technologických postupov dráhového podniku odovzdala vedenie len osobe na to určenej,

c) opustila dráhové vozidlo až po jeho zabezpečení proti samovoľnému pohybu alebo zásahu nepovolanej osoby,

d) ponechala dráhové vozidlo na trati len za dozoru spôsobilej osoby,

e) presvedčila sa, že cestujúci nebudú odchodom vlaku ohrození,

f) uzatvárala dvere vozidiel vlaku až po predchádzajúcom upozornení cestujúcich alebo na základe návesti vlakového personálu.

(2) Pre činnosti pri vedení dráhového vozidla a vlaku platia jednotné technologické postupy dráhového podniku.

§ 48
Brzdenie vlaku

(1) Vlak sa dostatočne a spoľahlivo obrzdí. Dráhový podnik zostaví vlak tak, aby účinok bŕzd a druh brzdenia zodpovedali traťovým pomerom, druhu a zostave vlaku a jeho zaťaženiu. Účinok brzdenia sa overí počas chodu vlaku ešte pred miestom prvého pravidelného zastavenia, a to po odchode z dopravne, v ktorej bola vykonaná skúška brzdy.

(2) Účinnosť brzdenia sa upraví tak, aby zábrzdná dráha neprevýšila zábrzdnú vzdialenosť.

§ 49
Rýchlosť chodu vlaku

(1) Rýchlosť chodu vlaku sa určí tak, aby bolo zaistené bezpečné a plynulé zastavenie alebo spomalenie chodu vlaku v stanici alebo na mieste, kde je to z prevádzkových dôvodov potrebné.

(2) Na určenie rýchlosti a podmienok chodu vlaku v jednotlivých traťových úsekoch pri rôznych režimoch chodu vlaku platia jednotné technologické postupy dráhového podniku.

§ 50
Mimoriadne zastavenie vlaku na trati

(1) Mimoriadne zastavenie vlaku na trati z dôvodu poruchy na dráhovom vozidle, ak nemôže vlak dôjsť do najbližšej stanice, osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, neodkladne ohlási osobe riadiacej dopravu na dráhe a vyžiada pomoc alebo sa s ňou dohodne o chode vlaku po častiach. Až do príchodu pomocného prostriedku ostane vlak stáť na mieste a nemanipuluje sa s jeho riadením a brzdami.

(2) Pri nevyhnutnosti opustenia vlaku cestujúcimi sa zaistí ich bezpečné vystúpenie na trať a odchod na určené miesto.

(3) Pri prevádzkovaní dopravy na dráhe dráhový podnik určí jednotné technologické postupy najmä na

a) mimoriadne zastavenie vlaku na trati,

b) odsun vlaku nespôsobilého na odchod z trate,

c) zabezpečenie bezpečnosti cestujúcich pri nevyhnutnosti opustenia vlaku na trati.

§ 51
Chod služobného vlaku

Na zaistenie chodu služobného vlaku alebo pomocného vlaku sa určia jednotné technologické postupy, ktoré obsahujú

a) podmienky na zabezpečenie činností potrebných na chod,

b) rýchlosť, zostavovanie, vybavenie a brzdenie vlaku,

c) postup pri nehodách a poruchách.

ELEKTRIČKOVÁ DRÁHA A TROLEJBUSOVÁ DRÁHA

§ 52
Použitie dráhového vozidla

(1) Pri každom dráhovom vozidle sa pred výjazdom na trať overí funkčná spôsobilosť bŕzd. V dráhových vozidlách električkových dráh sa zabezpečí aj funkčný stav pieskovačov.

(2) Pri vykonávaní dopravy na dráhe dráhový podnik určí jednotné technologické postupy najmä na

a) spôsob obsluhy vlaku,

b) rozsah a spôsob preberania a odovzdania vlaku členený podľa týchto kritérií:

1. medzi zamestnancom zodpovedným za technický stav vlaku (ďalej len „dielňa“) a vodičom,

medzi vodičom a dielňou a medzi vodičmi navzájom,

2. na začiatku, v priebehu a na konci pracovnej zmeny vodiča alebo jej časti,
3. vo vozovni, na inom určenom mieste odstavenia vlaku a na trati,

c) súpis porúch a nedostatkov, s ktorými vlak neodíde z vozovne,

d) určenie spôsobu zisťovania a odstraňovania bežných nedostatkov a porúch vlaku vodičom na trati,

e) činnosť prevádzkových zamestnancov.

§ 53
Rýchlosť jazdy

(1) Pre električkovú trať a trolejbusovú trať alebo ich úseky sa určí najvyššia dovolená rýchlosť tak, aby sa zaistilo bezpečné a plynulé zastavenie alebo spomalenie jazdy električkového vlaku alebo trolejbusového vlaku.

(2) Rýchlosť a podmienky jazdy električkového vlaku alebo trolejbusového vlaku pre trať a jednotlivé traťové úseky určí dráhový podnik podľa technologických, technických a stavebných podmienok trate a podľa stavu dopravných zariadení a dráhových vozidiel.

(3) Najvyššia rýchlosť jazdy sa určí najmä pri

a) jazde v areáli vozovne, garáže a dielne s výnimkou skúšobnej trate,

b) jazde na miestach, kde sa pracuje, a pri návesti vyžadujúcej pomalú jazdu,

c) manipulácii, spájaní a rozpájaní vlakov alebo vozidiel vlaku, jazde nad pracovnou jamou, jazde cez umývacie zariadenie a v jeho blízkosti,

d) jazde pri cúvaní,

e) jazde cez povelový trolejový kontakt a návestný (blokovací) trolejový kontakt koľajovej výhybky,

f) jazde proti hrotu koľajovej výhybky postavenej do odbočovacej alebo priamej vetvy, ak nie je zabezpečená proti nežiaducemu prestaveniu, napríklad mechanicky zámkom,

g) jazde po hrote z odbočovacej a priamej vetvy koľajovej výhybky,

h) jazde cez koľajové kríženie,

i) jazde v koľajovom oblúku s polomerom menším ako 25 m,

j) tlačení električkového vlaku,

k) jazde električkového vlaku cez zastávky bez zastavenia,

l) jazde cez železničné a vlečkové priecestie,

m) jazde cez povelový trolejový kontakt trolejovej výhybky,

n) jazde cez výhybku trolejového vedenia,

o) jazde cez trolejové kríženie,

p) jazde s poruchou, pri ktorej výrobca vlaku alebo vozidla umožňuje ďalšiu jazdu vlaku alebo vozidla.

(4) Na jazdu električkových vlakov a trolejbusových vlakov, ak je dráha vedená po pozemnej komunikácii, sa vzťahujú aj ustanovenia osobitných predpisov.[3])

§ 54
Označovanie vlakov

(1) Na správnu orientáciu cestujúcich sa pri vykonávaní verejnej dopravy vlaky označia najmenej

a) vpredu čitateľným zvonka číslom alebo iným označením linky a názvom konečnej alebo cieľovej zastávky, alebo cieľa linky všeobecne, alebo aj ďalších dôležitých častí mesta, obce alebo prestupových uzlov na trase linky čitateľným aj za tmy; pri uvedení viacerých miest na trase sa vyznačí zreteľne, čo je cieľ linky v smere premávky daného spoja,

b) na strane nástupu cestujúcich čitateľným zvonka číslom alebo iným označením linky, názvom konečnej alebo cieľovej zastávky, alebo cieľa linky všeobecne, alebo aj ďalších dôležitých častí mesta, obce, alebo prestupových uzlov na trase linky čitateľným aj za tmy najmenej jednou tabuľou na každých 15 m dĺžky vlaku,

c) čitateľným vo vnútri vlaku číslom alebo iným označením linky, názvom konečnej alebo cieľovej zastávky, alebo cieľa linky všeobecne, alebo aj ďalších dôležitých častí mesta alebo obce, alebo prestupových uzlov na trase linky,

d) vzadu čitateľným zvonka číslom alebo iným označením linky čitateľným aj za tmy.

(2) Spresnenie označenia linky a smeru jazdy čitateľného zvonka a vo vnútri vlaku

a) číslo alebo iné označenie linky sa odlíši od inej dráhovej alebo autobusovej linky v rámci danej siete liniek, napríklad mestská hromadná doprava, integrovaný dopravný systém,

b) výška písmen číselného alebo iného označenia linky zvonka je najmenej 100 mm,

c) výška písmen názvu cieľa linky zvonka je najmenej 30 mm,

d) pri elektronických tabuliach čitateľných zvonka sa pripúšťa striedanie, posúvanie alebo rotovanie textu, pričom číslo alebo iné označenie linky sa upraví tak, aby bolo vždy čitateľné,

e) pri elektronických tabuliach čitateľných zvnútra vlaku sa pripúšťa striedanie označenia linky a smeru jazdy s inými súvisiacimi textmi, napríklad zastávka na znamenie, názov nasledujúcej zastávky, označenie tarifného pásma alebo zóny, aktuálny čas, výkon prepravnej kontroly vo vlaku, možnosť prestupu a podobne,

f) ak označenie linky a smeru nie je zabezpečené elektronickou tabuľou alebo ak je zabezpečené plnofarebnou elektronickou tabuľou, farebné vyhotovenie tabule s týmto označením dohodne dráhový podnik so správnym orgánom.

(3) Vlaky pohybujúce sa na tratiach na verejných priestranstvách sa označia aj pri nevykonávaní verejnej dopravy, napríklad vykonávanie neverejnej dopravy, manipulačné, služobné, cvičné a skúšobné jazdy, jazdy s poruchou. Texty takýchto tabúľ sa vizuálne odlíšia od označenia linky a smeru pri vykonávaní verejnej dopravy. Výška písmen hlavného nápisu je pritom najmenej 75 mm a výška písmen doplňajúceho nápisu najmenej 30 mm.

(4) Vlaky odstavené na konečných staniciach, mimo zastávok, môžu byť

a) neoznačené,

b) označené označením linky a smeru platným pre spoj, ktorý budú vykonávať po odstavení,

c) označené príhodným textom, napríklad prestávka vodiča, čakanie medzi spojmi, odstavené vozidlo, dispozičná záloha a podobne.

(5) Miesto určené na nástup a výstup s detským kočíkom, invalidným vozíkom alebo inou nadrozmernou príručnou batožinou, napríklad s bicyklom, sa na vonkajšej strane vlaku zreteľne označí symbolom.

(6) Vo vlaku sa vyhradí najmenej šesť miest pre cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a najmenej jedno miesto pre detský kočík, invalidný vozík alebo inú povolenú nadmernú príručnú batožinu, napríklad bicykel, a pre zrakovo postihnutú osobu s vodiacim psom. Tieto miesta sú situované vo vlaku v rámci možností čo najbližšie k stanovišťu vodiča a označené príslušným symbolom – piktogramom.

(7) Prvky umiestnené na vlaku a vo vlaku, ktoré sú určené na orientáciu a ovládanie cestujúcimi, sa zreteľne a zrozumiteľne označia.

(8) Každé dráhové vozidlo sa označí

a) obchodným menom alebo znakom dráhového podniku,

b) evidenčným číslom vozidla na obidvoch vonkajších čelách, bokoch a vo vnútornej prednej časti vozidla,

c) počtom miest na sedenie a státie pri najväčšom obsadení vozidla; najviac osem stojacich osôb na m^2,

d) názvom výrobcu vozidla, miestom výroby, rokom výroby a výrobným číslom vozidlovej skrine,

e) najvyššou dovolenou rýchlosťou vozidla.

(9) Reklamy a iné týmto predpisom nestanovené nápisy, oznamy a symboly (piktogramy) na vlaku a vo vlaku je možné umiestniť len so súhlasom a na vyhradených miestach stanovených dráhovým podnikom, pričom nesmú

a) ohrozovať bezpečnosť prevádzky,

b) obmedzovať výhľad vodiča alebo sprievodcu,

c) nadmerne sťažovať identifikáciu vlaku ako spoja verejnej dopravy zo strany cestujúceho zvonka,

d) obmedzovať označenie vlaku,

e) obmedzovať alebo sťažovať identifikáciu evidenčného čísla.

(10) Za zníženej viditeľnosti sa začiatok vlaku označí dvoma svetlometmi s bielym svetlom. Koniec vlaku sa za zníženej viditeľnosti označí dvoma červenými koncovými svetlami. Podmienky vonkajšieho osvetlenia električky a trolejbusu sú ustanovené všeobecne záväzným právnym predpisom.[5])

§ 55
Odstavenie vlaku

Odstavený vlak sa bezpečne zaistí proti samovoľnému pohybu alebo proti uvedeniu do pohybu nepovolanou osobou spôsobom stanoveným dráhovým podnikom v prevádzkových predpisoch alebo technologických postupoch.

PODROBNOSTI PREVÁDZKOVANIA LANOVEJ DRÁHY A DOPRAVY NA LANOVEJ DRÁHE

§ 56
Všeobecné prevádzkové ustanovenia

(1) Za organizačné usporiadanie a odborné riadenie činnosti zabezpečenia prevádzky lanovej dráhy a dopravy na lanovej dráhe, v súlade s požiadavkami platných predpisov, nariadení, a ďalších podmienok, ktoré sa vzťahujú na prevádzkovanie lanovej dráhy a dopravu na lanovej dráhe, zodpovedá manažér prevádzky ustanovený prevádzkovateľom dráhy a dráhovým podnikom (ďalej len „prevádzkovateľ lanovej dráhy“).

(2) Manažér prevádzky je zamestnanec prevádzkovateľa lanovej dráhy, ktorý zabezpečuje kontrolu dodržiavania všeobecne záväzných právnych predpisov a predpisov vydaných prevádzkovateľom lanovej dráhy vo vzťahu k prevádzke lanovej dráhy, dopravy na lanovej dráhe a vykonávanie určených a iných činností.

(3) Manažérom prevádzky môže byť zamestnanec prevádzkovateľa lanovej dráhy, ktorý bol ustanovený zodpovedným zástupcom podľa § 29 ods. 4 zákona o dráhach. Ak má prevádzkovateľ lanovej dráhy v prevádzke len jednu lanovú dráhu, môže ustanovený manažér prevádzky vykonávať súčasne aj funkciu vedúceho prevádzky lanovej dráhy.

(4) Prevádzku lanovej dráhy a dopravu na lanovej dráhe riadi vedúci prevádzky lanovej dráhy, ktorý zodpovedá za organizáciu prevádzky a riadny technický stav zariadenia lanovej dráhy a jej súčastí, bezpečnosť prevádzky a dopravy, činnosť prevádzkového personálu, dodržiavanie pokynov dodávateľa zariadenia, prevádzkového predpisu a ostatných predpisov, ktoré sa vzťahujú na technický stav zariadenia lanovej dráhy, prevádzku lanovej dráhy a dopravu na lanovej dráhe.

(5) Vedúci prevádzky lanovej dráhy môže byť určený najviac pre dve lanové dráhy, pričom každá z nich môže mať iba jeden poháňací úsek a lanové dráhy sú v jednom stredisku a u jedného prevádzkovateľa. V takomto prípade sa určí pre jednu lanovú dráhu jeho trvalý zástupca.

(6) Križovanie lanovej dráhy s pozemnou komunikáciou pre peších, účelovou pozemnou komunikáciou, lyžiarskou alebo inou športovou dráhou sa označí tabuľkou s nápisom „Pozor lanová dráha“.

(7) Na miestach výstupu na podperu, lanový most a iné časti zariadenia lanovej dráhy, kde je zakázaný prístup nepovolaných osôb, sa trvale umiestnia tabuľky so zákazom výstupu nepovolaných osôb.

§ 57
Dopravná a revízna rýchlosť, návestná sústava

(1) Pri prevádzkovaní lanovej dráhy a dopravy na lanovej dráhe sa dodržiava určená dopravná rýchlosť, ktorou sú dopravovaní cestujúci a náklad. Rýchlosť pohybu vozňa zodpovedá aktuálnym miestnym podmienkam, najmä poveternostným podmienkam.

(2) Ak to poveternostné podmienky, technický stav lanovej dráhy a iné technicko-bezpečnostné podmienky vyžadujú, môže sa vykonávať doprava na lanovej dráhe len zníženou dopravnou rýchlosťou zodpovedajúcou týmto podmienkam, aby nebola ohrozená bezpečnosť dopravy. Podmienky dopravy zníženou rýchlosťou za mimoriadnych okolností alebo pri zhoršení poveternostných podmienok určí prevádzkovateľ lanovej dráhy v prevádzkovom predpise.

(3) Rýchlosť pohybu pre kontrolu lana – revízna rýchlosť je najviac 0,5 $m.s^{-1}$.

(4) Ak sa na osobnej lanovej dráhe prepravujú predmety, ktorých rozmery alebo hmotnosť vyžadujú zavesenie na dva za sebou idúce vozne vzdialené od seba menej ako zodpovedá najmenšej vzdialenosti vozňov od seba, môže sa takáto doprava uskutočniť len pri dodržaní podmienok stanovených Úradom pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len „úrad“) na základe vyjadrenia dodávateľa lanovej dráhy.

(5) Návestná sústava sa upraví tak, aby umožňovala ľahké, rýchle a jednoznačné vyjadrenie a vnímanie návestí a bezpečné riadenie dopravy na lanovej dráhe. Návestnú sústavu tvoria zvukové návesti v určenom vyhotovení, ktoré môžu dopĺňať viditeľné návesti v určenom vyhotovení, tvare a farbe.

(6) Návesti používané na lanovej dráhe sa upravia tak, aby sa výrazne odlišovali od signálov,

zvukov a znamení, ktoré sa môžu vyskytovať v obvode alebo v okolí dráhy.

§ 58
Podmienky na uvedenie lanovej dráhy do chodu

(1) Denne pred dopravou cestujúcich na lanovej dráhe sa vykonajú

a) kontrola obsadenia staníc lanovej dráhy zamestnancami z hľadiska predpísaného počtu a odbornosti,

b) prehliadky a kontroly technologických zariadení, nástupných a výstupných priestorov staníc, umiestnenie informačných tabúľ, pokyny a označenia pre pohyb a prepravu cestujúcich,

c) skúšobný chod a kontrolná jazda,

d) preverenie, či sú splnené podmienky na začatie chodu lanovky vzhľadom na poveternostné podmienky.

(2) Úkony podľa odseku 1 písm. a) a d) sa urobia pred každým obnovením chodu lanovej dráhy počas dňa.

(3) Ak bol počas dňa prerušený chod lanovej dráhy pre zhoršené poveternostné podmienky, napríklad námraza, veľmi silný vietor, búrky, blesky, pri ktorých mohli vzniknúť škody alebo poruchy na zariadení lanovej dráhy, je potrebné pred obnovením chodu lanovej dráhy urobiť úkony podľa odseku 1 písm. c) alebo vykonať kontrolu trate pochôdzkou.

(4) Pokyn na uvedenie lanovej dráhy do chodu na účely vykonania skúšobného chodu lanovej dráhy a kontrolnej jazdy a skúšky technologických zariadení lanovej dráhy viazaných na chod lanovej dráhy počas skúšobného chodu a kontrolnej jazdy môže vydať vedúci prevádzky lanovej dráhy alebo zamestnanec určený prevádzkovým predpisom lanovej dráhy.

(5) Lanová dráha sa uvedie do chodu, až keď na všetkých staniciach je prítomný aspoň jeden zamestnanec, ktorý má zabrániť prístupu nepovolaným osobám k lanovej dráhe a má sledovať chod lanovej dráhy, aby nedošlo ku škode na zariadení lanovej dráhy, a pri ohrození života alebo majetku ho zastaviť.

(6) Prítomnosť zamestnanca v stanici počas skúšobného chodu alebo kontrolnej jazdy nie je potrebná, ak je stanica vybavená účinným kamerovým systémom a na jeho použitie na tento účel bol vydaný súhlas bezpečnostného orgánu.

(7) Lanovú dráhu uvádza do chodu na účely skúšobného chodu a kontrolnej jazdy zamestnanec oprávnený riadiť chod lanovej dráhy (ďalej len „operátor“) alebo so súhlasom bezpečnostného orgánu zamestnanec určený prevádzkovým predpisom.

(8) Uvedenie lanovej dráhy do chodu a riadenie chodu na účely dopravy cestujúcich vykonáva len operátor, ktorý je trvale prítomný na určenom stanovišti, sleduje priebeh dopravnej služby, kontroluje správny chod a stav zariadenia, zabezpečuje bezpečnú prevádzku a vydáva potrebné inštrukcie ostatným zamestnancom obsluhy lanovej dráhy.

§ 59
Skúšobný chod lanovej dráhy a kontrolná jazda

(1) Správnosť funkcie zariadení lanovej dráhy sa zisťuje skúšobným chodom v rozsahu nevyhnutnom na zistenie správnosti chodu lanovej dráhy, pohonu, pôsobenia ovládacích, bezpečnostných a kontrolných zariadení.

(2) Akákoľvek doprava osôb počas skúšobného chodu je zakázaná. To sa nevzťahuje na sprievod

vozňov visutých kyvadlových a pozemných lanových dráh.

(3) Kontrolnou jazdou bez cestujúcich sa bežnou vizuálnou prehliadkou zisťuje stav zariadení na trati, správna poloha, stav a pohyb lán, či sa na trati a zariadení nevyskytujú poruchy alebo prekážky, ktoré by mohli ohroziť spoľahlivosť alebo bezpečnosť dopravy na dráhe.

(4) Kontrolnú jazdu vykonáva zamestnanec priamo z vozňa lanovej dráhy tak, aby sa prehliadla celá dĺžka trate. Spojenie zamestnancov sa zabezpečí rádiostanicami tak, aby zamestnanec, ktorý riadi chod lanovej dráhy, bol s kontrolujúcim zamestnancom v stálom spojení.

(5) Kontrolnú jazdu možno spojiť so služobnými jazdami na vystriedanie zamestnancov na jednotlivých stanovištiach lanovej dráhy alebo na vystriedanie zamestnancov predtým konajúcich pohotovosť alebo stráženie lanovej dráhy. Na lanových dráhach obežného systému sa môžu pracovníci počas kontrolnej jazdy dopravovať len vo vozňoch nasledujúcich za vozňom, ktorý je obsadený kontrolujúcim zamestnancom.

(6) Na lanovej dráhe obežného systému s odpojiteľnými vozňami pred vozňom, v ktorom je zamestnanec vykonávajúci kontrolu, ide neobsadený vozeň.

§ 60
Kontrola trate pochôdzkou

(1) Ak sa doprava na lanovej dráhe nevykonávala dlhšie ako tri dni alebo po nepriaznivých poveternostných podmienkach, pred začatím dopravy na dráhe sa vykoná kontrola trate pochôdzkou po celej dĺžke lanovej dráhy. Trať lanovej dráhy sa kontroluje pochôdzkou v celej jej dĺžke peši alebo v zime, ak je to možné na lyžiach, na snežnom skútri a podobne.

(2) Na lanových dráhach, ktorých trať je situovaná v osobitných sťažených terénnych podmienkach a je chôdzou alebo na lyžiach neprístupná, sa v prevádzkovom predpise lanovej dráhy stanovia kontrolné úkony, ktoré účel a bezpečnostný význam kontroly trate lanovej dráhy pochôdzkou dostatočným spôsobom nahradia.

§ 61
Prevádzka lanovej dráhy v noci

(1) Ak sa má vykonať na lanovej dráhe doprava osôb v noci, je potrebné vytvoriť tieto podmienky:

a) na lanových dráhach s vozňami povinne sprevádzanými sprievodcami majú vozne osvetľovacie vonkajšie svetlomety a osvetlenie vnútorného priestoru kabíny nezávisle od vonkajšieho zdroja energie,

b) úseky trate na vchodoch a východoch staníc sú aspoň na vzdialenosť ubehnutú vozňom za päť sekúnd osvetlené tak, aby cestujúci ani obsluha neboli oslňovaní a aby obsluha stanice mala dostatočný prehľad o pohybe vozňov,

c) na lanových dráhach s vozňami, ktoré povinne nesprevádza sprievodca, majú vozne lanovej dráhy vpredu v smere jazdy biele a vzadu červené odrazové sklo, úseky trate na vchodoch a na východoch staníc sa osvetlia aspoň na vzdialenosť ubehnutú vozňom za desať sekúnd tak, aby odrazové sklá umožnili obsluhe staníc prehľad o pohybe vozňov a aby sa cestujúci vo vozňoch mohli zrakom prispôsobiť osvetleniu staníc,

d) pre možnosť evakuácie cestujúcich je na lanovej dráhe k dispozícii osvetľovacie zariadenie nezávislé od vonkajšieho zdroja elektrickej energie, ktoré poskytne rýchle osvetlenie na evakuáciu cestujúcich bez ujmy bezpečnosti ich záchrancov v časových limitoch platných pre dennú prevádzku lanovej dráhy,

e) nástupištia, výstupištia a ostatné priestory staníc určené pre pohyb cestujúcich majú núdzové

elektrické osvetlenie, ktoré sa samočinne uvedie do prevádzky pri poruche dodávky elektrickej energie, a to isté sa vzťahuje aj na priestory dôležité z hľadiska bezpečnosti obsluhy alebo kontroly a riadenia chodu zariadenia.

(2) V prevádzkovom predpise lanovej dráhy sa pre jednotlivé ročné obdobia určí časový rozsah vykonávania dopravy na lanovej dráhe. Pri určovaní týchto hraníc sa vychádza z miestnych pomerov vo vzťahu k času západu slnka a východu slnka.

§ 62
Doprava cestujúcich na lanovej dráhe

(1) Osobná doprava sa organizuje podľa cestovného poriadku.

(2) Doprava cestujúcich na lanovej dráhe sa môže začať

a) po vykonaní úkonov podľa § 58, ak sa preukázala pripravenosť zariadenia na prevádzku,

b) po dorozumení operátora so všetkými zamestnancami obsluhy lanovej dráhy a

c) ak dá na začatie pravidelnej dopravy súhlas vedúci prevádzky lanovej dráhy alebo zamestnanec určený prevádzkovým predpisom.

(3) Lanová dráha sa neuvedie do chodu s cestujúcimi, kým vo všetkých staniciach nie je prítomný stanovený počet zamestnancov určený prevádzkovým predpisom.

(4) Podľa situácie určí vedúci prevádzky podmienky dopravy, obmedzenú dopravnú rýchlosť alebo zníženie obsaditeľnosti vozňov lanovej dráhy a podobne.

(5) Všetky prevádzkové priestory obsadené zamestnancami lanovej dráhy a priestory určené pre cestujúcich sú počas chodu lanovej dráhy a po dobu stanovenú prevádzkovým predpisom osvetlené.

(6) Dráhové vozidlá kyvadlových lanových dráh určené na prepravu viac ako 15 osôb sa obsadia sprievodcom a vybavia sa zariadením na spojenie so stanicami lanovej dráhy.

§ 63
Ukončenie chodu a prevádzky lanovej dráhy

(1) Na lanových dráhach obežného systému s pevným alebo odpojiteľným uchytením vozňov môžu dať obsluhovatelia staníc súhlas na ukončenie chodu lanovej dráhy, len ak je nesporne zistené, že na trati nezostal vozeň obsadený cestujúcim. Uvedené platí aj pred ukončením prevádzky lanovej dráhy a dopravy na lanovej dráhe.

(2) Ak nastanú pochybnosti o tom, či vozeň s posledným cestujúcim došiel do stanice, je úlohou obsluhovateľa stanice a operátora lanovej dráhy zariadiť, len čo k takej pochybnosti došlo, aby sa chod lanovej dráhy neukončil do času, kým sa nevykoná najmenej jedna polovica obrátky dopravného alebo ťažného lana.

(3) Zamestnanci obsluhy v staniciach vedú v prevádzkovej dokumentácii presné záznamy o tom, ktoré číslo vozňa bolo naposledy obsadené cestujúcim. Podrobnú úpravu ustanoví prevádzkový predpis.

(4) Na lanovej dráhe sa uvedie čas ukončenia prevádzky a dopravy. Po ukončení prevádzky a dopravy na lanovej dráhe sú prístupové cesty k nástupišťu staníc zneprístupnené a označené tabuľou „Prevádzka ukončená“.

§ 64
Mimoriadne zastavenie chodu lanovej dráhy

(1) Len čo niektorý zamestnanec obsluhy lanovej dráhy alebo iný zamestnanec lanovej dráhy spozoruje, že hrozí nebezpečenstvo úrazu osôb, škody na veciach alebo majetku alebo iným spôsobom sa môže ohroziť prevádzkyschopnosť a bezpečnosť lanovej dráhy, zastaví chod lanovej dráhy príslušným tlačidlom určeným na zastavenie chodu lanovej dráhy prevádzkovou brzdou.

(2) Ak stupeň ohrozenia bezpečnosti podľa odseku 1 je taký závažný, že zastavenie lanovej dráhy spôsobom upraveným podľa odseku 1 môže vyvolať nepriaznivé meškanie, obsluhovatelia alebo ktorýkoľvek zamestnanec lanovej dráhy zastavia jej chod tlačidlom určeným na zastavenie chodu bezpečnostnou brzdou. Tento postup sa zachová aj vtedy, ak bol na zastavenie chodu lanovej dráhy použitý postup podľa odseku 1, avšak lanová dráha nezastavuje. Rovnako koná aj zamestnanec lanovej dráhy, ktorý túto situáciu spozoroval prvý.

(3) V ostatných prípadoch, pri ktorých nehrozí nebezpečenstvo podľa odsekov 1 a 2, zastavenie chodu lanovej dráhy vykoná operátor sám alebo na základe požiadavky ostatných zamestnancov obsluhy na zastavenie chodu lanovej dráhy.

(4) Prípady zastavenia chodu lanovej dráhy podľa odsekov 1 a 2, a to zásahom obsluhy alebo pôsobením zabezpečovacieho zariadenia lanovej dráhy, sa zaznamenajú v prevádzkovom denníku poháňacej stanice a príslušnej stanice s označením presného času a dôvodu tohto zastavenia.

(5) Po každom neočakávanom zastavení chodu lanovej dráhy operátor vyhodnotí situáciu a na základe toho informuje vedúceho prevádzky lanovej dráhy. Keď hrozí, že zastavenie bude trvať dlhšie, vedúci prevádzky lanovej dráhy vhodným spôsobom informuje cestujúcich v súlade so všeobecnými požiadavkami pre odsun vozňov do staníc.

(6) Lanová dráha sa môže opätovne uviesť do chodu až po riadnom zistení príčin zastavenia a ich odstránenia. V závislosti od okolností sa požaduje predchádzajúci súhlas vedúceho prevádzky lanovej dráhy.

§ 65
Styk s prepravcami a cestujúcimi

(1) Dráhový podnik upraví styk s cestujúcimi a prepravcami podľa miestnych podmienok a vo všetkých staniciach vyvesí výňatky z prepravného poriadku lanovej dráhy.

(2) Dráhový podnik zverejní cestovný poriadok, v ktorom oboznámi cestujúcich alebo prepravcov s časom pravidelných jázd a s podmienkami mimoriadnych jázd na lanovej dráhe.

(3) Pravidelnou jazdou sa rozumie jazda v čase určenom v cestovnom poriadku, pri ktorej sa preprava cestujúcich uskutočňuje podľa prepravného poriadku lanovej dráhy.

(4) Mimoriadnou jazdou sa rozumie jazda vykonaná v čase nevyhradenom cestovným poriadkom pre pravidelnú jazdu, pri ktorej sa preprava cestujúcich uskutočňuje podľa prepravného poriadku lanovej dráhy.

(5) Do mimoriadnych jázd sa zahrňujú aj jazdy kvôli preprave chorých a zranených, poskytovanie prvej pomoci, záchrany a podobne.

(6) Za mimoriadnu jazdu sa nepovažuje chod lanovej dráhy na technicko-prevádzkové účely, napríklad odstraňovanie námrazy, odsun chybného vozňa, skúšobný chod, kontrolná jazda a služobné jazdy zamestnancov lanovej dráhy, kontrolných orgánov dráhového podniku

a dozorných orgánov.

(7) Cestujúci na lanovej dráhe sa riadia pokynmi prevádzkového personálu. Preprava sa môže uskutočňovať, keď je lanová dráha v prevádzkyschopnom stave pre verejnosť, a to v súlade s prevádzkovým predpisom.

(8) V prepravnom poriadku sa uvedú všeobecné opatrenia, opatrenia týkajúce sa prístupu a prepravy, správania cestujúcich, a to základné a osobitné pravidlá, opatrenia na prepravu zdravotne postihnutých osôb, opatrenia na prepravu lyžiarskeho vybavenia, príručnej batožiny a zvierat a opatrenia vylučujúce osoby z prepravy na lanovej dráhe.

(9) V stanici sa vykonajú technické úpravy na účely usmernenia pohybu cestujúcich, príchod na nástupište – miesta nástupu a odchod z výstupišťa – miesta výstupu. V týchto priestoroch a na podperách sa umiestnia príslušné informačné tabule a pokyny pre usmernenie a informáciu cestujúcich podľa pokynov dodávateľa lanovej dráhy, dokumentácie a prevádzkového predpisu.

(10) Do ostatných priestorov staníc a miest, kde je nebezpečenstvo ohrozenia od pohybujúcich vozňov, sa technicky zamedzí prístup osôb, ktoré nepatria k prevádzkovému personálu.

(11) Požiadavky na prechody, pracovné priestory, nástupné a výstupné priestory staníc, informácie a označenia pre cestujúcich ustanovujú technické normy.[6])

(12) V stanici v miestach prístupu na nástupište sa umiestnia pokyny na prepravu cestujúcich na lanovej dráhe.

§ 66
Kontrola zariadení lanovej dráhy v prevádzke

(1) Prevádzkovateľ lanovej dráhy predpísanú kontrolu a preverovanie stavu zariadenia lanovej dráhy z hľadiska kvality vykonávanej údržby a skúšok, stav prevádzkového opotrebenia zariadení a jeho súlad s požiadavkami bezpečnosti a spoľahlivosti zariadení v súlade s dokumentáciou výrobcu a prevádzkovým predpisom zabezpečuje odborne spôsobilými zamestnancami určenými prevádzkovým predpisom.

(2) Prevádzkovateľ lanovej dráhy zabezpečí vykonávanie údržby, pravidelných kontrol, revízií a skúšok zariadení podľa tejto vyhlášky, požiadaviek výrobcu lanovej dráhy a osobitných predpisov.[7])

(3) O vykonaní úkonov podľa odsekov 1 a 2 sa vedú záznamy v prevádzkovej dokumentácii lanovej dráhy alebo sa vydajú osobitné doklady, ktoré sa založia v hlavnom spise lanovej dráhy.

(4) Ak sa kontrolou zariadenia alebo pri vzniku poruchy zariadenia zistí nesplnenie technických požiadaviek, ktoré sa vzťahujú na lanovú dráhu a jej súčasti počas jej životného cyklu deklarovaného výrobcom, je nevyhnutné túto situáciu hlásiť úradu na ďalšie konanie podľa osobitného predpisu.[8])

§ 67
Defektoskopické skúšky lán

(1) Prevádzkovateľ lanovej dráhy vykonáva defektoskopické skúšky nosných a pohyblivých lán. Prvá defektoskopická skúška lana sa vykoná najskôr jeden mesiac a najneskôr šesť mesiacov po uvedení nového lana do prevádzky.

(2) Ak výrobca zariadenia nestanoví kratšie lehoty, pravidelné defektoskopické skúšky nosných lán, dopravných lán, ťažných lán a príťažných lán sa vykonávajú do troch rokov od

predchádzajúcej skúšky.

(3) Pred defektoskopickou skúškou sa z dopravných lán demontujú vozne.

(4) Defektoskopické skúšky lán a súčiastok môže vykonávať zamestnanec, ktorý spĺňa kvalifikačné predpoklady a má preukaz o spôsobilosti na vykonávanie tejto činnosti.

(5) Okrem skúšok uvedených v odsekoch 1 až 4 sa vykonajú mimoriadne defektoskopické skúšky lán, len čo ich vonkajšie opotrebenie dosiahne 2/3 dovoleného opotrebenia alebo pri zistení mimoriadnych úkazov na lanách, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť prevádzky, alebo ak skúšku nariadil bezpečnostný orgán.

§ 68
Pravidelné kontroly lán

(1) Prevádzkovateľ lanovej dráhy zabezpečí pravidelné kontroly a merania lán, posúvanie nosných lán a pevných uchytení podľa technickej normy[9]) alebo pokynov výrobcu lanovej dráhy. Podrobnosti o rozsahu a lehotách týchto kontrol ustanoví prevádzkový predpis lanovej dráhy.

(2) Ak poveternostné podmienky neumožňujú po dlhší čas prehliadku nosných lán, môže sa ich kontrola obmedziť len na oblasť podpier a staníc a na vyskytujúce sa nedostatky. V tomto prípade ale časový odstup medzi dvoma prehliadkami nosného lana v celej jeho dĺžke nie je dlhší ako osem týždňov.

(3) Ak stav lana podľa znaleckého posudku alebo kontroly vonkajšieho stavu vyžaduje v záujme bezpečnosti a spoľahlivosti prevádzky častejšiu kontrolu, vykoná sa v kratších lehotách, ako ustanovuje prevádzkový predpis.

(4) O meraní a kontrole lana sa vedú záznamy v knihe lana. Spôsob vedenia záznamov o kontrolách podrobne upravuje prevádzkový predpis.

(5) Pri zistení nedostatku na lane ohrozujúceho bezpečnosť prevádzkovateľ lanovej dráhy bez odkladu zastaví prevádzku dráhy a dopravu na dráhe až do výmeny alebo opravy lana. Bezodkladne o tom informuje úrad.

(6) Skúšobňa označí lano za nevyhovujúce, ak sa pri skúškach vykonaných v rozsahu a spôsobom stanoveným príslušnými predpismi preukáže, že viac ako 6 % z celkového počtu nosných drôtov v lane je nevyhovujúcich alebo ak sa pri trhaní nosných lán vcelku nedosiahnu výsledky určené technickými normami.

(7) Ak sa lano skladovalo dlhšie ako dva roky odo dňa vystavenia osvedčenia skúšobne o skúške, skúška sa opakuje vrátane skúšky nosných lán trhaním vcelku.

§ 69
Základné požiadavky na údržbu zariadení lanovej dráhy

(1) Prevádzkovateľ lanovej dráhy zabezpečuje pravidelnú údržbu a opravy zariadení lanovej dráhy odborne spôsobilými zamestnancami alebo dodávateľsky oprávneným podnikom tak, aby všetky zariadenia lanovej dráhy boli trvale v stave zaisťujúcom bezpečnosť a spoľahlivosť prevádzky.

(2) Po ukončení údržby a opravy zariadení lanovej dráhy sa vykonajú všetky nevyhnutné kontroly a skúšky v rozsahu potrebnom na overenie vykonanej opravy a správnej činnosti príslušnej časti zariadenia.

(3) Prevádzkovateľ lanovej dráhy zostaví plán údržby, kontrol, revízií a skúšok zariadenia lanovej

dráhy, ktorý aktualizuje a uvedie do súladu s požiadavkami tejto vyhlášky a pokynmi výrobcu zariadenia a určí, akým spôsobom sa odstraňuje námraza na lanách, traťových, staničných a iných zariadeniach lanovej dráhy.

(4) Úkony údržby sa stanovia v zozname skúšok, ktorý obsahuje hodnoty ich nastavenia a povolených tolerancií, ako aj periódu výmen komponentov.

(5) Pri údržbe a opravách možno použiť len náhradné dielce a materiály zhodné s technickou dokumentáciou lanovej dráhy.

(6) Pri prístrojoch s nastaviteľnými hodnotami a ďalších prístrojoch určených úradom, napríklad meracie prístroje, sú doklady o ich nastavení a ciachovaní uložené u prevádzkovateľa lanovej dráhy. Tieto doklady dodá výrobca alebo montážny podnik.

(7) O každom úkone údržby, opravy, skúšky zariadenia sa vyhotoví záznam, ktorý potvrdí svojím podpisom osoba, ktorá úkon vykonala. Údržba a oprava vykonaná na bezpečnostných komponentoch je kontrolovaná ďalšou osobou poverenou prevádzkovateľom, ktorá vykonanie kontroly potvrdí podpisom.

§ 70
Montážne zariadenia a pomôcky

(1) Dodávateľ lanovej dráhy ju vybaví stabilnými montážnymi zariadeniami zodpovedajúcimi funkčnosťou a únosnosťou osobitnému predpisu[10]) a technologickým postupom určeným pre montáž, opravy a výmeny rozmerných a ťažkých častí technologického zariadenia lanovej dráhy, výmeny, posúvanie, skracovanie a opravy lán. Tieto technologické postupy sú súčasťou pokynov výrobcu lanovej dráhy pre prevádzku, obsluhu, údržbu a skúšky lanovej dráhy.

(2) Pre kontroly, skúšky a merania, ktoré vyplývajú z pokynov pre prevádzku, obsluhu, údržbu a skúšky, výrobca vybaví lanovú dráhu špeciálnymi meracími pomôckami a zariadeniami, ktoré umožňujú bezpečne vykonávať skúšky a merania a k nim pripojiť návod na ich používanie.

(3) Výrobca lanovej dráhy v pokynoch pre prevádzku, obsluhu, údržbu a skúšky lanovej dráhy určí druhy a množstvo bežných montážnych pomôcok a prenosných zariadení nevyhnutných na bezpečne a technologicky správne vykonávanie úkonov údržby a skúšok lanovej dráhy.

(4) Prevádzkovateľ lanovej dráhy vybaví lanovú dráhu montážnymi pomôckami a prenosnými zariadeniami podľa odseku 3 a zariadi ich správne uskladnenie, ošetrenie a skúšky podľa osobitných predpisov a technických noriem.

(5) Prevádzkovateľ lanovej dráhy má k dispozícii alebo zmluvne zabezpečí potrebné závažie na zaťaženie vozňov pre vykonanie skúšky bŕzd.

(6) V technickej dokumentácii lanovej dráhy sa určí, ktoré zariadenia v prevádzke vyžadujú z hľadiska bezpečnosti konštrukčné dodržanie osobitných výrobných podmienok a spôsob ich preukazovania, napríklad formou atestov, osvedčení, skúšobných protokolov, charakteristík, diagramov.

(7) V pokynoch výrobcu lanovky sa stanovia

a) technologické postupy pre montážne práce,

b) konštrukčné zariadenia, ktoré pri prevádzke vyžadujú dodržiavanie osobitných podmienok,

c) najdlhšie prípustné časy používania týchto zariadení v prevádzke lanovej dráhy.

§ 71
Hlavný spis a prevádzková dokumentácia lanovej dráhy

(1) Na lanovej dráhe sa vedie hlavný spis lanovej dráhy, ktorý obsahuje súbor platných a skutočnému vyhotoveniu lanovej dráhy zodpovedajúcich výkresových a výpočtových podkladov, projektovú a technickú dokumentáciu, ďalej pokyny výrobcu pre prevádzku, obsluhu, údržbu a skúšky, doklady o základných technicko-technologických charakteristikách zariadení lanovej dráhy, o ich schválení a ďalšie dôležité doklady, potvrdenia a osvedčenia, ktoré sa týkajú zariadenia, stavby lanovej dráhy a jej súčastí.

(2) Prevádzkovateľ lanovej dráhy vedie najmä túto prevádzkovú dokumentáciu:

a) prevádzkový denník poháňacej stanice,

b) prevádzkové denníky staníc,

c) revíznu knihu lanovej dráhy,

d) knihu lán,

e) knihu údržby a opráv elektrických zariadení a strojových zariadení,

f) knihu údržby a opráv vozňov lanovej dráhy,

g) knihu dozorov lanovej dráhy,

h) kontrolnú knihu lanovej dráhy,

i) inú predpísanú dokumentáciu.

(3) Podrobnú špecifikáciu prevádzkovej dokumentácie na lanovej dráhe, jej rozsah a spôsob vedenia, určenie zamestnancov, ktorí vykonávajú záznamy, upraví prevádzkový predpis lanovej dráhy.

§ 72
Prevádzkový predpis lanovej dráhy

(1) Na usporiadanie bezpečnej prevádzky lanovej dráhy prevádzkovateľ lanovej dráhy vydá prevádzkový predpis lanovej dráhy zaisťujúci bezpečnosť osôb a vecí, ktorý zahrňuje aj ustanovenia pre výkon služby zamestnancov lanovej dráhy.

(2) Prevádzkový predpis obsahuje všetky nevyhnutné technické a technologické údaje potrebné pre bezpečnú prevádzku, rozpracované pokyny pre prevádzku, obsluhu, údržbu a skúšanie zariadení, dodané výrobcom lanovej dráhy.

(3) Prevádzkový predpis stanoví ďalej najmä

a) lehoty a rozsah zariadení lanovej dráhy a určenie zamestnancov na ich vykonávanie,

b) používaný spôsob dorozumenia personálu a použité návesti,

c) postup zamestnancov pri dopravných nehodách a iných mimoriadnych udalostiach a pri záchranných prácach, uloženie zdravotníckych záchranných pomôcok a prostriedkov,

d) opatrenia určené pre prípad nečakaného zastavenia chodu zariadení, pre prípad mimoriadneho zastavenia a na uvedenie zariadenia do chodu po kontrole nevyhnutných podmienok bezpečnosti,

e) opatrenia pre prípad poruchy zabezpečovacích zariadení, v takom prípade zariadenie spravidla pripustí dopravu cestujúcich z trate a cestujúcich, ktorí sú na hornej stanici, do dolnej stanice, ale len za prítomnosti vedúceho prevádzky lanovej dráhy alebo zamestnanca určeného prevádzkovým predpisom a za použitia spoľahlivých oznamovacích prostriedkov,

f) opatrenia pre prípad poruchy mechanických zariadení, lán, vozňov a podobne,

g) podmienky, za ktorých sa zastaví chod lanovej dráhy, ak rýchlosť vetra prevyšuje najvyššiu prípustnú hodnotu a ak poveternostné podmienky ohrozujú bezpečnosť,

h) opatrenia, ktoré sú nevyhnutné, ak je potrebné obsluhu robiť v podmienkach nedostatočnej viditeľnosti,

i) opatrenia, ktoré sú nevyhnutné na prevádzku v noci,

j) opatrenia nevyhnutné na odstránenie snehu, námrazy a ľadu z lán a z mechanických zariadení,

k) počty zamestnancov, ich skladbu a ich najmenší počet na zabezpečenie chodu lanovej dráhy,

l) podmienky presunutia zodpovednosti, úloh a právomoci vedúceho prevádzky lanovej dráhy na jeho zástupcu pri jeho neprítomnosti alebo v prípade, že nemôže vykonávať svoju funkciu,

m) opatrenia na stráženie alebo iné zabezpečenie lanovej dráhy pred zneužitím a poškodením v čase dopravného pokoja,

n) podmienky, za ktorých sa môže prerušiť prevádzka na lanovej dráhe,

o) opatrenia predpísané jednotlivými ustanoveniami tejto vyhlášky,

p) podmienky vykonávania údržby, opráv, prevádzkových kontrol a skúšok,

q) umiestnene informačných tabúľ a pokynov pre cestujúcich,

r) evakuačný plán.

§ 73
Prevádzkové denníky staníc

(1) O priebehu riadenia dopravy na dráhe sa vedie prevádzkový denník, ktorý sa uchováva najmenej päť rokov.

(2) Do prevádzkového denníka poháňacej stanice sa zaznamenávajú všetky rozhodujúce údaje o chode lanovej dráhy a obsluhe zariadení lanovej dráhy, o denných prehliadkach, kontrolách a skúškach poháňacieho zariadenia a technologického zariadenia, o pochôdzkach trate, skúšobných chodoch lanovej dráhy a o kontrolných jazdách, o prepravných výkonoch a ich časovom dennom členení a o poveternostných podmienkach. Ďalej sem patria záznamy o poruchách lanovej dráhy a ich odstránení, záznamy o mimoriadnych udalostiach na lanovej dráhe, o samočinnom zastavení chodu lanovej dráhy zabezpečovacím zariadením alebo použitím tlačidla v obvode bezpečnostnej brzdy.

(3) Do prevádzkových denníkov staníc sa zaznamenávajú údaje o výsledkoch denných prehliadok, kontrol a skúšok a ich vykonaní, o službách obsluhovateľov staníc, o poruchách zariadení staníc a ich odstránení. Ak je to z hľadiska rozdielu poveternostných pomerov medzi stanicou a poháňacou stanicou potrebné, uvádzajú sa sem aj tieto záznamy.

§ 74
Revízna kniha lanovej dráhy

(1) Do revíznej knihy lanovej dráhy zaznamenáva revízny orgán výroky o prevádzkovej spôsobilosti lanovej dráhy

a) revíznych skúšok strojového zariadenia lanovej dráhy,

b) revízií elektrického zariadenia lanovej dráhy a bleskozvodov.

(2) V záznamoch revízny orgán uvedie vždy číslo správy o revíznej skúške strojového zariadenia

a číslo správy o revízii elektrického zariadenia a bleskozvodov lanovej dráhy. Tieto doklady sa chronologicky ukladajú a zväzujú do prílohy revíznej knihy.

§ 75
Kniha lana

(1) Pre každé lano použité na lanovej dráhe sa založí kniha lana. Kniha lana obsahuje súbor všetkých rozhodujúcich údajov a dokladov o položenom a odloženom oceľovom lane, o jeho prevádzkových vlastnostiach a využití, čase používania a o rozhodnutiach bezpečnostného orgánu vo vzťahu k tomuto lanu.

(2) Do knihy lana sa zaznamenávajú všetky výsledky prehliadok, kontrol a meraní lana a výsledky defektoskopických skúšok. Ak je o úkone vystavený osobitný doklad, v knihe sa vykoná stručný záznam o úkone a osobitný doklad sa založí ako príloha knihy lana.

(3) Ak má lanová dráha viac lán, zakreslí sa schéma všetkých lán na lanovej dráhe a určí sa systém označovania lán.

(4) Každá kniha lana obsahuje tieto doklady a záznamy, ktoré sa týkajú položeného lana:

a) popis lana, jeho konštrukciu a základné rozmerové a pevnostné parametre v súlade s projektovou dokumentáciou,

b) certifikát o akosti položeného lana,

c) protokol o výsledku skúšky ťahom lana vcelku a pri nosných lanách osvedčenie o skúškach lana pred jeho položením vykonaných skúšobňou oceľových lán,

d) technické správy a doklady o položení lana, vyhotovení zápletov, zaliatí lanových koncoviek a lanových redukčných spojok, vyhotovení nezalievaných koncoviek vrátane dokladov o tom, že sa tieto úkony vykonali pod vedením oprávnených odborných zamestnancov,

e) technické správy, nálezy a záznamy o defektoskopických skúškach, pravidelných a mimoriadnych prehliadkach, meraniach,

f) evidenčné listy prevádzkových výkonov lán, do ktorých sa mesačne zapisujú na obežných lanových dráhach počty otáčok dopravného alebo ťažného lana a na kyvadlových a pozemných lanových dráhach počty jednotlivých jázd a pri napínacích lanách čas ich používania,

g) diagramy zlomov drôtov v lane, záznam počtu zlomov a miest ich výskytu od času prevádzkového používania lana.

Doklady uvedené pod písmenami f) a g) sa vedú aj o odložených lanách do zrušenia lanovej dráhy.

(5) Pre umožnenie správnej a presnej identifikácie položených a odložených lán sa každému lanu evidovanému v knihe lana prideľuje samostatné evidenčné číslo – označenie, pod ktorým sa vedú všetky doklady. Evidenčné označenie sa skladá zo značky, ktorá charakterizuje miestne a funkčné určenie lana, a z poradového čísla, ktoré udá časovú postupnosť položenia lana.

(6) Knihu lana vedie vedúci prevádzky lanovej dráhy.

§ 76
Kniha dozorov a kontrolná kniha lanovej dráhy

(1) Do knihy dozorov lanovej dráhy sa zaznamenávajú vykonané úkony orgánov štátneho dozoru na dráhach.

(2) Do kontrolnej knihy lanovej dráhy sa zaznamenávajú výsledky kontrol a vyšetrení dráhového podniku alebo manažéra prevádzky.

(3) Kniha dozorov lanovej dráhy a kontrolná kniha lanovej dráhy sa uložia u vedúceho prevádzky lanovej dráhy, ktorý každý záznam orgánov podľa odsekov 1 a 2 potvrdzuje svojím podpisom a berie na vedomie. To isté platí pre príslušné rozhodnutia.

§ 77
Kniha údržby a opráv elektrických zariadení a strojových zariadení

(1) Do knihy údržby a opráv elektrických zariadení sa zaznamenávajú všetky úkony údržby, opráv, kontrol, meraní a nastavenia elektrických zariadení okrem úkonov podľa odseku 2 alebo ak sú o úkonoch vystavené osobitné doklady.

(2) Výsledky denných prehliadok a kontrol elektrických zariadení sa zaznamenávajú do prevádzkových denníkov príslušných staníc s podrobnosťami stanovenými v prevádzkovom predpise, technických normách a miestnych pracovných a bezpečnostných predpisoch pre obsluhu a prácu na elektrických zariadeniach.

(3) Do knihy údržby a opráv strojových zariadení sa zaznamenávajú všetky úkony údržby, opráv, kontrol, meraní a nastavovania strojových zariadení.

(4) Do knihy údržby a opráv strojových zariadení sa nezaznamenávajú úkony, o ktorých boli vystavené osobitné doklady, a denné prehliadky a kontroly, ktoré sa podľa ustanovení prevádzkového predpisu zaznamenávajú do prevádzkových denníkov staníc.

§ 78
Kniha údržby a opráv vozňov

(1) Do knihy údržby a opráv vozňov sa zaznamenávajú všetky úkony údržby, opráv, kontrol, meraní a nastavovania zariadenia vozňov lanovej dráhy okrem denných prehliadok a kontrol, ktoré sa podľa ustanovení prevádzkového predpisu zaznamenávajú do prevádzkových denníkov staníc, alebo ak sú o úkonoch vystavené osobitné doklady.

(2) Kniha má okrem všeobecnej časti aj osobitnú časť vyhradenú pre každý vozeň. V osobitnej časti sú pre každý vozeň identifikačné údaje o vozni a jeho jednotlivých komponentoch, záznamy o ich poškodení, výmene, oprave. Osobitná časť knihy môže byť nahradená samostatným evidenčným listom pre každý vozeň.

§ 79
Zariadenie na meranie rýchlosti vetra

(1) Visuté lanové dráhy majú anemometer s vysielacou časťou situovanou na trati v mieste, kde sa spravidla vyskytujú najnepriaznivejšie vetry. Anemometer má zariadenie, ktoré pri dosiahnutí medznej rýchlosti vetra určenej výrobcom dáva na stanovište obsluhovateľa pohonu optickú a akustickú výstrahu počas trvania kritického poveternostného stavu. Akustická výstraha sa môže zrušiť tlačidlom umiestneným na riadiacom stanovišti.

(2) Na visutých lanových dráhach sa anemometer doplní deblokovacím zariadením – tlačidlom, pomocou ktorého sa dá, pri samočinnom zastavení chodu lanovej dráhy za veterného počasia, možnosť obsluhovateľovi lanovej dráhy dopraviť cestujúcich z trate do najbližšej stanice alebo vykonať nevyhnutný chod so zníženou dopravnou rýchlosťou stanovenou výrobcom lanovej dráhy alebo prevádzkovým predpisom.

§ 80
Odsun vozňov a evakuácia cestujúcich

(1) Visutá lanová dráha má súbor záchranných zariadení a pomôcok v takom rozsahu, aby sa pri dlhšom zastavení chodu zariadenia, keď nie je možné vykonať odsun vozňov, mohli cestujúci evakuovať v priebehu najviac 3,5 hodiny. Dlhším zastavením chodu zariadenia sa rozumie doba dlhšia ako 30 minút.

(2) Evakuáciou cestujúcich sa podľa odseku 1 rozumie vyloženie cestujúcich z vozňa na zem do bezpečného priestoru mimo miesta ohrozenia. Pritom sa vychádza z predpokladu pasivity cestujúceho vo vzťahu k záchranným pokynom a zariadeniam. Čas určený na evakuáciu cestujúcich z trate podľa odseku 1 sa vzťahuje na prípady plného obsadenia oboch vetiev lanovej dráhy cestujúcimi.

(3) Vypracuje sa evakuačný plán, ktorý tvorí prílohu prevádzkového predpisu lanovej dráhy. Zamestnanci lanovej dráhy sú o spôsobe evakuácie cestujúcich pravidelne školení.

(4) Ak hrozí dlhšie zastavenie chodu lanovej dráhy, vedúci prevádzky zabezpečí, aby o príčinách zastavenia chodu a ďalšom postupe boli informovaní cestujúci. Ak tomu nebránia technické alebo poveternostné podmienky, neodkladne po zastavení chodu sa začne odsun vozňov. Ak nie je možné vykonať odsun vozňov, v priebehu polhodiny sa začne evakuácia cestujúcich.

(5) Ak nedôjde k evakuácii cestujúcich z vozňov, odsun vozňov sa vykoná do 1,5 hodiny po zastavení zariadenia. Odsun vozňov sa vykoná pomocou hlavného, pomocného alebo núdzového pohonu. V evakuačnom pláne na obsluhu sa presne uvedú potrebné operácie a rýchlosť chodu lanovej dráhy, ktorá sa neprekročí.

(6) Ak počet prevádzkových zamestnancov lanovej dráhy a strediska, ktorí boli zaškolení a určení na evakuáciu cestujúcich, nestačí na dodržanie plánovaného času evakuácie, prevádzkovateľ lanovej dráhy uzavrie dohody o poskytnutí pomoci a súčinnosti pri evakuácii napríklad s Horskou záchrannou službou a Integrovaným záchranným systémom.

(7) Pri evakuácii z vozňov sa zaistí zastavenie pohybu lanovej dráhy. Evakuácia cestujúcich sa vykoná tak, aby neohrozila bezpečnosť ostatných cestujúcich čakajúcich na evakuáciu.

(8) Ak je lanová dráha schopná prepravovať osoby s obmedzenou pohyblivosťou alebo zranené osoby, technologické postupy riešia aj ich evakuáciu.

(9) Lanová dráha sa vybaví potrebným počtom prístrojov na komunikáciu v priebehu evakuácie cestujúcich. Počet týchto zariadení stanoví prevádzkový predpis.

(10) Konštrukcia a hmotnostné riešenie kompletného záchranného zariadenia sa vyhotoví tak, aby ho najviac dvaja pracovníci mohli bez ťažkostí prenášať a s ním manipulovať.

PODROBNOSTI ZOSTAVOVANIA A OBSAHU CESTOVNÉHO PORIADKU

CESTOVNÝ PORIADOK NA ŽELEZNIČNEJ DRÁHE

§ 81
Zostavenie cestovného poriadku

(1) Požiadavky železničných podnikov alebo iných žiadateľov na trasy sa spracúvajú podľa časového harmonogramu určeného manažérom infraštruktúry. Harmonogram má časovú nadväznosť na dohodu európskych manažérov infraštruktúry o cestovnom poriadku. Zverejní sa vhodným spôsobom najmenej 15 mesiacov pred začiatkom platnosti cestovného poriadku.

(2) Ak sa pri spracovaní cestovného poriadku uplatňujú požiadavky viacerých železničných podnikov alebo iných žiadateľov na rovnakú časovú polohu pravidelného vlaku na rovnakom traťovom úseku – časová kolízia, manažér infraštruktúry uprednostňuje požiadavky spravidla podľa tejto dôležitosti:

a) medzinárodné vlaky,

b) vnútroštátne vlaky osobnej dopravy, ktoré zabezpečujú dopravu cestujúcich a pošty,

c) vlaky nákladnej dopravy,

d) pracovné, rušňové a služobné vlaky.

(3) Podľa poradia dôležitosti určeného v odseku 2 rieši manažér infraštruktúry aj časové kolízie v požiadavkách železničných podnikov na nepravidelnú dopravu na dráhe za podmienky, že požiadavky neprekračujú dopravnú priepustnosť žiadneho z požadovaných traťových úsekov a v požadovanej časovej trase nebude vedený pravidelný vlak.

(4) Podrobnosti postupu pri časovej kolízii upraví manažér infraštruktúry v podmienkach používania siete.

(5) Každý vlak je označený druhom vlaku a číslom vlaku. Na jeden kalendárny deň sa pridelí jedno konkrétne číslo len jednému vlaku. Postup pre prideľovanie označenia druhov a čísiel vlakov vo vnútroštátnej doprave sa riadi prevádzkovým predpisom prevádzkovateľa dráhy. Označenie medzinárodných vlakov sa riadi dohodou manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete.

(6) Pri zostave cestovného poriadku stanovená rýchlosť vlaku neprekročí najvyššiu traťovú rýchlosť a konštrukčnú rýchlosť dráhových vozidiel vlaku a zodpovedá určenému radeniu a spôsobu brzdenia vlaku pre jednotlivé druhy vlakov podľa tabuliek traťových pomerov pre príslušný úsek trate a skutočnému obrzdeniu dráhových vozidiel, ak ho je možné pri zostave cestovného poriadku určiť.

(7) Časy chodu v jednotlivých traťových úsekoch určené manažérom infraštruktúry vychádzajú z dynamických vlastností používaných hnacích dráhových vozidiel, ktoré umožňujú chod vlaku so stanovenou hmotnosťou pri daných sklonových a smerových traťových pomeroch. Podklady k dynamickým vlastnostiam používaných dráhových vozidiel dodá príslušný železničný podnik.

(8) Potrebné údaje cestovného poriadku nákladnej dopravy možno tiež vhodným spôsobom oznámiť obchodným partnerom, pričom sa nesmú zverejniť údaje, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva.

(9) Cestovný poriadok vypracúvajú osoby určené manažérom infraštruktúry na základe podkladov železničných podnikov. Obsah zošitového cestovného poriadku určeného pre služobnú potrebu zamestnancov upravuje ustanovenie § 39 ods. 3.

Cestovný poriadok verejnej osobnej dopravy

§ 82
Prerokovanie cestovného poriadku

(1) Návrh cestovného poriadku postúpi manažér infraštruktúry na prerokovanie ministerstvu a vyššiemu územnému celku, ktorého územným obvodom dráha prechádza, najmenej 120 dní pred začiatkom jeho platnosti a konečné znenie uzavrie prevádzkovateľ dráhy najneskôr 100 dní pred začiatkom jeho platnosti. Na požiadanie toto zašle aj objednávateľom dopravných služieb alebo žiadateľom o trasy vlakov osobnej prepravy.

(2) Na uplatnené pripomienky ministerstva a vyššieho územného celku k návrhu cestovného poriadku manažér infraštruktúry prihliadne a s dotknutými železničnými podnikmi a inými žiadateľmi o trasy vlakov osobnej prepravy ich prerokuje.

§ 83
Zmeny cestovného poriadku

(1) Zmeny cestovného poriadku sa vypracúvajú len v prevádzkovo odôvodnených prípadoch alebo podľa odôvodnených a vykonateľných návrhov železničných podnikov, ministerstva, vyššieho územného celku, objednávateľov dopravných služieb a verejnosti v termínoch podľa harmonogramu určeného manažérom infraštruktúry.

(2) Zmeny cestovného poriadku s dotknutými subjektmi podľa § 82 ods. 1 prerokuje a vydá manažér infraštruktúry.

§ 84
Zverejňovanie cestovného poriadku a jeho zmien

(1) Pre potrebu cestujúcich vydá manažér infraštruktúry najmä vývesný cestovný poriadok pre každú trať, cestovný poriadok dráhy – knižné vydanie a pre každú stanicu zoznam „Príchody a odchody vlakov“.

(2) Vývesný cestovný poriadok a zoznam „Príchody a odchody vlakov“ vrátane ich opráv sa zverejňujú najmenej 24 hodín pred začiatkom ich platnosti. Cestovný poriadok dráhy – knižné vydanie a jeho plánované zmeny sa zverejňujú najmenej desať dní pred začiatkom ich platnosti.

(3) Vývesný cestovný poriadok úseku trate, v ktorom sa stanica nachádza, a nadväzujúcich úsekov trate a zoznam „Príchody a odchody vlakov“ sa sprístupnia na staniciach v platnom a použiteľnom stave. Na staniciach, kde nie sú cestujúci vybavovaní, stačí na verejne prístupnom mieste umiestniť len platný zoznam „Príchody a odchody vlakov“.

§ 85
Obsah cestovného poriadku

(1) Cestovný poriadok dráhy (knižné vydanie) obsahuje tieto náležitosti:

a) obchodné meno, sídlo a znak manažéra infraštruktúry,

b) čas platnosti,

c) obsah,

d) návod na použitie,

e) vysvetlenie použitých značiek,

f) prehľadné grafické znázornenie železničnej siete s označením traťových úsekov,

g) abecedný zoznam železničných staníc,

h) prehľad radenia dráhových vozidiel na prepravu cestujúcich okrem zrýchlených a osobných vlakov,

i) obchodné mená, sídla a znaky železničných podnikov,

j) údaje o službách súvisiacich s prepravou, napríklad rezervácia miest vo vlakoch, v lôžkových a ležadlových vozňoch, v autovlakoch, pri preprave telesne postihnutých občanov, zaradenie vlaku do integrovaného dopravného systému,

k) časový harmonogram spracovania pripomienok k cestovnému poriadku a termíny vydávania

jeho zmien,

l) údaje pre jednotlivé úseky trate obsahujúce

1. označenie úseku trate, jeho číslo a názov východiskovej a cieľovej železničnej stanice,
2. druh vlaku a jeho názov a číslo,
3. údaje o vozňovej triede, o priamych vozňoch a vozňoch s obmedzenou schopnosťou pohybu,
4. podmienky na použitie vlaku cestujúcimi,
5. údaje o poskytovaných službách,
6. názvy železničných staníc na traťovom úseku,
7. tarifné kilometre vzdialenosti železničných staníc,
8. časové údaje o odchode vlaku zo stanice v hodinách a minútach usporiadané v intervale od 00.00 do 24.00 hodín; ak sa líši časový údaj odchodu vlaku od údaja o príchode o viac ako 20 minút, uvádza sa i časový údaj príchodu vlaku; pri časovom údaji sa uvedie údaj, či tu vlak zastavuje na znamenie alebo či je zastavenie vlaku inak obmedzené,
9. časové obmedzenie chodu vlaku,
10. východiskovú a cieľovú stanicu vlaku, ak ide vlak po viacerých úsekoch trate,
11. ďalšie údaje potrebné na informovanie cestujúcich.

(2) Vývesný cestovný poriadok obsahuje tieto náležitosti:

a) obchodné meno, sídlo a znak manažéra infraštruktúry,

b) obchodné mená, sídla a znaky železničných podnikov,

c) čas platnosti,

d) údaje podľa odseku 1 písm. l).

(3) Zoznam „Príchody a odchody vlakov“ sa vydáva pre každú stanicu a obsahuje tieto náležitosti:

a) obchodné meno, sídlo a znak prevádzkovateľa dráhy,

b) názov železničnej stanice,

c) čas platnosti,

d) obchodné mená, sídla a znaky železničných podnikov,

e) vysvetlenie použitých skratiek,

f) časové údaje o príchode a odchode vlaku zo stanice v hodinách a minútach rozdelené podľa jednotlivých smerov, usporiadané zostupne v intervale od 00.00 do 24.00 hodín v rozsahu:

1. druh vlaku, jeho názov a číslo, znak železničných podnikov,
2. údaje o priamych vozňoch a službách súvisiacich s prepravou vo vlaku vrátane radenia vozňov bezbariérovo prístupných,
3. podmienky použitia vlaku cestujúcimi,
4. údaj, či vlak zastavuje len na znamenie alebo či je zastavenie vlaku inak obmedzené,
5. názov východiskovej a cieľovej stanice vlaku, pri expresnom vlaku a rýchliku i názvy nácestných staníc, v ktorých vlak zastavuje; ak prichádza vlak z východiskovej stanice po rôznych úsekoch trate alebo ak odchádza vlak do cieľovej stanice na rôzne úseky trate, uvedie sa na rozlíšenie smeru názov aspoň jednej nácestnej stanice,
6. časové obmedzenie chodu vlaku,

7. ďalšie údaje potrebné na informovanie cestujúcich.

(4) Poradie jednotlivých vlakov v cestovnom poriadku sa usporiada tak, aby časové údaje boli podľa časovej postupnosti v intervale od 00.00 do 24.00 hodín. Úprava a význam používaných skratiek a značiek v cestovnom poriadku a na výveske „Radenie vlakov“ zodpovedajú úprave a významu skratiek a značiek používaných v medzinárodnej železničnej doprave.

CESTOVNÝ PORIADOK NA ŠPECIÁLNEJ DRÁHE, ELEKTRIČKOVEJ DRÁHE, TROLEJBUSOVEJ DRÁHE A LANOVEJ DRÁHE

§ 86
Spôsob vypracovania

(1) Dráhový podnik vypracúva návrh linkového cestovného poriadku pre každú linku verejnej osobnej dopravy na dráhe a predkladá ho na pripomienkovanie príslušnej obci v termíne určenom obcou

a) formou upraveného zastávkového cestovného poriadku z oboch základných konečných a východiskových zastávok linky alebo z jednej základnej konečnej – východiskovej – zastávky linky, ak je linka jednosmerná, alebo

b) formou stĺpcového zoznamu všetkých spojov linky s odchodmi zo všetkých zastávok linky okrem konečných zastávok a príchodmi na konečné zastávky.

(2) Linkový cestovný poriadok predkladaný na obci podľa odseku 1 písm. a) vo forme upraveného zastávkového cestovného poriadku obsahuje

a) obchodné meno dráhového podniku a jeho poštovú adresu,

b) označenie linky,

c) termín začiatku platnosti cestovného poriadku,

d) názvy všetkých zastávok linky, pre každý smer, ak je linka obojsmerná, s medzizastávkovými jazdnými časmi a s prípadnými značkami poznámok pre zastávku, napríklad len nástup, len výstup, na znamenie, občasná, nástup len cez predné dvere, tarifné pásma alebo zóny, ak sú zavedené,

e) platnosť celého cestovného poriadku alebo jeho jednotlivých častí na druhy dní, napríklad dni v kalendárnom týždni – školský rok, dni v kalendárnom týždni – školské prázdniny, dni pracovného pokoja a sviatky,

f) odchody spojov,

g) určenie kapacitného druhu vlaku pre každý vykonávaný spoj,

h) prípadné značky poznámok pre spoj a pre spoj a zastávku, ak sa spoj začína alebo sa končí na inej ako základnej konečnej zastávke linky, ak premáva cez iné druhy dní ako ostatné spoje, v danej časti cestovného poriadku a podobne,

i) vysvetlenie značiek použitých poznámok okrem štandardných podľa § 87 ods. 6.

(3) Ak je interval medzi spojmi v určitom období rovnaký a kratší ako desať minút a všetky spoje v ňom majú okrem času odchodu všetky zhodné parametre, napríklad zastávky, platnosť na druhy dní, kapacitný typ vozidla, chronometrážny režim a podobne, stačí uviesť časové údaje odchodu prvého spoja v danom období a linkový interval jazdy nasledujúcich spojov.

(4) Linkový cestovný poriadok predkladaný obci podľa odseku 1 písm. b) obsahuje

a) obchodné meno dráhového podniku a jeho poštovú adresu,

b) označenie linky,

c) termín začiatku platnosti cestovného poriadku,

d) názvy všetkých zastávok linky, pre každý smer, ak je linka obojsmerná, a to v poradí, v akom na linke a jej vetvách nasledujú, s prípadnými značkami poznámok pre zastávku, napríklad len nástup, len výstup, na znamenie, občasná, nástup len cez predné dvere, tarifné pásma alebo zóny, ak sú zavedené a podobne,

e) sumárne údaje pre spoj:

1. číslo spoja,
2. platnosť spoja na druhy dní, napríklad dni v kalendárnom týždni – školský rok, dni v kalendárnom týždni – školské prázdniny, dni pracovného pokoja a sviatky; ak spoj premáva denne, nemusí sa vyznačovať,
3. prípadné značky poznámok pre spoj,
4. určenie kapacitného druhu vlaku pre každý vykonávaný spoj,

f) pri každom spoji na každej zastávke

1. časový údaj o odchode, na konečných zastávkach o príchode, na zastávkach s dlhším pobytom aj o príchode vlaku v hodinách a minútach,
2. prípadné značky poznámok pre daný spoj a danú zastávku,

g) vysvetlenie značiek použitých poznámok okrem štandardných podľa § 87 ods. 6.

(5) Pri malom počte spojov je možné spojenie protiľahlých smerov do jednej tabuľky. Pri veľkom počte spojov je možné rozdelenie tabuliek podľa platnosti na jednotlivé druhy dní.

(6) Ak linka verejnej osobnej dopravy na električkovej alebo trolejbusovej dráhe presahuje územie obce, cestovný poriadok dráhový podnik predkladá na pripomienkovanie aj vyššiemu územnému celku.

(7) Ustanovenia odsekov 1 až 6 sa primerane použijú aj pre vypracovanie cestovného poriadku na špeciálnej dráhe a lanovej dráhe.

§ 87
Obsah a zverejnenie cestovného poriadku a jeho zmien

(1) Zastávkový cestovný poriadok sa spracúva pre každú zastávku a linku verejnej električkovej a trolejbusovej dopravy okrem výstupných konečných zastávok a obsahuje tieto náležitosti:

a) obchodné meno alebo aj znak dráhového podniku a jeho poštovú adresu,

b) označenie linky,

c) termín začiatku platnosti cestovného poriadku,

d) názvy všetkých zastávok linky s uvedením alebo so zvýraznením názvu zastávky, pre ktorú cestovný poriadok platí, s uvedením jedného z jazdných časov, najdlhšieho alebo najbežnejšieho, od tejto zastávky až po konečnú zastávku linky a s prípadnými značkami poznámok pre zastávku, napríklad len nástup, len výstup cestujúcich, zastávka, na znamenie, nástup len cez predné dvere, tarifné pásma alebo zóny, ak sú zavedené a podobne,

e) platnosť celého cestovného poriadku alebo jeho jednotlivých častí na druhy dní, napríklad dni v kalendárnom roku – školský rok, dni v kalendárnom týždni – školské prázdniny, dni pracovného pokoja a sviatky a podobne,

f) pre každý spoj:

1. časový údaj o odchode vlaku zo zastávky v hodinách a minútach,

2. prípadné značky poznámok pre spoj a pre zastávku, napríklad ak sa spoj začína a končí sa na inej ako základnej konečnej zastávke linky, ak premáva cez iné druhy dní ako ostatné spoje v danej časti cestovného poriadku a podobne,

g) ak je interval medzi spojmi v určitom období rovnaký a kratší ako desať minút a všetky spoje v ňom majú okrem času odchodu zhodné všetky ostatné zverejňované parametre, napríklad zastávky, platnosť cestovného poriadku, druhy dní a podobne, stačí uviesť časové údaje prvého spoja v danom období a linkový interval nasledujúcich spojov,

h) vysvetlenie značiek použitých poznámok.

(2) Ak je to účelné, zastávkový cestovný poriadok sa môže spracovať ako spoločný pre viacero liniek, s rovnakou alebo príbuznou trasou od prvej po poslednú spoločnú zastávku všetkých týchto liniek. Ak je to účelné, zastávkový cestovný poriadok sa môže spracovať pre niektorú alebo niektoré z vetiev linky osobitne.

(3) Ak v zastávke zastavujú spoje viacerých liniek prevádzkovaných jedným dráhovým podnikom, stačí údaje podľa odseku 1 písm. a) uviesť na zastávke len raz a nemusia byť uvedené priamo pri zastávkových cestovných poriadkoch.

(4) Cestovné poriadky podľa odseku 1 sa umiestnia na všetkých zastávkach s výnimkou výstupných konečných zastávok určených len na výstup a udržiavajú v čitateľnom stave po celý čas platnosti.

(5) Cestovný poriadok a jeho plánované zmeny sa zverejnia najneskôr 48 hodín pred začiatkom jeho platnosti vhodným spôsobom na zastávkach a na iných obvyklých miestach.

(6) Na vyjadrenie údajov v cestovných poriadkoch sa používajú predovšetkým značky uvedené v osobitnom predpise.[11]) Značky poznámok a dôležité použité skratky sa v zastávkovom cestovnom poriadku vysvetlia.

(7) Ustanovenia odsekov 1 až 6 sa primerane použijú aj pre obsah a zverejnenie cestovného poriadku na špeciálnej a lanovej dráhe.

§ 88
Cestovný poriadok lanovej dráhy

(1) Cestovný poriadok lanovej dráhy okrem náležitostí podľa § 87 ďalej obsahuje podmienky mimoriadnych chodov a čas chodu vozňa z nástupnej stanice do výstupnej stanice.

(2) Každé prerušenie prevádzky lanovej dráhy na viac ako 24 hodín sa vhodnou formou zverejní.

DRÁHOVÉ VOZIDLÁ

ŽELEZNIČNÉ DRÁHY, ŠPECIÁLNA DRÁHA, ELEKTRIČKOVÁ DRÁHA A TROLEJBUSOVÁ DRÁHA

§ 89
Typ dráhového vozidla

(1) Typ dráhového vozidla je určený rozhodujúcimi parametrami určujúcimi vlastnosti a použitia vozidla; sú to najmä typové označenie, rad vozidla, jeho určenie, najvyššia dovolená rýchlosť, rozchod a výkon.

(2) Pre typ dráhového vozidla sa vypracujú technické podmienky určujúce parametre a technicko-prevádzkové vlastnosti vozidla a jeho konštrukčných celkov a častí. Dráhové vozidlo sa

vyhotoví tak, aby

a) zaručovalo bezpečnosť prevádzkovania dráhy, prevádzkovania dopravy na dráhe a bezpečnosť osôb,

b) zodpovedalo osobitným predpisom[12]) a určeným technickým podmienkam,

c) zodpovedalo priestorovej prechodnosti a parametrom dráhy, pre ktorú je určené,

d) zodpovedalo účelu, na ktorý je určené,

e) spĺňalo požiadavky na dráhové vozidlo – konštrukčné vyhotovenie a technicko-prevádzkové vlastnosti uvedené v technických podmienkach vytvorených podľa obsahu uvedeného v prílohe č. 2 prvej časti.

(3) Pri jednotlivých typoch dráhových vozidiel sa splnenie určených technických podmienok overuje skúškami a skúšobnou prevádzkou.

§ 90

(1) Pre dráhové vozidlá určené výhradne na použitie na vlečkách platia primerane ustanovenia prílohy č. 2 tretej časti odseku B.

(2) Obsah technických podmienok typu dráhového vozidla je uvedený v prílohe č. 2. Pri osobitnom druhu špeciálnej dráhy, špeciálnej dráhe turistickej, ktorá bola stavaná ako železničná dráha a v súčasnosti sa využíva len občas na prepravu turistov, platí pre dráhové vozidlá rozsah technických podmienok podľa prílohy č. 2 druhej časti primerane. Pre riadiaci vozeň na železničných dráhach platí rozsah technických podmienok ako pre osobné vozne a hnacie dráhové vozidlá primerane. Obsah technických podmienok motorových rušňov uvedených v prílohe č. 2 prvej časti platí aj pre motorové rušne na špeciálnej dráhe.

(3) Pre podmienky konštrukcie a vyhotovenia typov vozidiel trolejbusovej dráhy a typov vozidiel električkovej dráhy platia aj príslušné ustanovenia osobitného predpisu.[5])

(4) Podstatnou zmenou typu dráhového vozidla je zmena

a) určenia a použitia vozidla,

b) druhu a typu hnacieho motora alebo prenosu výkonu,

c) prevodu na dvojkolesia,

d) zvýšenia výkonu hnacieho motora o viac ako 10 %,

e) obrysu vozidla nad mieru určenú pre daný typ vozidla,

f) brzdového zariadenia, ktorá zmení druh hlavnej brzdy a brzdiaci účinok vozidla, obrzdenie, brzdiace percentá a brzdiacu hmotnosť a zníži spoľahlivosť brzdového zariadenia,

g) elektrického trakčného obvodu a systému regulácie – riadenia trakčných pohonov,

h) elektrického ovládania brzdy a zmenu regulácie brzdového účinku brzdy,

i) zariadenia kontroly bdelosti vodiča alebo systému vlakového zabezpečovacieho zariadenia,

j) funkcie palubnej diagnostiky súvisiaca s prenosom dát o stave trakčného obvodu, brzdového zariadenia a bezpečnostných funkcií dráhového vozidla,

k) rozchodu, rozvoru, vzdialenosti otočných čapov a usporiadania dvojkolesí,

l) najvyššej rýchlosti – jej zvýšenie,

m) nosných častí ovplyvňujúcich ich pevnosť a funkčnosť,

n) vyhotovenia pojazdu,

o) obvodu mnohonásobného riadenia,

p) súvisiaca s tlakotesným vybavením vozidla,

q) druhu a výkonu zdrojových energetických sústav o viac ako 20 %,

r) zabudovaných určených technických zariadení,

s) profilu jazdnej plochy a rozmerov kolesa vozidiel železničnej dráhy, električkovej dráhy a špeciálnych dráh typu metra a mestskej rýchlodráhy,

t) rýchlomera a snímača rýchlosti.

§ 91

Podrobnosti o prevádzke dráhových vozidiel, rozsahu, spôsobe a podmienkach overovania technickej spôsobilosti dráhového vozidla a povolenia na uvedenie do prevádzky

(1) Technická spôsobilosť hnacieho dráhového vozidla, riadiaceho vozňa, traťového stroja s vlastným pohonom, ťahaného dráhového vozidla s rýchlosťou nad 160 $km.h^{-1}$ na železničných a špeciálnych dráhach a každého dráhového vozidla električkovej a trolejbusovej dráhy sa overuje na základe preukázania zhody so schváleným typom – vyhlásením o zhode, vykonanej technickej kontroly podľa prílohy č. 3 a vykonanej technicko-bezpečnostnej skúšky. Technická spôsobilosť ostatných dráhových vozidiel sa overuje preukázaním zhody so schváleným typom a vykonaním technickej kontroly podľa prílohy č. 3. Ak vozidlá vyhovejú týmto požiadavkám, vydá sa povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky. Pre železničné vozidlá sa vydá povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky, pridelí sa vozidlu evidenčné číslo, zapíše do národného registra vozidiel a vydá potvrdenie o registrácii. Pre dráhové vozidlá električkovej, trolejbusovej a špeciálnej dráhy sa vystaví technický preukaz dráhového vozidla podľa vzoru, ktorý je uvedený v prílohe č. 4, pre danú kategóriu dráhy. Na špeciálnej dráhe sa vystaví technický preukaz pre ťahané dráhové vozidlo s rýchlosťou nad 40 $km.h^{-1}$, hnacie dráhové vozidlo, riadiaci vozeň a traťový stroj s vlastným pohonom.

(2) Dráhové vozidlá železničných dráh sa nesmú používať, ak nemajú platné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky, nemajú pridelené evidenčné číslo a nie sú registrované v národnom registri vozidiel. Dráhové vozidlá električkových, trolejbusových a špeciálnych dráh sa nesmú používať bez platného technického preukazu. Na skúšobné chody a skúšobnú prevádzku pre potrebu schvaľovania typu dráhového vozidla a jeho podstatnej zmeny sa toto ustanovenie nevzťahuje.

(3) Overovanie technickej spôsobilosti dráhových vozidiel na prevádzku podľa odseku 1 a technicko-bezpečnostnú skúšku vykonávajú poverené osoby.

(4) Technický preukaz dráhového vozidla obsahuje

a) evidenčné číslo vozidla,

b) dráhu, na ktorú je dráhové vozidlo určené,

c) vlastníka a držiteľa vozidla,

d) osobu zodpovednú za údržbu dráhového vozidla,

e) názov výrobcu,

f) výrobné číslo,

g) rok výroby,

h) typ a druh dráhového vozidla,

i) podstatné zmeny, rekonštrukcie a úpravy,

j) dátum vydania,

k) základné technické údaje,

l) záznam o schválení určených technických zariadení,

m) potvrdenie o vykonaní technicko-bezpečnostnej skúšky,

n) zápisy o vykonaných technických kontrolách,

o) najvyššiu dovolenú rýchlosť vozidla,

p) obsaditeľnosť vozidla.

(5) Súbor dokumentov každého prevádzkovaného dráhového vozidla obsahuje

a) doklady o schválení, skúškach a revíziách určených technických zariadení,

b) vyhlásenie výrobcu, dovozcu o zhode dráhového vozidla so schváleným typom,

c) doklad o prvej technickej kontrole a technicko-bezpečnostnej skúške,

d) doklad o schválení podstatnej zmeny dráhového vozidla, ak bola takáto zmena vykonaná,

e) doklad o poslednej pravidelnej technickej kontrole,

f) pre vozidlá električkovej, trolejbusovej a špeciálnej dráhy technický preukaz,

g) pre železničné vozidlá povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky, doklad o pridelení evidenčného čísla a potvrdenie o registrácii.

(6) Pri zistených technických nedostatkoch, ktoré ohrozujú bezpečnosť prevádzky na dráhe, sa odoberie technický preukaz vozidla, pri vozidlách železničných dráh sa pozastaví platnosť povolenia na prevádzku. Dráhový podnik, ktorý má odôvodnenú pochybnosť o tom, či technický stav dráhového vozidla neohrozuje bezpečnosť prevádzky na dráhe, alebo o nedostatkoch na tomto vozidle ohrozujúcich bezpečnosť prevádzky na dráhe vie, nepripustí toto vozidlo do prevádzky a technický preukaz dráhového vozidla odovzdá orgánu, ktorý ho vydal. Pri vozidlách železničných dráh požiada bezpečnostný orgán o pozastavenie povolenia na prevádzku. Takéto dráhové vozidlo sa nepoužije na prevádzku na dráhach, a to až do času, kým nebude overené, že technický stav dráhového vozidla zodpovedá požiadavkám na bezpečnosť prevádzky.

(7) Dráhovému podniku možno vrátiť odobraný technický preukaz dráhového vozidla a pri vozidlách železničných dráh obnoviť povolenie na prevádzku až po odstránení a overení spôsobu odstránenia zistených nedostatkov na základe jeho žiadosti.

§ 92
Podrobnosti o technicko-bezpečnostnej skúške dráhových vozidiel

(1) Technicko-bezpečnostná skúška sa vykoná pri vydávaní súhlasu na skúšobné chody alebo skúšobnú prevádzku pri schvaľovaní nového typu alebo jeho podstatnej zmeny, dovoze, novo dodaných dráhových vozidlách a po každej úprave a rekonštrukcii dráhového vozidla, ktorá má vplyv na bezpečnú prevádzku dráhového vozidla alebo na jeho výkon.

(2) Technicko-bezpečnostná skúška podľa odseku 4 písm. b) sa vykonáva za denného svetla a dobrej viditeľnosti na traťovom úseku, kde možno dosiahnuť skúšobnú rýchlosť, so sklonom trate najviac 5 ‰, s oblúkmi s polomerom väčším ako 100 m. Pri ucelených súpravách sa technicko-bezpečnostná skúška vykonáva s celou súpravou, pri riadiacich vozňoch a ťahaných dráhových vozidlách v spojení s príslušným hnacím dráhovým vozidlom. Pri dráhovom vozidle, ktorého riadenie je možné pomocou zariadení pre diaľkové ovládanie – rádiom, sa overuje schopnosť jazdy, brzdenie a pomocné funkcie aj v tomto režime prevádzky. Dráhové vozidlá sa na vykonanie technicko-bezpečnostnej skúšky vybavia plnými zásobami prevádzkových hmôt.

(3) Skúšobná rýchlosť pri technicko-bezpečnostnej skúške dráhového vozidla je nižšia alebo

rovná konštrukčnej rýchlosti dráhového vozidla a skúšané dráhové vozidlo ju dosiahne v oboch smeroch na dráhe dlhej spravidla aspoň 5 km.

(4) Technicko-bezpečnostné skúšky sa vykonávajú na

a) stojacom dráhovom vozidle,

b) pohybujúcom sa dráhovom vozidle.

(5) Pri technicko-bezpečnostnej skúške dráhového vozidla sa na stojacom dráhovom vozidle overuje

a) úplnosť a správnosť dokladov dráhového vozidla vrátane dokladu o preukázaní zhody so schváleným typom vydaným výrobcom,

b) súlad technickej dokumentácie s vyhotovením dráhového vozidla a so schváleným typom,

c) funkčné overenie jednotlivých častí dráhového vozidla.

(6) Pri technicko-bezpečnostnej skúške dráhového vozidla v pohybe sa overujú

a) údaje rýchlomerov alebo tachografov a otáčkomerov,

b) brzdiace vlastnosti dráhového vozidla, zábrzdné dráhy, pri električkách a trolejbusoch stredné spomalenie a súčinnosť všetkých brzdových systémov zabudovaných do dráhového vozidla,

c) jazdné a prevádzkové vlastnosti dráhového vozidla pri konštrukčnej rýchlosti a skúšobnej rýchlosti,

d) funkcia naklápania vozidlových skríň,

e) funkcia vlakového zabezpečovacieho zariadenia, automatizovaného riadenia dráhového vozidla a základných elektrických a ochranných obvodov dráhového vozidla.

(7) Na dráhové vozidlá určené pre špeciálnu dráhu, električkovú dráhu a trolejbusovú dráhu sa ustanovenia podľa odseku 6 písm. c) a d) a určenie dĺžky podľa odseku 3 nevzťahujú. Technicko-bezpečnostná skúška podľa odseku 4 písm. a) sa vykonáva na električkovej dráhe a na trolejbusovej dráhe tak, aby bol umožnený prípadný pohyb dráhového vozidla, a na ostatných dráhach tak, aby bol umožnený pohyb dráhového vozidla najmenej 100 m.

(8) O vykonanej technicko-bezpečnostnej skúške sa vyhotovuje protokol. Poverená osoba zašle kópiu protokolu držiteľovi dráhového vozidla a príslušnému orgánu pre potreby vydania súhlasu na skúšky alebo skúšobnú prevádzku, povoľovania železničných vozidiel do prevádzky a vyplnenia technického preukazu dráhového vozidla.

(9) Ďalšie podmienky a spôsob vykonávania technicko-bezpečnostných skúšok určia jednotné technologické postupy prevádzkovateľa dráhy a dráhového podniku s ohľadom na podmienky dané výrobcom.

§ 93
Podrobnosti o technických prehliadkach a kontrolách dráhových vozidiel

(1) Technická prehliadka je údržbový úkon predpísaný udržiavacím poriadkom a predpismi vlastníka dráhového vozidla na udržiavanie prevádzkového stavu dráhového vozidla, vykonávaný zamestnancami údržby.

(2) Technická kontrola dráhového vozidla je úkon vykonávaný podľa § 24 zákona o dráhach zamestnancami poverenej právnickej osoby. Najmenší rozsah pravidelnej technickej kontroly je určený v prílohe č. 3. Konkrétny rozsah technickej kontroly, medzné hodnoty kontrolovaných parametrov, záväzné technologické postupy pre vykonanie kontroly pre dráhové vozidlá určuje výrobca alebo dovozca vozidla ako súčasť návodu na obsluhu a údržbu dráhového vozidla. Pre

riadiaci vozeň na železničných dráhach platí rozsah technickej kontroly ako pre osobné vozne a hnacie dráhové vozidlá primerane.

(3) Za vykonanie technickej prehliadky a technickej kontroly dráhových vozidiel v predpísanom rozsahu zodpovedá právnická osoba so sídlom v Slovenskej republike zodpovedná za údržbu dráhového vozidla.

(4) Časové intervaly na vykonanie pravidelnej technickej kontroly sú uvedené v prílohe č. 5, ak návod na obsluhu a údržbu dráhového vozidla neurčuje kratší interval.

(5) Technickej kontrole okrem časového intervalu určeného v prílohe č. 5 podliehajú dráhové vozidlá aj pre vydanie súhlasu na skúšky alebo skúšobnú prevádzku, po nehode alebo po mimoriadnej udalosti s vplyvom na ich technickú spôsobilosť.

(6) Hnacie dráhové vozidlá podliehajú technickej kontrole okrem časového intervalu určeného v prílohe č. 5, aj ak sa viac ako šesť mesiacov neprevádzkovali na dráhe.

(7) Pravidelná technická kontrola dráhového vozidla pre električkovú dráhu a trolejbusovú dráhu sa vykonáva v rozsahu určenom pre technicko-bezpečnostné skúšky (§ 92).

(8) Medzné hodnoty rozmerov dvojkolesia dráhového vozidla električkovej dráhy sa posudzujú podľa prílohy č. 6. Pri dráhovom vozidle železničných dráh s prechodnosťou na trate zahraničných železničných správ dovolené hodnoty rozmerov dvojkolesí zodpovedajú podmienkam medzinárodnej železničnej dopravy.

(9) Na vykonanie pravidelnej technickej kontroly sa zabezpečí, aby osoba, ktorá ju vykonáva, poznala predpísaný rozsah pravidelnej technickej kontroly príslušného dráhového vozidla a mala k dispozícii všetky pomôcky na vykonanie predpísaného rozsahu pravidelnej technickej kontroly.

(10) O vykonanej pravidelnej technickej kontrole dráhového vozidla sa vyhotovuje protokol obsahujúci údaje o mieste a dátume vykonania kontroly, všetkých vykonaných kontrolných činnostiach a výsledku porovnania s predpísanými medznými alebo stavovými parametrami. Vykonanie technickej kontroly sa zaznamená aj do technického preukazu alebo do technickej dokumentácie dráhových vozidiel. Na dráhovom vozidle železničných dráh sa vykonanie technickej kontroly vyznačuje priamo na určené miesto dráhového vozidla lehotou pre vykonanie nasledujúcej kontroly, medzinárodnou značkou technickej kontroly REV, značkou miesta kontroly a dátumom poslednej kontroly. Na dráhovom vozidle električkovej dráhy a dráhovom vozidle trolejbusovej dráhy sa vykonanie technickej kontroly nevyznačuje.

(11) Ustanovenia § 89 až 93 sa uplatňujú pre dráhové vozidlá celého existujúceho železničného systému s výnimkou ustanovení, v ktorých je to uvedené inak. Subsystémy v oblasti pôsobnosti technických špecifikácií interoperability spĺňajú aj tie. Ak ustanovenia tejto vyhlášky a technických špecifikácií interoperability týkajúce sa subsystémov v oblasti pôsobnosti technických špecifikácií interoperability nie sú zhodné, uplatňujú sa ustanovenia technických špecifikácií interoperability.

LANOVÁ DRÁHA

§ 94

(1) Ak sa má v rámci opráv, rekonštrukcií alebo pri stavbe na dráhe hoci len jednorazovo prekročiť dovolená hodnota užitočnej hmotnosti vozňov, môže sa tak stať len so súhlasom príslušného bezpečnostného orgánu a ním stanovených podmienok.

(2) Výpočtom určené hmotnosti vozňov sa preukazujú dokladom o vážení, ktorý predložil

výrobca lanovej dráhy.

(3) Zavreté vozne majú zabezpečené otvory na umožnenie záchrany cestujúcich.

(4) Vo vozňoch sa uvedú údaje o užitočnej hmotnosti a o povolenom počte osôb.

(5) Časti vozňov, s ktorými prichádzajú cestujúci do styku, sa vybavia tak, aby nedochádzalo k poškodeniu a znečisteniu odevov, k poraneniu a podobne.

SPOLOČNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

§ 95
Riadenie podľa jednotného času

(1) Vlaková doprava sa riadi jednotným časom s časovým rozdelením od 00.00 do 24.00 hodín. Základný čas je stredoeurópsky.

(2) Hodiny na dráhe ukazujú jednotný čas. Ak dôjde k ich poruche, určuje jednotný čas prevádzkovateľ dráhy.

§ 96
Vlakové rádiové zariadenie

(1) Vlakové rádiové zariadenie sa zriaďuje pre rádiotelefónne spojenie osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo alebo osôb tvoriacich vlakový personál s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe. Ďalej ho možno použiť na prenos signálov z vedúceho dráhového vozidla na pevné zariadenie dráhy a naopak.

(2) Mobilná časť vlakového rádiového zariadenia je súčasťou dráhového vozidla, traťová časť – základňová rádiostanica je súčasťou pevného zariadenia dráhy.

(3) Ak vlakové rádiové zariadenie prenáša signály na riadenie chodu vedúceho dráhového vozidla alebo ak možno jeho prostredníctvom riadiť zariadenia na dráhe, je takáto prevádzka registrovaná záznamovým zariadením umožňujúcim spätnú kontrolu činnosti riadenia chodu najmenej počas 24 hodín. Na tratiach novovybavovaných rádiovou komunikáciou je jedným zo signálov prenášaných na vedúce dráhové vozidlo povel na okamžité zastavenie chodu vlaku.

§ 97
Diaľkové ovládanie dráhových vozidiel

(1) Zariadenie diaľkového ovládania sa upraví tak, aby spoľahlivo prenášalo povely z riadiaceho pracoviska do ovládaného zariadenia. Zadanie povelu pozostáva najmenej z dvoch úkonov. Zariadenie nedáva povely samočinne, ak je povelové alebo ovládacie zariadenie v poruche. Zariadenie sa vybaví signalizáciou stavu a funkciou zariadenia.

(2) Zariadenie diaľkového ovládania má zaistené núdzové napájanie po dobu najmenej 30 minút. Výpočtová technika používaná na riadenie diaľkového ovládania sa napája zo zdroja nepretržitého napájania.

(3) Zariadenie diaľkového ovládania sa upraví tak, aby umožňovalo prepnutie z diaľkového ovládania na miestne ovládanie a naopak.

(4) Zariadenie diaľkového ovládania svojou činnosťou neovplyvňuje činnosť dráhového oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia.

(5) Zariadenie diaľkového ovládania sa usporiada tak, aby neboli ovplyvňované signály

hromadného diaľkového ovládania energetických zariadení vyššími harmonickými vplyvmi energetickej siete a induktívnymi, kapacitnými alebo elektromagnetickými vplyvmi z prevádzky elektrickej silovej sústavy dráhy.

(6) Ovládacie prvky riadiaceho prístroja nemajú mať aretovanú pracovnú polohu a samočinne sa vracajú do polohy zabezpečujúcej vyradenie prenosu výkonu a zabrzdenie dráhového vozidla samočinnou brzdou. Pri vychýlení prenosného riadiaceho prístroja z určenej polohy nad stanovenú mieru sa vyradí prenos výkonu a zabrzdí dráhové vozidlo samočinnou brzdou.

(7) Jedným z prenášaných signálov na diaľkovo ovládané dráhové vozidlo je povel na okamžité zastavenie chodu vlaku vypnutím napájania z trakčného vedenia alebo zastavením činnosti spaľovacieho motora a zabrzdením dráhového vozidla samočinnou brzdou.

§ 98
Zaistenie bezpečnosti prepravy

(1) Pravidelný nástup a výstup cestujúcich do dráhových vozidiel a z dráhových vozidiel sa uskutočňuje len na miestach, ktoré sú na to určené.

(2) V staniciach bez mimoúrovňového prístupu k vlaku sa zabezpečí bezpečný prístup cestujúcich k vlaku s ohľadom na pohyb dráhových vozidiel.

(3) Prevádzkovateľ dráhy a dráhový podnik vytvárajú zodpovedajúce podmienky na prepravu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu tak, aby táto preprava bola bezpečná.

(4) Prevádzkovateľ dráhy a dráhový podnik určia na zisťovanie príčin a okolností vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí odborne spôsobilé osoby. Zisťovanie príčin a okolností vzniku vykonávajú spravidla spoločne. Ich práva, zodpovednosť a úlohy určia v prevádzkovom predpise.

(5) Dráhový podnik začne s odstraňovaním nehodou alebo mimoriadnou udalosťou poškodených dráhových vozidiel a nákladu na hlavných tratiach a staniciach nachádzajúcich sa na nich bezodkladne, najneskôr však do dvoch hodín, na vedľajších tratiach a staniciach nachádzajúcich sa na nich do štyroch hodín od vydania súhlasu príslušného vyšetrovacieho orgánu na začatie odpratávacích prác.

§ 99
Informačné systémy pre verejnosť na železničných tratiach

(1) Na verejne prístupných miestach v staniciach a na zastávkach sa umiestnia informácie o plánovaných zmenách v doprave na dráhe a v staniciach zabezpečujúcich predaj cestovných lístkov aj prepravné podmienky a tarify. Na hlavnej a vedľajšej trati v staniciach a zastávkach, kde zastavujú vlaky s vyššou úsekovou rýchlosťou, okrem zrýchlených a osobných vlakov, sa umiestňuje prehľad radenia dráhových vozidiel týchto vlakov.

(2) Na staniciach, kde sa riadi doprava vlakov, sa pre verejnosť zabezpečí informácia o jednotnom čase používanom pri organizovaní dopravy na dráhe.

(3) Cestujúci sú na staniciach informovaní o zmenách v osobnej doprave, ktoré nie sú uvedené v cestovnom poriadku. Rovnako sú na staniciach informovaní o meškaní vlaku, ak je meškanie päť minút a väčšie, a to najneskôr v čase pravidelného príchodu alebo odchodu vlaku. Predvídané obmedzenie dopravy sa oznamuje na staniciach alebo zastávkach pomocou oznamov.

(4) Podávanie informácií o chode vlakov na staniciach sa pre cestujúcu verejnosť zabezpečuje prostredníctvom zvukových a vizuálnych informačných zariadení. Základné informácie v grafickom vyhotovení sa podávajú vo forme zreteľne viditeľnej zo vzdialenosti, z ktorej sa majú čítať. Tieto

informácie sa podľa možnosti v stanici dopĺňajú akustickými, taktilnými a viditeľnými prvkami, ktoré slúžia osobám so zmyslovým postihnutím.

(5) V staniciach, v ktorých možno nastupovať súčasne do dvoch a viacerých vlakov rôznych smerov, sú cestujúci na prístupovej ceste na nástupište a na nástupišti informovaní o smere chodu konkrétneho vlaku a o čase odchodu vlaku, ak ide o železničné trate.

(6) Každé novo budované dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich sa vybavia vizuálnym alebo aj zvukovým informačným systémom pre cestujúcich. Podaná informácia obsahuje jednotlivé zástavky v príslušnom poradí. Takéto vozidlo sa vybaví aj zariadením na zvukové alebo aj svetelné upozornenie cestujúcich na ukončenie výstupu a nástupu a uzatvorenie dverí.

§ 100
Informácie pre verejnosť na špeciálnej dráhe, električkovej dráhe, trolejbusovej dráhe a lanovej dráhe

(1) Na zastávkach električkovej dráhy a trolejbusovej dráhy sa umiestnia cestovné poriadky liniek, ktoré v zastávke zastavujú, informácie o plánovaných zmenách v doprave, základné informácie -výňatky o prepravných a tarifných podmienkach. Vo vlakoch môžu byť umiestnené informácie o plánovaných zmenách v doprave a základné informácie o prepravných a tarifných podmienkach.

(2) Cestujúci sú na zastávkach informovaní o plánovaných zmenách v doprave, ktoré nie sú uvedené v cestovnom poriadku. Plánované zmeny v doprave sa oznamujú v zastávkach pomocou oznamov.

(3) Ak v zastávke električkovej dráhy alebo trolejbusovej dráhy zastavujú v rovnakom smere spoje tej istej linky premávajúce rôznymi smermi, v prípade priestorových možností sa v nej na tento účel zriadia dve osobitné stanovištia a každé z nich sa označí označením príslušného smeru.

(4) Interiér nového typu vlaku na prepravu cestujúcich na električkovej dráhy a trolejbusovej dráhe sa vybaví elektronickým vizuálnym alebo a zvukovým informačným systémom pre cestujúcich a podáva najmenej tieto informácie:

a) označenie linky alebo jej vetvy a názov konečnej alebo cieľovej zastávky,

b) názov aktuálnej zastávky,

c) názov nasledujúcej zastávky,

d) pri zastávkach na znamenie informáciu, že nasledujúca zastávka je len na znamenie,

e) platné tarifné pásmo alebo zóna, ak je sieť takto rozdelená,

f) aktuálny čas.

Základnou vizuálnou informáciou je označenie linky alebo jej vetvy a názov konečnej alebo cieľovej zastávky, pri ostatných vizuálnych informáciach postačuje ich deklarácia na nevyhnutne potrebný čas.

(5) Vlak určený na prepravu cestujúcich sa vybaví zariadením vydávajúcim zvukový a svetelný signál upozorňujúci cestujúcich na ukončenie výstupu a nástupu a uzatvorenie dverí.

(6) Ustanovenia odsekov 1 až 5 sa primerane použijú aj pre poskytovanie informácií pre cestujúcich na špeciálnej dráhe a lanovej dráhe.

§ 101
Podrobnosti o náležitostiach licencie

(1) Licencia na poskytovanie dopravných služieb sa udelí podnikateľovi, ktorý je právnickou

osobou alebo fyzickou osobou a ktorý spĺňa podmienky podľa § 11 zákona o doprave na dráhach.

(2) Licencia obsahuje

a) obchodné meno,

b) právnu formu a sídlo, ak ide o právnickú osobu a meno, priezvisko a bydlisko, ak ide o fyzickú osobu a meno a priezvisko zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

c) identifikačné číslo, ak bolo pridelené,

d) druh a rozsah poskytovaných dopravných služieb,

e) dátum začatia poskytovania dopravných služieb,

f) dobu platnosti licencie,

g) iné údaje.

(3) Na električkovej dráhe a trolejbusovej dráhe sa licencia vydáva na každú linku osobitne alebo na skupinu liniek spoločne. Za danú linku alebo skupinu liniek sú pritom náležitosťami licencie podľa odseku 2 písm. d)

a) trasa linky a jej prípadných vetiev podľa zastávok alebo ulíc,

b) základný rozsah prevádzky – druhy dní, napríklad dni v kalendárnom týždni, dni školského vyučovania – ostatné pracovné – voľné a podobne, a obdobia dňa, počas ktorých linka premáva.

(4) Zmena týchto náležitostí si vyžaduje zmenu licencie. Zmena ostatných parametrov linky alebo liniek, napríklad zriadenie alebo zrušenie zastávok v trase, zmena charakteru niektorých zastávok, menšia zmena časového rozsahu prevádzky, zmena ponúkanej frekvencie, kapacity a časovej polohy spojov, sa nepovažuje za zmenu vyžadujúcu zmenu licencie, ale len za zmenu cestovného poriadku podľa § 87.

(5) Pri neverejnej doprave na električkovej dráhe a trolejbusovej dráhe pri vydávaní licencie na základe žiadosti dráhového podniku je možné upustiť od náležitostí licencie podľa odseku 2 písm. d) a e) a vydať na takúto dopravu všeobecnú licenciu bez uvedenia liniek, len s uvedením podmienok, za akých môže byť takáto doprava vykonávaná.

§ 102
Podrobnosti o náležitostiach žiadosti na začatie konania o povolenie na prevádzkovanie dráhy a o náležitostiach povolenia na prevádzkovanie dráhy

(1) Žiadosť o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy, ak ide o právnickú osobu obsahuje:

a) obchodné meno, sídlo, právnu formu, meno, priezvisko osoby alebo osôb, ktoré sú jej štatutárnym orgánom,

b) identifikačné číslo, ak bolo pridelené,

c) meno, priezvisko zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

d) označenie dráhy a jej opis,

e) označenie vlastníka dráhy,

f) údaje o časovom rozsahu prevádzkovania dráhy,

g) údaj o predpokladanom termíne začatia prevádzkovania dráhy,

h) doklad o zaplatení správneho poplatku.

(2) Právnická osoba k žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy doloží:

a) výpis z registra trestov všetkých členov štatutárneho orgánu nie starší ako tri mesiace,

b) aktuálny výpis z obchodného registra,

c) doklad preukazujúci odbornú kvalifikáciu aspoň jedného z členov štatutárneho orgánu alebo doklad o zmluvnom pracovnoprávnom vzťahu medzi žiadateľom a zodpovedným zástupcom, ak je ustanovený, o jeho zaradení v organizačnej štruktúre žiadateľa o vymedzenom rozsahu činností a zodpovednosti,

d) doklad preukazujúci odbornú kvalifikáciu zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

e) doklad osvedčujúci vlastnícky vzťah žiadateľa k dráhe alebo zmluvu s vlastníkom dráhy o prevádzkovaní dráhy, ak prevádzkovateľ dráhy nie je jej vlastníkom,

f) doklad preukazujúci prevádzkyschopnosť dráhy na jej prevádzkovanie, tento môže byť v nevyhnutnom prípade nahradený vyhlásením o prevádzkyschopnosti dráhy,

g) doklady preukazujúce finančnú spôsobilosť, ak ide o žiadateľa o prevádzkovanie hlavných a vedľajších tratí.

(3) Žiadosť o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy, ak ide o fyzickú osobu obsahuje:

a) meno, priezvisko, adresu, bydlisko, obchodné meno a dátum narodenia žiadateľa,

b) meno, priezvisko, adresu bydlisko a dátum narodenia zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

c) identifikačné číslo, ak bolo pridelené,

d) označenie dráhy a jej opis,

e) označenie vlastníka dráhy,

f) údaje o časovom rozsahu prevádzkovania dráhy,

g) údaj o predpokladanom termíne začatia prevádzkovania dráhy,

h) doklad o zaplatení správneho poplatku.

(4) Fyzická osoba k žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy ďalej doloží

a) výpis z registra trestov žiadateľa a ustanoveného zodpovedného zástupcu nie starší ako tri mesiace,

b) doklad preukazujúci odbornú kvalifikáciu žiadateľa alebo zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený.

c) doklad o zmluvnom pracovnoprávnom vzťahu medzi žiadateľom a zodpovedným zástupcom, ak je ustanovený, o jeho zaradení v organizačnej štruktúre žiadateľa, o vymedzenom rozsahu činností a zodpovednosti,

d) doklad preukazujúci prevádzkyschopnosť dráhy na jej prevádzkovanie,

e) doklad osvedčujúci vlastnícky vzťah žiadateľa k dráhe alebo zmluvu s vlastníkom dráhy o prevádzkovaní dráhy,

f) doklady preukazujúce finančnú spôsobilosť, ak ide o žiadateľa o prevádzkovanie hlavných a vedľajších tratí.

(5) Ak je člen štatutárneho orgánu štátnym príslušníkom iného členského štátu Európskej únie, bezúhonnosť môže preukázať iným rovnocenným dokumentom vydaným príslušným orgánom členského štátu, ktorého je štátnym príslušníkom.

(6) Opis a označenie dráhy obsahuje základné identifikačné údaje, ktoré definujú technické, prevádzkové a situačné parametre dráhy. Pri žiadosti o prevádzkovanie železničných tratí sa opis a označenie dráhy doloží zoznamom tratí, na ktoré sa žiada povolenie, popisom a základnou charakteristikou dráhy, najmä údajmi o celkovej dĺžke tratí podľa jednotlivých kategórií, o celkovej

stavebnej dĺžke koľají, počte výhybiek, mostov, tunelov, priecestí a zabezpečovacích zariadení. Pri vlečke opis obsahuje najmä určenie začiatku a konca vlečky, celkovú stavebnú dĺžku, dĺžky a označenia jednotlivých koľají, kilometrickú polohu a označenie výhybiek, rozchod koľají, najvyšší sklon, najmenší polomer oblúka, najväčší nápravový tlak, elektrifikáciu, zabezpečovacie zariadenie, križovanie s cestnými komunikáciami.

(7) Pri žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie vlečky, špeciálnej a lanovej dráhy sa k opisu dráhy doloží aktuálny situačný plán dráhy.

(8) Prevádzkyschopnosť dráhy žiadateľ preukáže dokladmi podľa § 3 ods. 3, alebo vyhlásením o prevádzkyschopnosti dráhy. Pri lanových dráhach to žiadateľ preukáže dokladom o overení a schválení spôsobilosti zariadenia dráhy na prevádzku alebo dokladom o periodickom overení spôsobilosti zariadenia lanovej dráhy na prevádzku.

(9) Žiadosť a všetky náležitosti žiadosti, doklady a zmluvy sa predkladajú v štátnom jazyku. Pri zmluvách alebo iných dokumentoch, ktorých originály sú v inom ako štátnom jazyku, sa predkladá ich overený preklad do štátneho jazyka.

(10) Ak sa v priebehu platnosti povolenia zmenili niektoré skutočností, na základe ktorých bolo vydané povolenie na prevádzkovanie dráhy, držiteľ povolenia bezodkladne v lehote do 15 dní predloží regulačnému orgánu príslušné doklady preukazujúce zmenu podmienok.

§ 103

(1) Povolenie na prevádzkovanie dráhy sa vydáva na základe žiadosti.

(2) Povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané právnickej osobe obsahuje

a) obchodné meno, sídlo, právnu formu a meno, priezvisko osoby alebo osôb, ktoré sú jej štatutárnym orgánom a meno a priezvisko zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

b) identifikačné číslo, ak bolo pridelené.

(3) Povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané fyzickej osobe obsahuje

a) meno, priezvisko, bydlisko a rodné číslo prevádzkovateľa dráhy, ako aj zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,

b) obchodné meno.

(4) Povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané právnickej osobe alebo fyzickej osobe, okrem údajov uvedených v odsekoch 2 a 3, ďalej obsahuje

a) údaj o vlastníkovi dráhy,

b) označenie dráhy a jej opis,

c) časový rozsah prevádzkovania dráhy,

d) dátum začatia prevádzkovania dráhy,

e) dobu, na akú sa povolenie vydáva.

(5) V povolení na prevádzkovanie dráhy je možné určiť ďalšie podmienky na riadne a bezpečné prevádzkovanie dráhy, najmä podmienky pre prevádzkovateľa dráhy, aby najneskôr ku dňu začatia prevádzkovania dráhy upravil podrobnosti o prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe a určil zoznam činností vyžadujúcich odbornú spôsobilosť zamestnancov zabezpečujúcich prevádzkovanie dráhy.

(6) Pre rušňové depá a opravovne vozňov, ktorých zaústenie do železničnej stanice je kryté odvratnou výhybkou, alebo výkoľajkou ovládanou železničnou stanicou, sa povolenie na

prevádzkovanie dráhy nevyžaduje.

§ 104
Prvá pomoc

(1) Na zabezpečenie prvej predlekárskej pomoci prevádzkovatelia dráhy a dráhové podniky vytvárajú zodpovedajúce podmienky, najmä aby boli k dispozícii zdravotnícke záchranné pomôcky a prostriedky a zabezpečí sa spojenie s orgánmi lekárskej záchrannej služby. Osoby určené prevádzkovateľom dráhy a dráhovým podnikom sú školené na poskytovanie prvej predlekárskej pomoci v nadväznosti na charakter ich pracovnej činnosti. Toto školenie môže vykonať len oprávnená, alebo akreditovaná právnická alebo fyzická osoba, ktorá vydá doklad o absolvovaní školenia pre poskytovanie prvej pomoci. Opakované preškolenie určených zamestnancov sa vykonáva každé tri roky.

(2) Všetky stanice sú na železničnej trati vybavené lekárničkou a najmenej tromi nosidlami s dvomi prikrývkami na každé nosidlo, na špeciálnej dráhe lekárničkou a najmenej jednými nosidlami s dvomi prikrývkami. Na lanovej dráhe je aspoň jedna zo staníc vybavená jednými nosidlami s dvomi prikrývkami. Zdravotnícke záchranné pomôcky a prostriedky sú uložené na prístupnom a zreteľne označenom mieste.

(3) Vlak na prepravu cestujúcich a pomocný vlak sú vybavené lekárničkou, na železničných dráhach aj dýchacím prístrojom alebo tvárovou maskou. Táto je uložená tak, aby bola dostupná vlakovému personálu. V dráhovom vozidle na prepravu cestujúcich na električkovej dráhe a na trolejbusovej dráhe je lekárnička umiestnená na prístupnom a zreteľne označenom mieste.

(4) Zamestnávateľ zabezpečí na železničných dráhach poučenie vlakového personálu aj pomocného personálu, ktorý zabezpečuje občerstvenie a upratovanie, o bezpečnostných postupoch v tuneloch dlhších ako jeden kilometer. Pomocný personál, ktorý netvorí súčasť vlakového personálu, je okrem základnej prípravy vyškolený aj pre prípadné poskytnutie podpory vlakovému personálu. Obsluhované dráhové vozidlá sú vybavené zariadením na záchranu vlastnými prostriedkami pre rušňovodiča a iné osoby vo vlaku podľa technických noriem[13]).

§ 105
Mimoriadne zastavenie vlaku na trati

Pri nevyhnutnosti opustenia vlaku cestujúcimi sa zabezpečí ich bezpečné vystúpenie z dráhového vozidla a odchod na určené miesto.

§ 106

Ustanovenia tejto vyhlášky platné pre železničné trate sa primerane uplatňujú aj na špeciálnych dráhach železničných.

§ 107
Prechodné ustanovenia

(1) Technické preukazy vydané do 15. septembra 2010 zostávajú v platnosti po dobu v nich vyznačenú.

(2) Technická spôsobilosť dráhového vozidla schválená pred 15. septembrom 2010 sa posudzuje podľa doterajších predpisov.

(3) Ustanovenie § 10 ods. 7 sa pre motorové vozne nevybavené vlakovým zabezpečovacím zariadením uplatňuje od 1.1.2013.

§ 108
Účinnosť

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 15. septembra 2010.

Ján Figeľ v. r.

Príloha č. 1
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

ZÁKLADNÉ NÁVESTI A CHROMATICKOSŤ FARIEB NÁVESTNÝCH SVETIEL

Prvá časť
Základné návesti na železničných dráhach

Na zabezpečenie jednotnosti návestnej sústavy na železničných dráhach sa používajú:

1. Návestné farby, ktorých vyhotovenie a význam ustanovuje § 7, pričom pred návesťou „Stoj“ musí každý vlak zastaviť,

   1.1 návesť „Stoj“ na hlavnom návestidle musí byť najmenej na zábrzdnú vzdialenosť predzvestená návesťou „Výstraha“,

   1.2 na návestidlách platných pre chod vlaku aj pre posun má návesť „Stoj“ aj význam návesti „Posun zakázaný“.

   1.3 pri používaní rýchlostnej návestnej sústavy návesť v dolnej časti návestidla návestí rýchlosť v obvode výhybiek priľahlých k návestidlu a návesť v hornej časti návestidla návestí rýchlosť, ktorá sa nesmie prekročiť pri nasledujúcom návestidle,

   1.4 na privolávaciu návesť smie vlak ísť za návestidlo podľa podmienok určených predpismi prevádzkovateľa dráhy.

2. Návesť „Stoj, zastavte všetkými prostriedkami“ sa dáva krúžením návestnou zástavkou akýmkoľvek predmetom alebo len rukou, v noci krúžením svetla akejkoľvek farby okrem zelenej alebo zvukovou návesťou tromi krátkymi zvukmi píšťalky, trúbky, húkačky niekoľkokrát opakovanou. Osoba dávajúca túto návesť beží podľa potreby čo najďalej v ústrety dráhovému vozidlu, ktoré je nevyhnutné zastaviť; po jeho zastavení oznámi osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo, dôvod dávania návesti. Na návesť „Stoj, zastavte všetkými prostriedkami“ sa musí dráhové vozidlo čo najskôr všetkými dostupnými prostriedkami zastaviť.

3. Návesť „Stoj“ dávaná svetlom, zástavkou, terčom alebo obdĺžnikovou návestnou doskou červenej farby; návesť označuje miesto, kde musí čelo dráhového vozidla zastaviť. Ak sa návesť „Stoj“ dáva pri mimoriadnom zastavení, musí sa predzvestiť tak, aby dráhové vozidlo mohlo na určenom mieste bezpečne zastaviť.

4. Návesť „Výstraha“ dávaná svetlom, zástavkou, terčom alebo trojuholníkovou návestnou doskou žltej farby; návesť upozorňuje, že nasleduje návesť „Stoj“.

5. Zvuková návesť „Pozor“ dávaná dlhým zvukom píšťaly alebo húkačkou vedúceho dráhového vozidla, alebo píšťalkou; návesť dáva osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, vždy tam, kde treba varovať pred idúcim dráhovým vozidlom, upozorniť osoby pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe na chod dráhového vozidla. Na potvrdenie príjmu dávanej návesti sa použije zvuk húkačky, prednostne s tónom nižšej intenzity.

6. Návesti pri výprave vlaku:

   6.1 „Výzva na pohotovosť“ dávaná výpravkou vo vodorovnej polohe kolmo na koľaj návestným znakom k zemi, za zníženej viditeľnosti zeleným svetlom vodorovne pohybovaným alebo návestnou píšťalkou jedným krátkym a jedným dlhým zvukom; túto návesť dáva osoba riadiaca dopravu na dráhe smerom k vlakovému personálu. Ak vypravujú vlak len osoby tvoriace vlakový personál, používa sa len zvuková návesť, ktorú dáva ako prvá osoba riadiaca ostatné osoby vlakového personálu alebo osoba vlakového personálu, ktorá má pridelené prvé vozne na čele vlaku, alebo osoba riadiaca vedúce dráhové vozidlo týmto osobám, ktoré môžu návesť opakovať. Ak vlak na prepravu cestujúcich s centrálne ovládanými dverami nemá zariadenie na upozornenie zvukovou alebo svetelnou výstrahou na ukončenie nástupu, výstupu a obsluhu centrálne ovládaných dverí dráhového vozidla, vlakový personál ich upozorní zvukovou návesťou.

   6.2 „Pohotoví na odchod“ dávaná kratšími vodorovnými pohybmi vzpaženej ruky, za zníženej viditeľnosti krátkymi vodorovnými pohybmi ručným lampášom s bielym svetlom vzpaženej ruky. Návesť dávajú osoby vlakového personálu od konca vlaku postupne až k osobe

riadiacej vlakový personál, alebo prvej osobe vlakového personálu na čele vlaku.

6.3 „Súhlas na odchod“ dávaná opakovaným opisovaním písmena „T“ rukou, za zníženej viditeľnosti opakovaným opisovaním písmena „T“ lampášom s bielym svetlom; návesť dáva osoba riadiaca vlakový personál alebo prvá osoba vlakového personálu na čele vlaku osobe riadiacej dopravu na dráhe, alebo osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo, ak dostane návesť „Pohotoví na odchod“ a pri vlaku s prepravou cestujúcich je spoľahlivo skončený výstup a nástup cestujúcich.

6.4 „Odchod“ dávaná

6.4.1 osobou riadiacou v dopravni dopravu na dráhe zvislými pohybmi výpravkou (zelený terčík s bielym okrajom a bielym krížom, v noci zeleným svetlom) smerom k vedúcemu dráhovému vozidlu,

6.4.2 ústnym rozkazom „Odchod“ daným osobou riadiacou dopravu na dráhe osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo, osobne,

6.4.3 rozkazom „Odchod“ daným staničným rozhlasom alebo prostredníctvom iného telekomunikačného zariadenia; rozkaz musí byť doplnený číslom vlaku a číslom koľaje, z ktorej sa odchod uskutočňuje,

6.4.4 povoľujúcou návesťou hlavného návestidla, ktoré je platné len pre jednu koľaj a nie je skupinové,

6.4.5 písomným rozkazom doručeným osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo. Uvedené návesti možno dávať slovným príkazom prostredníctvom telekomunikačného zariadenia alebo návesťami iného návestného zariadenia, vždy tak, aby bolo úplne zrejmé, pre aký vlak sú návesti dávané. Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, poslúchne návesť „Odchod“ bez meškania, ale len vtedy, ak si je úplne istá, že návesť platí pre jej vlak.

7. Výstražné návestidlá:

7.1 Návestidlo s návesťou „Pískajte“ je kolík, na ktorom je pás s červenými a bielymi pruhmi rovnakej dĺžky z materiálu odrážajúceho svetlo alebo s bielymi odrazkami v červených pruhoch. Návestidlo sa umiestňuje pred nezabezpečenými priecestiami na určenú vzdialenosť podľa technickej normy a pred miesta na traťových úsekoch, kde nie je dostatočný priestor na pobyt osôb pohybujúcich sa na trati počas chodu vlaku, najmä pred tunelmi, mostami, zárezmi, kde nie je zabezpečený schodný a manipulačný priestor. V prevádzkovom predpise sa upravujú podmienky použitia návesti „Pískajte“ na vlečkách.

7.2 Návestidlo s návesťou „Pracovné miesto, pískajte“ je výstražný terč lichobežníkového tvaru s dolnou kratšou stranou a hornou hranou tvorenou polkružnicou, na ktorom je čierny obraz kopáča nad zeleným lichobežníkom; terč sa umiestňuje na stĺpiku označenom vodorovnými červenými a bielymi pruhmi. V červených pruhoch sú biele odrazky. Za zníženej viditeľnosti sa návestný znak osvetľuje okrem návestidiel, ktorých návestný znak je celý zhotovený z odraziek. Návesť sa umiestňuje pred pracovné miesto na traťovom úseku, ak treba varovať pracujúce osoby pred chodom dráhového vozidla, a to na vzdialenosť najmenej 400 m, na vlečke najmenej 100 m pred pracovným miestom, ak tomu nebráni rozvetvené koľajisko, ku všetkým koľajam, odkiaľ možno očakávať chod dráhového vozidla. Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, dáva počas chodu od návestidla až po pracovné miesto návesť „Pozor“ opakovane, s krátkymi prestávkami. Návestidlo možno na trať umiestniť a odstrániť ho len po vyrozumení všetkých zúčastnených osôb riadiacich dopravu na dráhe na dotknutých traťových úsekoch, ktoré zabezpečujú vyrozumenie osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo, o umiestnení návesti písomným rozkazom, prostredníctvom telekomunikačných zariadení alebo ručnou návesťou „Očakávajte výstražný terč“, ktorú tvorí horná časť návesti „Pracovné miesto, pískajte“.

8. Návestidlá na trvalé a prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti:

8.1 „Rýchlostník“ tvorí návestná doska bielej farby, na ktorej je čiernymi číslicami vyznačená traťová rýchlosť v $km.h^{-1}$, tvarom návestnej dosky sa môže odlišovať dovolená rýchlosť pre rôzne skupiny prechodnosti dráhových vozidiel, prednostne sa používa tvar obdĺžnikový a kruhový. Ak rýchlostník nariaďuje zníženie rýchlosti, je nevyhnutné ísť zníženou rýchlosťou ihneď za rýchlostníkom. Ak rýchlostník nariaďuje v ďalšom traťovom úseku vyššiu rýchlosť, rýchlosť možno zvýšiť až po prechode konca vlaku za rýchlostník, ak nie je

dodatkovou tabuľkou na rýchlostníku (čierny obraz rušňa v bielom poli) dovolené zvyšovať rýchlosť bezprostredne po tom, ako čelo vlaku prejde okolo označeného rýchlostníka. Ak je potrebné návestiť inú rýchlosť pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami a inú pre ostatné vlaky, ak rozdiel rýchlostí je najmenej 10 $km.h^{-1}$, vyznačia sa predmetné rýchlosti dvoma rýchlostníkmi nad sebou. Rýchlosť na hornom rýchlostníku platí pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami.

8.2 „Predzvestník“ tvorí návestná doska žltej farby s bielym okrajom, na ktorej je čiernou číslicou vyznačená v desiatkach hodnota dovolenej rýchlosti na predzvestenom rýchlostníku. Predzvestník sa umiestňuje na vzdialenosť 300 m na tratiach so zábrzdnou vzdialenosťou 400 m, na vzdialenosť 500 m na tratiach so zábrzdnou vzdialenosťou 700 m, na vzdialenosť 700 m na tratiach so zábrzdnou vzdialenosťou 1 000 m, na tratiach s najvyššou traťovou rýchlosťou najviac 140 $km.h^{-1}$. Na tratiach s najvyššou traťovou rýchlosťou 141 $km.h^{-1}$ až 160 $km.h^{-1}$ 1 sa umiestňuje na vzdialenosť 1 000 m pred rýchlostník. Neumiestňuje sa, ak ide o zmenu traťovej rýchlosti 10 $km.h^{-1}$ alebo menšiu a pri zvýšenej rýchlosti. Používa sa trojuholníkový tvar umiestnený na vrchole (pred obdĺžnikovou doskou rýchlostníka) a kruhový tvar návestnej dosky. Návestné dosky návestidiel „Rýchlostník“ a „Predzvestník“ sa zhotovujú z materiálu odrážajúceho svetlo alebo sa číslice na rýchlostníku doplnia bielymi odrazkami a na predzvestníku žltými odrazkami.

8.3 „Predzvestný štít“ je žltá trojuholníková doska s bielym okrajom z materiálu odrážajúceho svetlo, na ktorej je čiernou číslicou označená v desiatkach km za hodinu hodnota prechodne zníženej traťovej rýchlosti. Doska sa umiestňuje prednostne na jej vrchol. Ak nie je na jej umiestnenie napríklad medzi koľajami dostatok miesta, umiestni sa na základňu. Stĺpik návesti sa označí dvoma odrazkami kruhového tvaru žltej farby umiestnenými v nerovnakej výške, pričom pravá odrazka je nižšie. Návestidlo sa umiestňuje na zábrzdnú vzdialenosť pred návesť „Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti“.

8.4 „Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti“ je žltá obdĺžniková tabuľka s bielym okrajom a čiernym písmenom „Z“ z materiálu odrážajúceho svetlo postavená na výšku. Označuje miesto, kde sa začína pomalý chod rýchlosťou určenou predzvestným štítom.

8.5 „Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti“ je biela obdĺžniková, čierno orámovaná tabuľa s čiernym písmenom „K“ z materiálu odrážajúceho svetlo postavená na výšku. Označuje miesto, kde sa obmedzenie rýchlosti určené predzvestným štítom končí. Vlak môže zvýšiť rýchlosť, až keď posledné vozidlo vlaku prejde okolo tabule „Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti“. Podmienky umiestňovania návestidiel podľa bodu 8 sa určia prevádzkovým predpisom. Návesti podľa 8.3 až 8.5 možno doplniť dodatkovou tabuľkou s čiernym písmenom „D“ v žltom poli označujúcou, že platnosť návestidiel je časovo vymedzená.

9. Ďalšie návestidlá a návesti na chod dráhového vozidla:

9.1 „Námedzník“ je biely vodorovný trámec s čiernymi pruhmi na obidvoch koncoch pred šikmým ukončením a označuje na zbiehajúcich sa alebo križujúcich sa koľajach hranicu, cez ktorú nesmie presahovať dráhové vozidlo, aby nebol ohrozený chod po zbiehajúcej sa alebo križujúcej sa koľaji.

9.2 „Označník“ je biely stĺpik s modrou hlavicou označujúci v stanici miesto medzi krajnou vchodovou výhybkou a vchodovým návestidlom, za ktoré je bez osobitných opatrení zakázané posunovať. Označník možno nahradiť svetelným zriaďovacím návestidlom. Na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy na dráhe sa označník nezriaďuje.

9.3 „Lichobežníková tabuľka“ je doska lichobežníkového tvaru s čiernym orámovaním postavená na dlhšej základni, umiestnená na stĺpiku označenom označovacím pásom so šikmými čiernymi a bielymi pruhmi. Na tratiach so zjednodušenou vlakovou dopravou nahrádza vchodové návestidlo dopravne s koľajovým rozvetvením.

9.4 „Vzdialiť“ je návesť dávaná zvislými pohybmi návestnou zástavkou, v noci zvislými pohybmi ručným lampášom s bielym svetlom, podľa potreby doplnená jedným dlhým zvukom návestnej píšťalky. Návesť „Vzdialiť“ nariaďuje pohyb dráhového vozidla smerom od osoby, ktorá ju dáva.

9.5 „Priblížiť“ je návesť dávaná vodorovnými dlhými pohybmi návestnou zástavkou, za zníženej viditeľnosti vodorovnými dlhými pohybmi ručným lampášom s bielym svetlom, podľa potreby doplnená dvoma dlhými zvukmi návestnej píšťalky. Návesť nariaďuje pohyb dráhového vozidla smerom k osobe, ktorá ju dáva.

9.6 „Stlačiť“ je návesť dávaná krátkymi vodorovnými pohybmi rukami k sebe a od seba; v jednej ruke drží osoba zástavku, za zníženej viditeľnosti namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom, alebo dvoma krátkymi zvukmi návestnej píšťalky rýchlo za sebou. Viditeľnú návesť nesmie dávať osoba stojaca medzi dráhovými vozidlami. Návesť nariaďuje stlačiť vozidlá, aby sa mohli spojiť alebo rozpojiť.

9.7 „Popotiahnuť“ je návesť dávaná krátkymi zvislými pohybmi rukami zdvihnutými šikmo nahor; v jednej ruke drží osoba zástavku, za zníženej viditeľnosti ručný lampáš s bielym svetlom. Návesť sa vždy doplní počuteľnou návesťou „Vzdialiť“ alebo „Priblížiť“ podľa požadovaného smeru pohybu. Používa sa pre krátky pohyb dráhových vozidiel.

9.8 „Odraz“ je návesť dávaná voľným pohybom ruky držiacej zástavku zhora nadol a potom rýchlo vpravo šikmo hore, za zníženej viditeľnosti sa zástavka nahradí lampášom s bielym svetlom. Návesť sa podľa potreby doplní jedným dlhým a jedným krátkym zvukom návestnej píšťalky, pričom počuteľná návesť je platná len vtedy, ak sa súčasne dáva aj návesť viditeľná. Návesť nariaďuje upraviť chod posunujúceho hnacieho dráhového vozidla tak, aby sa odrazili posunované vozidlá.

9.9 „Pomaly“ je návesť dávaná rukou držiacou zástavku šikmo nahor, za zníženej viditeľnosti namiesto zástavky ručným lampášom s bielym svetlom, podľa potreby doplnená niekoľkými dlhými zvukmi návestnej píšťalky. Návesť nariaďuje osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo, zmenšovať rýchlosť pri posune na najviac 5 $km.h^{-1}$ a očakávať návesť „Stoj“.

9.10 „Stoj“ je návesť dávaná kruhovými pohybmi zástavkou v natiahnutej ruke, alebo akýmkoľvek predmetom alebo len rukou, za zníženej viditeľnosti namiesto zástavky ručným lampášom s bielym svetlom, alebo počuteľná návesť dávaná tromi krátkymi zvukmi návestnej píšťalky rýchlo za sebou. Na viditeľnú alebo počuteľnú návesť „Stoj“ sa musí vozidlo čo najskôr zastaviť.

10. Návesti na vlakoch:

10.1 „Začiatok vlaku“ cez deň a v noci sú tri biele svetlá v tvare trojuholníka. Začiatok tlačených vlakov, v čele ktorých nie je vozidlo prispôsobené na osvetlenie tromi svetlami sa označí dvomi bielymi svetlami v rovnakej výške.

10.2 „Koniec vlaku“ sa cez deň i za zníženej viditeľnosti označuje dvoma červenými svetlami alebo dvoma koncovými návestnými obdĺžnikovými doskami tvorenými červenými a bielymi trojuholníkmi stojacimi proti sebe z materiálu odrážajúceho svetlo alebo dva červené koncové terče s bielym okrajom z materiálu odrážajúceho svetlo, umiestnenými na konci vlaku v rovnakej výške.

10.3 „Koniec časti vlaku“ sa označuje na zadnej strane posledného vozidla jednotlivých častí vpravo cez deň žltou zástavkou alebo obdĺžnikovou doskou žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo a za zníženej viditeľnosti obdĺžnikovou doskou žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo alebo žltým svetlom. Na poslednej časti odvážaného vlaku musí byť návesť „Koniec vlaku“.

11. Návestidlá pre elektrickú prevádzku: Návestidlá pre elektrickú prevádzku podľa bodov 11.1 až 11.10 sú modré štvorcové dosky čierno orámované s bielym okrajom postavené na vrchole. Návestné znaky tvoria biele odrazky kruhového tvaru, ak nie je celá doska vyrobená z materiálu odrážajúceho svetlo. Druhá strana návestidla má sivú farbu, ak na nej nie je umiestnené návestidlo na opačný smer chodu. Návestidlo, ktoré návestí návesť s dočasnou platnosťou, môže mať návestný znak vo svetelnom vyhotovení; neplatnosť sa návestí základnou modrou farbou návestnej dosky alebo sa návestidlo označí za neplatné. Návestidlá sa umiestňujú priamo v trakčnom vedení alebo na stĺpikoch pri koľaji:

11.1. Návesť „Pripravte sa na vypnutie prúdu“ má návestný znak tvorený dvoma krátkymi zvislými pruhmi. Návesť sa umiestňuje pred návesť „Vypnite prúd“ v rovnakej vzdialenosti ako návesť podľa 11.4.

11.1.1 Návesť „Vypnite prúd“ má návestný znak v podobe písmena „U“ s prerušenými zvislými čiarami. Označuje začiatok úseku, cez ktorý na elektrifikovaných tratiach musia prechádzať bez odberu prúdu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel elektrickou energiou.

11.2 Návesť „Zapnite prúd“ má návestný znak v podobe písmena „U“. Označuje koniec úseku, cez ktorý sa na elektrifikovaných tratiach musí prechádzať bez odberu prúdu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel elektrickou energiou.

11.3 Návesť „Koľaj bez trakčného vedenia“ má variantný návestný znak v závislosti od smeru koľaje bez trakčného vedenia. Chod na koľaji bez trakčného vedenia so zdvihnutým zberačom je zakázaný.

11.3.1 Ak pokračujú ďalej všetky koľaje bez trakčného vedenia, tvorí návestný znak štvorec s bielym stredom postavený na vrchole.

11.3.2 Ak pokračuje ďalej koľaj bez trakčného vedenia v priamom smere, návestný znak tvoria dve strany štvorca s bielym stredom s vrcholom smerujúcim nahor.

11.3.3 Ak odbočuje ďalej koľaj bez trakčného vedenia vpravo, návestný znak tvoria dve strany štvorca s bielym stredom s vrcholom smerujúcim vpravo.

11.3.4 Ak odbočuje ďalej koľaj bez trakčného vedenia vľavo, návestný znak tvoria dve strany štvorca s bielym stredom s vrcholom smerujúcim vľavo.

11.4 Návesť „Pripravte sa na stiahnutie zberača“ má návestný znak tvorený dvoma krátkymi vodorovnými pruhmi umiestnenými symetricky, ľavý v spodnej časti a pravý v hornej časti návestnej dosky. Návesť sa umiestňuje pred návesť „Stiahni zberač“ na vzdialenosť najmenej 200 m pre rýchlosť do 40 $km.h^{-1}$, 400 m pre rýchlosť do 60 $km.h^{-1}$, na vzdialenosť 600 m pre rýchlosť do 100 $km.h^{-1}$ a na vzdialenosť 800 m pre rýchlosť do 160 $km.h^{-1}$ a na vzdialenosť 1000 m pre rýchlosť do 200 $km.h^{-1}$.

11.5 Návesť „Stiahnite zberač“ má návestný znak tvorený vodorovným pruhom v uhlopriečke návestnej dosky. Označuje začiatok úseku, cez ktorý sa musí prechádzať len so stiahnutým zberačom. V úrovni návestidla musí byť už zberač stiahnutý.

11.6 Návesť „Zdvihnite zberač“ má návestný znak tvorený zvislým pruhom v uhlopriečke návestnej dosky. Označuje koniec úseku, cez ktorý sa smie prechádzať len so stiahnutým zberačom. Osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, môže zberač zdvihnúť, keď posledný zberač vlaku (súpravy vozidiel) prejde okolo návestidla.

11.7 Návesť „Začiatok jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy“ má návestný znak tvorený dvoma vodorovnými bielymi pruhmi symetricky umiestnenými k uhlopriečke návestnej dosky. Pri návesti „Začiatok jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV“, ak ide o sústavu s iným napätím, uvedie sa v hornej časti návestnej dosky číslo vyznačujúce napájacie napätie v kilovoltoch.

11.8 Návesť „Začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy“ má návestný znak tvorený bielou sínusoidou symetricky umiestnenou na vodorovnej uhlopriečke návestnej dosky. Návesť označuje začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy s napätím 25 kV, 50 Hz. Ak ide o sústavu s napätím 15 kV, 16 2/3 Hz, uvedie sa v hornej časti návestnej dosky číslo 15. Návesti podľa bodov 11.7 a 11.8 sa umiestňujú na styku dvoch trakčných prúdových sústav. Jednosystémové hnacie dráhové vozidlo nesmie so zdvihnutým zberačom prechádzať cez úseky s nezodpovedajúcou trakčnou sústavou, viacsystémové hnacie vozidlo musí byť prepnuté na príslušnú trakčnú sústavu. Uvedené návesti sa dopĺňajú návesťami podľa bodov 11.4 až 11.6 alebo návesťami podľa bodov 11.1 a 11.2.

11.9 Návesť „Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu“ má návestný znak tvorený bielym bleskom smerujúcim dolu symetricky umiestneným k zvislej uhlopriečke návestnej dosky. Návestidlo sa umiestňuje na začiatok a na koniec prvého a posledného dráhového vozidla súpravy alebo na stojane v úrovni prvého a posledného dráhového vozidla súpravy, ktorá je pripojená na elektrické predkurovanie, a to ešte pred zapojením predkurovania, a odstráni sa po odpojení predkurovania alebo pred

odchodom vlaku. Pri takto označenej súprave dráhových vozidiel je zakázaná akákoľvek manipulácia s vykurovacími spojkami a pri nabiehaní na vozidlá je nevyhnutné opatrne posunovať, aby sa nabehnutím dráhového vozidla na súpravu nepoškodil kábel.

11.10 Návesť „Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu“ je oranžová štvorcová, čierno orámovaná doska s bielym okrajom postavená na vrchole, na ktorej je čierny blesk smerujúci nadol umiestnený symetricky k zvislej uhlopriečke dosky, nad bleskom je umiestnená biela odrazka. Pod doskou sa umiestňuje obdĺžniková tabuľka s číslom udávajúcim skutočnú výšku trolejového drôtu v metroch na najnižšom mieste. Návesť označuje začiatok miesta, kde výška trolejového drôtu nad temenom koľajnice je menšia ako výška normálna.

11.11 Návesť „Koniec zníženej výšky trolejového drôtu“ je biela štvorcová, čierno orámovaná doska postavená na vrchole. Označuje koniec úseku so zníženou výškou trolejového drôtu.

12. Návesti priecestníkov: Priecestník je stožiarové návestidlo, ktoré predzvestí osobe, ktorá vedie dráhové vozidlo, stav priecestného zabezpečovacieho zariadenia. Priecestník sa umiestňuje najmenej na zábrzdnú vzdialenosť od priecestia.

12.1 „Porucha priecestného zabezpečovacieho zariadenia“ je návesť, pri ktorej na priecestníku nesvieti žiadne svetlo alebo svietia iba dve spodné žlté svetlá, ak nie sú nahradené odrazkami. Na návesť „Porucha priecestného zabezpečovacieho zariadenia“ musí ísť dráhové vozidlo k priecestiu za podmienky chodu, keď priecestné zabezpečovacie zariadenie nedáva predpísaním spôsobom výstrahu užívateľom pozemnej komunikácie, že sa k priecestiu blíži vlak alebo iné dráhové vozidlo.

12.2 „Pohotovostný stav“ je návesť, pri ktorej na priecestníku svieti vždy horné biele svetlo a spodné dve žlté svetlá, ak nie sú nahradené odrazkami. Na návesť „Pohotovostný stav“ smie ísť vlak alebo dráhové vozidlo k priecestiu najvyššou dovolenou rýchlosťou.

13. Neplatnosť návestidiel sa označí krížom neplatnosti v svetelnom vyhotovení alebo dvoma skríženými na bielo natretými latkami širokými 50 mm a dlhými 750 mm, alebo sa návestné svetlá zakryjú napríklad vhodnou nepriesvitnou fóliou.

Druhá časť

Základné návesti, návestidlá, svetelné signály a značky električkových dráh a trolejbusových dráh

A. Návesti pre dopravu na dráhe

1. Návesť „Stoj“ znamená, že ďalšou jazdou hrozí nebezpečenstvo. Vlak alebo dráhové vozidlo (ďalej len „vlak“) musí čelom zastaviť pred touto návesťou; pri zvukovej návesti dávanej podľa podbodu 1.5, 1.6, alebo 1.7 musí vlak ihneď zastaviť.
Návesť „Stoj“ sa dáva

1.1 návestidlom,

1.2 červenou zástavkou,

1.3 svietidlom s červeným svetlom,

1.4 vzpaženou rukou proti idúcemu vlaku,

1.5 neprerušovaným zvukom mechanického alebo elektrického zvonca alebo signálu vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku (------),

1.6 slovom „Stoj“ osobne, prostredníctvom rádiostanice a podobne.
Návestidlo s návesťou „Stoj“ je tabuľka obdĺžnikového tvaru s rozmermi 200 x 300 mm s červeným podkladom a bielym orámovaním umiestnená na výšku. Šírka orámovania je 30 mm. (Obrázok č. 1.)

2. Návesť „Pomaly“ znamená, že ďalšou jazdou bez obmedzenia rýchlosti hrozí nebezpečenstvo. Vlak musí ísť za touto návesťou opatrne rýchlosťou najviac 10 $km.h^{-1}$ až po návesť „Koniec obmedzenej rýchlosti“, alebo po celý čas návestenej rýchlosti.
Návesť „Pomaly“ sa dáva

2.1 návestidlom,

2.2 žltou zástavkou,

2.3 svietidlom so žltým svetlom,

2.4 upaženou rukou kývaním hore a dolu,

2.5 prerušovaným zvukom elektrického zvonca alebo signálu vnútorného dorozumievacieho zariadenia, alebo píšťalky vlaku (-),

2.6 slovom „Pomaly“ osobne, prostredníctvom rádiostanice a podobne.
Návestidlo s návesťou „Pomaly“ je tabuľka obdĺžnikového tvaru s rozmermi 200 x 300 mm so žltým podkladom a bielym orámovaním umiestnená na výšku. Šírka orámovania je 30 mm. (Obrázok č. 2.)

3. Návesť „Jazda“ znamená, že vlak môže pokračovať v jazde.
Návesť „Jazda“ sa dáva

3.1 mávaním ruky ohnutej v lakti v smere jazdy,

3.2 prerušovaným zvukom elektrického zvonca alebo signálom vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku (.-),

3.3 opakovaním slova „Jazda“ osobne, prostredníctvom rádiostanice a podobne.

4. Návesť „Vlak sa pretrhol“ znamená, že spriahnuté vozidlá vlaku sa od seba oddelili. Personál vlaku musí urobiť všetky opatrenia na zastavenie, alebo zachytenie odtrhnutej časti vlaku. Návesť „Vlak sa pretrhol“ sa dáva dlhým a krátkym zvukom elektrického zvonca vlaku alebo dráhového vozidla, vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku, alebo píšťalky opakovaným do zastavenia alebo zachytenia odtrhnutej časti vlaku (-.-.-.-.-.-.-).

5. Návesť „K brzde“ znamená, že osoba určená na zaistenie bezpečnosti vlaku s dvojnápravovými dráhovými vozidlami s ručne brzdenými vozidlami musí bez meškania uviesť do činnosti ručnú brzdu, ktorá mu bola určená na obsluhu. Návesť „K brzde“ sa dáva krátkym zvukom mechanického zvonca vlaku, alebo dráhového vozidla (.).

6. Návesť „Zastav“ znamená, že

6.1 osoba stojaca na nástupišti zastávky „Na znamenie“ chce nastúpiť do vlaku; návesť „Zastav“ sa dáva
a) zdvihnutím ruky osoby proti idúcemu vlaku,
b) státím osoby na nástupišti zastávky tak, aby ju vodič vlaku mohol vidieť.

6.2 cestujúci vo vlaku alebo v dráhovom vozidle chce vystúpiť na nasledujúcej zastávke „Na znamenie“; návesť „Zastav“ sa dáva jedným zvukovým signálom vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku (.).

7. Návesť „Dlhší výstup“ znamená upozornenie vodiča, že na nasledujúcej zastávke bude potrebný dlhší čas na výstup z vlaku, napríklad na výstup cestujúceho s obmedzenou schopnosťou pohybu, cestujúceho s detským kočíkom a pod. Návesť „Dlhší výstup“ sa dáva cestujúcim dvoma zvukovými signálmi vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku (..) , alebo stlačením príslušne označeného tlačidla vnútorného dorozumievacieho zariadenia vlaku.

8. Návesť „Pozor“ znamená, že vodič upozorňuje okolie na uvádzanie električkového vlaku do pohybu alebo na idúci električkový vlak. Používa sa ako upozornenie na možné nebezpečenstvo. Návesť „Pozor“ sa dáva podľa potreby dvoma krátkymi zvukovými signálmi za sebou elektrickým zvoncom vlaku (..) alebo jedným zvukovým signálom elektrického zvonca v dĺžke do 2 sekúnd (-).

9. Návesť „Nevystupujte – Nenastupujte“ znamená, že bol ukončený výstup a nástup cestujúcich a nasleduje zatvorenie dverí vlaku. Návesť „Nevystupujte – Nenastupujte“ musí byť súčasne svetelná a zvuková v dĺžke najmenej 3 sekundy (-) a musí byť zreteľne počuteľná a viditeľná zvnútra a vonkajška vlaku.

B. Návestidlá a návesti na trati

1. Návestidlá musia byť umiestnené v zornom uhle vodiča a ich viditeľnosť a viditeľnosť svetelných výhybkových návestidiel musí byť najmenej na dĺžku zábrzdnej dráhy z najvyššej dovolenej rýchlosti na prechádzanom úseku. Návestidlá sa umiestňujú tak, aby

neprekážali dráhovej doprave alebo prevádzke na pozemnej komunikácii.

2. Rozmery návestidiel sú malé, pri ich zväčšení musí byť zachovaný pomer jednotlivých rozmerov.

3. Pri použití farieb a typov číslic alebo písmen sa postupuje primerane ako pri cestných dopravných značkách.

4. Porucha návestidiel musí byť bez meškania odstránená. Do času odstránenia poruchy návestidla musí dopravca zaistiť bezpečnosť prevádzky iným vhodným spôsobom.

5. Návesť „Bezpečnostné zastavenie“ znamená, že pred touto návesťou musí každý vlak zastaviť. Návestidlo s návesťou „Bezpečnostné zastavenie“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, umiestnená na výšku, s rozmermi 200 x 300 mm, s bielym podkladom, zeleno orámovaná a so zeleným pruhom smerujúcim z ľavého horného rohu do pravého spodného rohu. Šírka orámovania a šírka pruhu je 30 mm. (Obrázok č. 3.)

6. Návesť „Prednosť v jazde pred protiidúcimi vlakmi“ označuje miesto, kde sa začína traťový úsek so zákazom súčasnej protismernej jazdy vlakov. Na takto označenom traťovom úseku má vlak prednosť v jazde pred protiidúcimi vlakmi. Návestidlo s návesťou „Prednosť v jazde pred protiidúcimi vlakmi“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, s rozmermi 200 x 300 mm, umiestnená na výšku, farebne rozdelená na dve rovnaké polovice, s rozmermi 100 x 300 mm. Ľavá časť má červenú farbu, pravá časť má zelenú farbu. (Obrázok č. 4.)

7. Návesť „Daj prednosť v jazde protiidúcim vlakom“ označuje miesto, kde sa začína traťový úsek so zákazom súčasnej protismernej jazdy vlakov. Na takto označenom traťovom úseku musí vlak zastaviť pred návesťou a dať prednosť v jazde protiidúcim vlakom.
Návestidlo s návesťou „Daj prednosť v jazde protiidúcim vlakom“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, s rozmermi 200 x 300 mm, umiestnená na výšku, farebne rozdelená na dve rovnaké polovice s rozmermi 100 x 300 mm. Ľavá časť má zelenú farbu, pravá časť má červenú farbu. (Obrázok č. 5.)

8. Návesť „Koniec úseku – prednosť v jazde pred protiidúcimi vlakmi“ označuje miesto, kde sa končí traťový úsek so zákazom súčasnej protismernej jazdy vlakov.
Návestidlo má rovnaké vyhotovenie ako návestidlo s návesťou „Prednosť v jazde pred protiidúcimi vlakmi“ a je doplnené priečnym pruhom čiernej farby smerujúcim z ľavého dolného rohu do pravého horného rohu. Šírka pruhu je 30 mm. (Obrázok č. 6.)

9. Návesť „Koniec úseku – daj prednosť v jazde protiidúcim vlakom“ označuje miesto, kde sa končí traťový úsek so zákazom súčasnej protismernej jazdy vlakov .
Návestidlo má rovnaké vyhotovenie ako návestidlo s návesťou „Daj prednosť v jazde protiidúcim vlakom“ a je doplnené priečnym pruhom čiernej farby smerujúcim z ľavého dolného rohu do pravého horného rohu. Šírka pruhu je 30 mm. (Obrázok č. 7.)

10. Návesť „Úsekový izolátor“ označuje miesto na trolejovom vedení, cez ktoré musí zberač prúdu vlaku prejsť s vypnutým pohonom.
Návestidlo s návesťou „Úsekový izolátor“ je tabuľa štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi 300 x 300 mm, s bielym podkladom, bielo a čierno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla sú vodorovne umiestnené štyri kruhy čiernej farby s priemerom 40 mm. (Obrázok č. 8.)

11. Návesť „Zúžený prechodový prierez“ označuje miesto zúženia prechodového prierezu.
Zúžený prechodový prierez sa označuje šrafovaním so sklonom 45 stupňov striedavo žltými a čiernymi pruhmi so šírkou 100 až 200 mm. (Obrázok č. 9.)

12. Návesť „Námedzník“ označuje miesto medzi zbiehajúcimi sa koľajami, kam až môže bezpečne zájsť čelo vlaku bez toho, aby bola ohrozená jazda vlaku po vedľajšej koľaji. Ak medzi zbiehajúcimi koľajami nie je použitá návesť „Námedzník“, vodič vlaku je povinný s čelom vlaku alebo dráhového vozidla zastaviť tak, aby neobmedzil alebo neohrozil jazdu vlaku po vedľajšej koľaji. Návestidlo s návesťou „Námedzník“ je biely pás široký 150 mm a dlhý 900 mm. (Obrázok č. 10.).“

13. Návesť „Daj prednosť v jazde” označuje koľaj v koľajovej križovatke oddelenej od cestnej dopravy, na ktorej musí vlak dať prednosť vlakom na koľajach s prednosťou v jazde. Ak sa použije návestidlo v podobe pása, súčasne má význam aj ako návesť „Námedzník“.

Návestidlo s návesťou „Daj prednosť v jazde“ je:

13.1 Tabuľa štvorcového tvaru, stojaca na strane, s rozmermi 300x300 mm, s bielym podkladom, bielo a červeno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla je umiestnený rovnostranný trojuholník červenej farby stojaci na hrote s dĺžkou strany 170 mm. (Obrázok č. 11a.)

13.2 Pás široký 150 mm a dlhý 900 mm s bielymi a červenými pruhmi so šírkou 100 až 150 mm. (Obrázok č. 11b.)

14. Návesť „Prednosť v jazde“ označuje koľaj v koľajovej križovatke oddelenej od cestnej dopravy, na ktorej má vlak prednosť pred vlakmi na koľajach bez prednosti v jazde. Ak sa použije návestidlo v podobe pása, súčasne má význam aj ako návesť „Námedzník“.
Návestidlo s návesťou „Prednosť v jazde“ je:

14.1 Tabuľa štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi 300x300 mm, s bielym podkladom, bielo a zeleno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla je umiestnený štvorec zelenej farby, stojaci na hrote, s dĺžkou strany 170 mm. (Obrázok č. 12a.)

14.2 Pás široký 150 mm a dlhý 900 mm s bielymi a zelenými pruhmi so šírkou 100 až 150 mm. (Obrázok č. 12b.)

15. Návesť „Obmedzená rýchlosť“ označuje začiatok traťového úseku, od ktorého môže vlak pokračovať v jazde rýchlosťou nie vyššou ako je vyznačená na návesti. Ak na predchádzajúcom traťovom úseku je obmedzená rýchlosť s inou výškou obmedzenia rýchlosti, návesť „Obmedzená rýchlosť“ súčasne znamená „Koniec obmedzenej rýchlosti“ na predchádzajúcom traťovom úseku.
Návestidlo s návesťou „Obmedzená rýchlosť“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, s rozmermi 200x300 mm, umiestnená na výšku, so žltým podkladom a bielym orámovaním. Šírka orámovania je 30 mm. Na žltom podklade je číslica čiernej farby udávajúca rýchlosť v $km.h^{-1}$; číslica je vysoká 120 mm a jej hrúbka je 10 mm. (Obrázok č. 13.)

16. Návesť „Koniec obmedzenej rýchlosti“ označuje koniec traťového úseku s obmedzenou rýchlosťou.
Návestidlo má rovnaké vyhotovenie ako návestidlo s návesťou „Obmedzená rýchlosť“ okrem číslice čiernej farby, namiesto ktorej je na žltom podklade pruh čiernej farby, smerujúci z ľavého dolného rohu do pravého horného rohu. Šírka pruhu je 30 mm. (Obrázok č. 14.)

17. Návesť „Prejazd s prednosťou v jazde“ upozorňuje pri električkovej dráhe, že na nasledujúcom prejazde má vlak dopravnými značkami vyznačenú prednosť v jazde.
Návestidlo s návesťou „Prejazd s prednosťou v jazde“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, s rozmermi 200 x 300 mm, umiestnená na výšku, so zeleným podkladom a bielym orámovaním. Šírka orámovania je 30 mm. (Obrázok č. 15.)

18. Návesť „Povelový trolejový kontakt“ označuje pri električkovej dráhe miesto na trolejovom vedení s povelovým trolejovým kontaktom na ovládanie koľajovej výhybky zo stanovišťa vodiča.
Návestidlo s návesťou „Povelový trolejový kontakt“ je tabuľa štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi 300 x 300 mm, s bielym podkladom, bielo a čierno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla je rovnostranný trojuholník čiernej farby stojaci na strane s dĺžkou strany 170 mm. (Obrázok č. 16.)

19. Návesť „Povelový koľajový kontakt“ označuje pri električkovej dráhe miesto na koľajovom zvršku s povelovým koľajovým kontaktom na ovládanie koľajovej výhybky zo stanovišťa vodiča.
Návestidlo s návesťou „Povelový koľajový kontakt“ je tabuľa štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi 300 x 300 mm, s bielym podkladom, bielo a čierno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla je rovnostranný trojuholník čiernej farby, stojaci na hrote s dĺžkou strany 170 mm. (Obrázok č. 17.)

20. Návesť „Výhybka miestne ovládaná“ označuje pri trolejbusovej dráhe miesto na trolejovom

vedení s trolejovou výhybkou ovládanou zo stanovišťa vodiča:

a) návestidlo s návesťou „Výhybka miestne ovládaná“ je tabuľa štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi 300 x 300 mm, s bielym podkladom, bielo a čierno orámovaná; postup farieb je z vonkajšej strany návestidla. Šírka každého pruhu orámovania je 20 mm. Vo vnútornej časti návestidla je rovnostranný trojuholník čiernej farby, ktorého hrot ukazuje základnú polohu trolejovej výhybky, t.j. ukazuje na vetvu trolejového vedenia – smer jazdy, do ktorej sú jazyky trolejovej výhybky vždy postavené. Dĺžka strany trojuholníka je 170 mm. (Obrázok č. 18.)

b) svetelné návestidlo s návesťou „Postavenie jazykov elektricky ovládanej výhybky“ je čierna doska štvorcového tvaru stojaca na strane, s rozmermi najmenej 250 x 250 mm, so šípkami bielej alebo žltej farby, v tvare písmena „V“. (Obrázok č. 22.)

21. Dodatková tabuľa „Smerová šípka“ označuje smer jazdy, pre ktorý návesť platí.
Dodatková tabuľa sa umiestňuje pod návestidlom.
Dodatková tabuľa „Smerová šípka“ je tabuľa obdĺžnikového tvaru, s rozmermi 100 x 200 mm alebo 100 x 300 mm, s bielym podkladom a so zobrazením šípky alebo šípok čiernej farby. (Obrázok č. 19 až 21.)

22. Návesť „Postavenie jazykov elektricky ovládanej výhybky“ označuje hrotom svietiacej šípky vetvu – smer jazdy, do ktorej sú jazyky výhybky postavené.
Návesť „Blokovanie elektricky ovládanej výhybky“ signalizuje rozsvietením oranžového svetla, že elektricky ovládaná výhybka je blokovaná – zabezpečená proti prestaveniu nasledujúcim dráhovým vozidlom.
Svetelné návestidlo s návesťou „Postavenie jazykov elektricky ovládanej výhybky“ je čierna štvorcová doska postavená na strane, s rozmermi najmenej 250 x 250 mm, so šípkami bielej alebo žltej farby, v tvare písmena „V“.
Združené svetelné návestidlo s návesťami „Postavenie jazykov elektricky ovládanej výhybky“ a „Blokovanie elektricky ovládanej výhybky“ pre električkové dráhy je čierna štvorcová doska postavená na strane, s rozmermi najmenej 300 x 300 mm, so šípkami bielej alebo žltej farby, v tvare písmena „V“. V strede dosky je svietidlo oranžového svetla štvorcového tvaru, s rozmermi 100 x 100 mm. (Obrázok č. 22.)

Tretia časť
Chromatickosť farieb návestných svetiel

V návestnom svietidle na železničných dráhach sa môžu použiť len také farebné filtre, ktorých farebné súradnice vyhovujú požiadavkám podľa osobitného predpisu pri svetelnom zdroji schválenom pre dané svietidlo a predpokladanom znížení menovitého napätia na žiarovke. Pri farebných zdrojoch svetla LED sa farebné filtre nepoužívajú a zdroje musia zodpovedať ustanoveniam technickej normy[14]).

Tabuľka 1

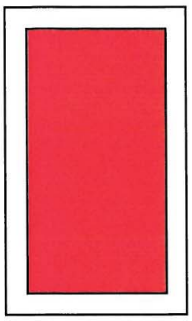
Trichromatické súradnice rohov tolerančných oblastí chromatickosti pre návestné svetlá na električkovej dráhe, trolejbusovej dráhe a lanovej dráhe

Farba svetla	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Červená	0,680	0,300	0,700	0,300	0,680	0,320	0,600	0,320				
Žltá	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,547	0,425				
Zelená	0,021	0,429	0,222	0,420	0,278	0,510	0,004	0,621				
Biela	0,310	0,283	0,443	0,382	0,542	0,382	0,565	0,413	0,453	0,440	0,310	0,348

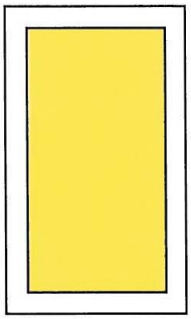
Tabuľka 2

Trichromatické súradnice rohov tolerančných oblastí chromatickosti pre návestné svetlá dráhových vozidiel na električkovej dráhe a trolejbusovej dráhe

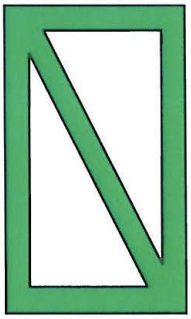
Farba svetla	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Červená	0,729	0,263	0,735	0,265	0,665	0,355	0,657	0,335				
Oranžová	0,595	0,398	0,602	0,398	0,571	0,429	0,564	0,429				
Selektívna žltá	0,524	0,442	0,541	0,451	0,477	0,515	0,465	0,501				
Modrá	0,146	0,225	0,233	0,167	0,186	0,214	0,090	0,136				
Biela	0,310	0,283	0,443	0,382	0,542	0,382	0,565	0,413	0,453	0,440	0,310	0,348



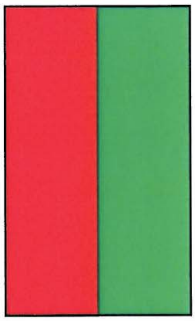
obr. č. 1



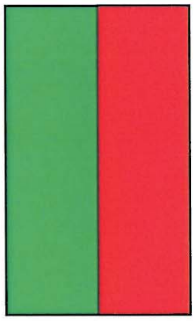
obr. č. 2



obr. č. 3



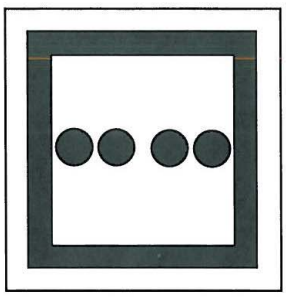
obr. č. 4



obr. č. 5

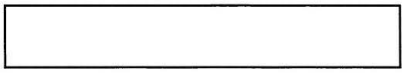
obr. č. 6

obr. č. 7

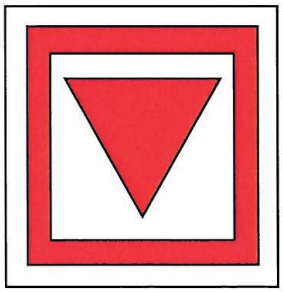


obr. č. 8

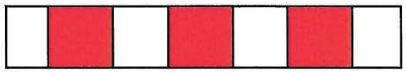
obr. č. 9



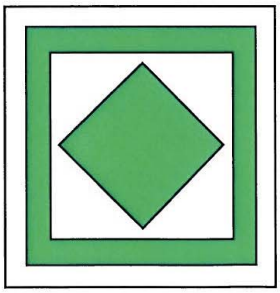
obr. č. 10



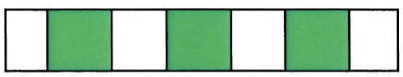
obr. č. 11



obr. č. 11b



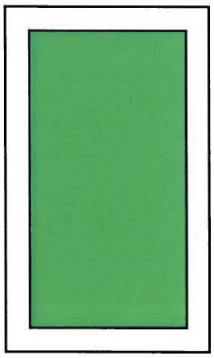
obr. č. 12a



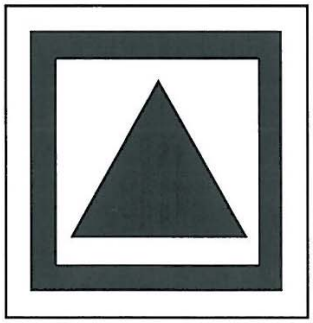
obr. č. 12b

obr. č. 13

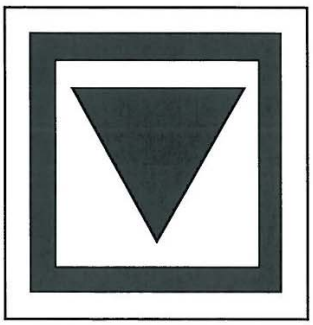
obr. č. 14



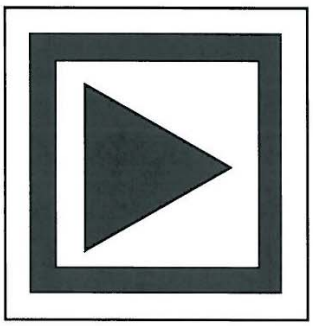
obr. č. 15



obr. č. 16

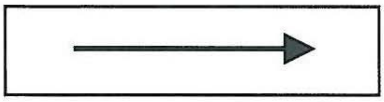


obr. č. 17

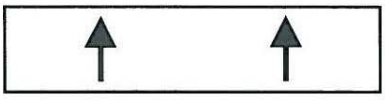


obr. č. 18

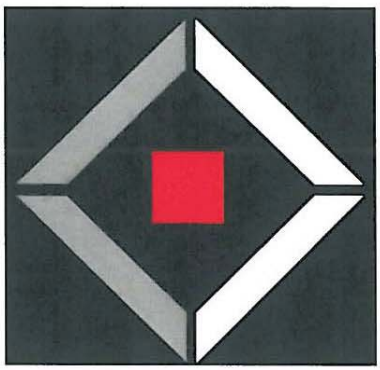
obr. č. 19



obr. č. 20



obr. č. 21



obr. č. 22

Svetelné pole svieti

Svetelné pole nesvieti

Príloha č.2
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

PODMIENKY TECHNICKEJ SPÔSOBILOSTI DRÁHOVÝCH VOZIDIEL

Prvá časť

Zoznam podmienok technickej spôsobilosti dráhových vozidiel železničných dráh

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
1	Schvaľovací list	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
2	Obsah	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
3	Rozsah platnosti (druh a názov vozidla, pre ktoré platia ďalej uvedené podmienky)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
4	Názvoslovie (názvoslovné normy a definície osobitných pojmov)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
5	Všeobecné údaje	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
5.1	stručný opis koncepcie	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
5.2	určenie (druh prevádzky, pre ktorú je vozidlo určené, a druh prepravovaného substrátu pri nákladných vozňoch)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
5.3	klimatické a geografické podmienky, stav tratí (nadmorská výška, teplota a relatívna vlhkosť okolitého vzduchu, hlavné požadované parametre pre trakčnú napájaciu sústavu pri elektrických rušňoch a elektrických jednotkách), v ktorých je vozidlo schopné prevádzky	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6	Základné technické údaje	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.1	rozchod	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.2	najvyššia dovolená rýchlosť	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.3	menovitá hmotnosť vozidla (jednotky)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.4	menovitá hmotnosť vozidla pripadajúca na podvozok, menovitá hmotnosť pripadajúca na dvojkolesie a menovitá hmotnosť podvozku	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.5	menovitá hmotnosť na dvojkolesie, pri vozidlách s nepravidelným rozložením hmotnosti na dvojkolesia zvlášť pre každé dvojkolesie	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.6	parametre rozhodujúce na určenie prechodnosti vozidla (vrátane pracovných zariadení a nadstavieb pri traťových strojoch)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.7	Najnižšia trieda zaťaženia trate, na ktorej smie byť vozidlo prevádzkované	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.8	obrys vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.9	maximálna šírka (pri pracovnom zariadení v prepravnej polohe pri špeciálnych vozidlách)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.10	maximálna výška (pri pracovnom zariadení v prepravnej polohe pri traťových strojoch, pri vozidlách elektrickej trakcie so spustenými a zaistenými zberačmi)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.11	Schopnosť vozidla prechádzať cez koľajové brzdy a iné aktivované posunovacie a zastavovacie zariadenia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.12	dĺžka cez nárazníky/spriahadlá (pri jednotkách dĺžka jednotlivých vozňov) a dĺžka cez čelníky	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.13	celková dĺžka jednotky cez nárazníky/spriahadlá			MVJ	EVJ			
6.14	rázvor vozidla (pri jednotkách rázvor jednotlivých vozidiel)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.15	rázvor podvozku, ak ide o podvozkové vozidlo (pri jednotkách podvozkov jednotlivých vozidiel)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.16	vzdialenosť stredu otáčania podvozku, ak ide o podvozkové vozidlo (pri jednotkách vzdialenosť	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
	stredov otáčania podvozkov jednotlivých vozidiel)							
6.17	dĺžka previsnutého konca vozidla (pri jednotkách previsnutých koncov jednotlivých vozidiel)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.18	menovitý priemer a jazdný obrys kolesa	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.19	maximálny elektrický odpor dvojkolesia meraný medzi jazdnými plochami	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.20	nezaručená spolupráca so zariadeniami pre určovanie prítomnosti a polohy vlaku							T
6.21	najmenší menovitý polomer oblúka koľaje pri prechode traťovou rýchlosťou (pri jednotkách s výkyvnými skriňami tento údaj uviesť aj pre vypnuté a zapnuté zariadenie na naklápanie)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.22	najmenší menovitý polomer oblúka koľaje pri prechode obmedzenou rýchlosťou a pri prípadných ďalších obmedzeniach, ktoré musia byť vymenované	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.23	menovitý polomer krivosti vydutého a vypuklého zaoblenia koľaje v pozdĺžne orientovanej vertikálnej rovine, po ktorej vozidlo môže ešte bezpečne prechádzať	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.24	pevnostné parametre vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.25	akostné číslo chodu v priečnom smere	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.26	akostné číslo chodu Wz vo zvislom smere	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.27	maximálna rámová sila	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.28	najväčšia vodiaca sila vznikajúca pri jazde vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.29	maximálna kvázistatická hodnota pomeru vodiacej a kolesovej sily toho istého kolesa (Y/Q) pri chode vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.30	druh ťahadlového mechanizmu (hák, závitové spriahadlo, ťahadlo, centrálne spriahadlo a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.31	druh narážacieho mechanizmu (nárazníky, centrálne spriahadlo a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.32	spájacie prvky vzduchovej sústavy umiestnenej na čele vozidla (spojky hlavného potrubia brzdy, spojky napájacieho vzduchového potrubia, kohúty brzdového potrubia, kohúty napájacieho potrubia a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.33	spájacie prvky elektrickej sústavy umiestnenej na čele vozidla (elektrické vykurovacie spojky, prepojky oznamovacieho ovládania dverí, dvojčlenného radenia a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6.34	usporiadanie dvojkolesí elektrických jednotiek, usporiadanie dvojkolesí celej technickej jednotky	E	M	MVJ	EVJ			T
6.35	menovité trolejové napätie	E			EVJ			
6.36	výkon na háku trvalý	E	M	MVJ	EVJ			
6.37	výkon trvalý, využiteľný na prekonanie jazdných odporov			MVJ	EVJ			
6.38	rýchlosť pri trvalom výkone	E	M	MVJ	EVJ			
6.39	ťažná sila na háku pri trvalom výkone	E	M	MVJ	EVJ			
6.40	maximálny rozjazdový prúd	E	M	MVJ	EVJ			
6.41	maximálna ťažná sila na háku	E	M	MVJ	EVJ			
6.42	maximálna rýchlosť pri preprave vo vlaku - preprava hnacieho dráhového vozidla ako ťahaného vozidla	E	M	MVJ	EVJ			T
6.43	výkon dynamickej brzdy	E	M	MVJ	EVJ			
6.44	maximálna brzdná sila odvodená dynamickou alebo rekuperačnou brzdou	E	M	MVJ	EVJ			
6.45	napätie a výkon určené na elektrické vykurovanie a na centrálne napájanie vlaku	E	M	MVJ	EVJ			T
6.46	dosiahnuteľný súčiniteľ adhézie vozidla ako celku, s uvedením podmienok na jeho dosiahnutie	E	M	MVJ	EVJ			

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
6.47	súčiniteľ využitia adhézie, pri definovanej hodnote súčiniteľa adhézie	E	M	MVJ	EVJ			
6.48	veľkosť prevodu v nápravovej prevodovke prenosu výkonu motora na hnacie dvojkolesie	E	M	MVJ	EVJ			T
6.49	druh použitého prenosu výkonu medzi spaľovacím motorom a hnacími dvojkolesami		M	MVJ				T
6.50	počet miest na sedenie a státie vo vozidle (pri jednotkách počet miest v jednotlivých vozidlách a v jednotke spolu)			MVJ	EVJ	O		
6.51	menovitá hmotnosť vozidla jednotky			MVJ	EVJ			
6.52	hmotnosť plne obsadeného hnacieho vozidla jednotky			MVJ	EVJ			
6.53	menovitá hmotnosť ťahaného (vloženého) vozňa jednotky			MVJ	EVJ			
6.54	hmotnosť plne obsadeného vozňa			MVJ	EVJ	O		
6.55	hmotnosť plne obsadenej jednotky			MVJ	EVJ			
6.56	maximálna hmotnosť nákladu						N	
6.57	maximálna hmotnosť naloženého alebo vystrojeného vozidla						N	T
6.58	ukladací priestor						N	T
6.59	ukladacia plocha						N	T
6.60	rozmery nakladacích a vykladacích otvorov						N	T
6.61	napätie a výkon určené na elektrické vykurovanie, vetranie, klimatizáciu a na centrálne zásobovanie energiou					O		
6.63 6.63.1 6.63.2 6.63.3 6.63.4 6.63.5	mechanický prenos výkonu maximálny výkon na háku počet prevodových stupňov použitý spôsob reverzácie (v prevodovke, na hnacích nápravách) menovitý výkon retardéru maximálna brzdná sila retardérov		M	MVJ				
6.64 6.64.1 6.64.2 6.64.3 6.64.4 6.64.5 6.64.6 6.64.7	hydrodynamický prenos výkonu maximálny výkon na háku hodinová rýchlosť vozidla pri maximálnom výkone motora usporiadanie prevodovky (druh a počet použitých hydraulických strojov) použitý spôsob reverzácie , v prevodovke, na hnacích dvojkolesiach menovitý výkon retardérov maximálna brzdná sila retardérov najvyššia dovolená rýchlosť pri použití redukovaného rýchlostného režimu		M	MVJ				
6.65 6.65.1 6.65.2 6.65.3 6.65.4 6.65.5 6.65.6 6.65.7	elektrický prenos výkonu výkon na háku trvalý rýchlosť pri trvalom výkone ťažná sila na háku pri trvalom výkone maximálny rozjazdový prúd maximálna ťažná sila na háku výkon elektrodynamickej brzdy (EDB) maximálna brzdná sila odvodená z EDB	E			EVJ			
7.	Technické údaje hlavných uzlov a komponentov; poradie možno upraviť podľa typu vozidla							
7.1 7.1.1 7.1.2 7.1.3 7.1.4 7.1.5 7.1.6 7.1.7 7.1.8	zberač trakčného prúdu typ (výrobca) menovité napätie menovitý prúd maximálny prúd pri stojacom vozidle (pretekajúci jedným zberačom) hmotnosť počet kusov na vozidle druh obloženia šmýkadla prítlak k troleju a jeho tolerancia	E			EVJ			

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
7.2 7.2.1 7.2.2 7.2.3 7.2.4 7.2.5 7.2.6 7.2.7 7.2.8 7.2.9 7.2.10	hlavný vypínač prúdová sústava typ (výrobca) menovité napätie menovitý prúd maximálny vypínací prúd strmosť nárastu skratového prúdu najmenší vypínací prúd ovládanie svorkové napätie ovládacieho okruhu hmotnosť	E			EVJ			
7.3 7.3.1 7.3.2 7.3.3 7.3.4 7.3.5 7.3.6 7.3.7 7.3.8 7.3.9 7.3.10 7.3.11	trakčný transformátor typ (výrobca) druh, zhotovenie a počet vinutí celkový trvalý výstupný výkon menovitý výkon pre trakciu menovitý výkon trakčného vinutia menovité napätie trakčného vinutia menovitý výkon pre stroje pomocných zariadení menovitý výkon pre vlakové kúrenie a centrálne napájanie vlaku spôsob chladenia, druh náplne z ekologického hľadiska hmotnosť počet kusov na vozidle	E			EVJ			
7.4 7.4.1 7.4.2 7.4.3 7.4.4 7.4.5 7.4.6	trakčný menič typ (výrobca) druh, zhotovenie a počet fáz menovité napätie menovitý prúd spôsob chladenia hmotnosť	E			EVJ			
7.5 7.5.1 7.5.2 7.5.3 7.5.4 7.5.5 7.5.6 7.5.7 7.5.8 7.5.9 7.5.10 7.5.11 7.5.12	trakčný motor typ (výrobca) druh stroja (budenie) spôsob zavesenia, napríklad sčasti vypružený, úplne vypružený, uloženie v podvozku, pod skriňou menovitý výkon menovité napätie menovitý prúd a fázový prúd pri asynchrónnych motoroch menovité otáčky spôsob chladenia hmotnosť počet kusov na vozidle spôsob prenosu výkonu na hnacie dvojkolesie izolačné napätie proti kostre	E			EVJ			
7.6 7.6.1 7.6.2 7.6.3 7.6.4 7.6.5 7.6.6 7.6.7 7.6.8 7.6.9	stroje na pohon pomocných zariadení (kompresor, ventilátory chladenia, nabíjacie dynamo, alternátor a pod.) typ (výrobca) druh stroja, celkový odpor, počet odbočiek a ich odpor menovitý výkon menovité napätie menovitý prúd a fázový prúd pri asynchrónnych motoroch menovité otáčky spôsob chladenia hmotnosť počet kusov na vozidle	E	M	MVJ	EVJ			
7.7 7.7.1 7.7.2 7.7.3 7.7.4 7.7.5 7.7.6	brzdový (rozjazdový) odporník, pri M, MVJ, T len brzdový odporník typ (výrobca) druh menovitý výkon menovité napätie spôsob chladenia hmotnosť	E	M	MVJ	EVJ			T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
7.7.7 7.7.8	počet kusov na vozidle počet odbočiek							
7.8 7.8.1 7.8.2 7.8.3 7.8.4 7.8.5	menič na napájanie motorov pomocných zariadení typ, vyhotovenie a počet fáz trvalý prúd krátkodobý prúd hmotnosť počet kusov na vozidle	E	M	MVJ	EVJ			T
7.9 7.9.1 7.9.2 7.9.3 7.9.4 7.9.5 7.9.6 7.9.7	akumulátorové batérie typ druh kapacita menovité napätie hmotnosť počet kusov na vozidle počet článkov	E	M	MVJ	EVJ	O		T
	S prihliadnutím na rôzne spôsoby konštrukčného vyhotovenia elektrickej výzbroje a pomocných zariadení sú v tomto prehľade uvedené len hlavné časti tejto výzbroje. Pre konkrétne vozidlo sa však uvedie prehľad hlavných častí elektrickej výzbroje podľa skutočného vyhotovenia s tým, že pri každom stroji alebo zariadení treba uviesť typ, výrobcu, menovité hodnoty výkonu, prúdu a napätia, vyhotovenie a spôsob chladenia a iné.							
7.10 7.10.1 7.10.2 7.10.3 7.10.4	brzda (druhy použitých bŕzd na vozidle) typ (výrobca, kotúčová, Mg a pod.) hlavné údaje o častiach brzdového výstroja podľa druhu brzdy (vrátane ekologických vlastností) schéma a výpočet brzdy brzdiaca hmotnosť jednotlivých druhov bŕzd v každom režime brzdenia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
7.11 7.11.1 7.11.2 7.11.3	vzduchojemy objem menovitý tlak počet	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
7.12 7.12.1 7.12.2 7.12.3 7.12.4 7.12.5 7.12.6 7.12.7 7.12.8 7.12.9	kompresor druh (typ) príkon na hriadeli menovitý množstvo vzduchu nasávaného za jednotku času menovitý pretlak dodávaného vzduchu spôsob chladenia kompresora ďalšie dôležité technické údaje hmotnosť počet kusov na vozidle vysušovač vzduchu (typ, menovitý tlak, prietokové množstvo)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
7.13	prevádzkové hmoty	E	M	MVJ	EVJ	O		T
7.13.1	množstvo a druh oleja v kompresore	E	M	MVJ	EVJ	O		T
7.13.2	množstvo a druh oleja vo všetkých prevodovkách	E	M	MVJ	EVJ	O		T
7.13.3	zásoba vody	E	M	MVJ	EVJ	O		
7.13.4	zásoba a druh piesku pieskovac. zariadenia	E	M	MVJ	EVJ			T
7.13.5	druh náplne klimatizačných a chladiacich zariadení	E	M	MVJ	EVJ	O		
7.13.6	druh a zásoba paliva		M	MVJ				T
7.13.7	množstvo a druh oleja v motore		M	MVJ				T
7.13.8	množstvo a druh kvapaliny v chladiacom okruhu motora		M	MVJ				T
7.13.9	množstvo a druh oleja v systéme hydrostatických pohonov		M	MVJ				T
7.13.10	zásoba vykurovacej nafty (oleja)					O		
7.13.11	množstvo a druh oleja v zariadení na mazanie okolesníkov	E	M	MVJ	EVJ			T
7.14	meracie, kontrolné a signalizačné prístroje (typ	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
	a určenie prístroja, počet kusov a umiestnenie na vozidle)							
7.14.1	Meracie zariadenie spotreby trakčnej energie (elektrickej, trakčného paliva)	E	M	MVJ	EVJ			T
7.15	nátery (použitý náter rešpektujúci zdravotnícke a ekologické hľadiská)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
7.16 7.16.1 7.16.2 7.16.3 7.16.4 7.16.5 7.16.6 7.16.7 7.16.8 7.16.9 7.16.10 7.16.11 7.16.12	spaľovací motor typ, výrobca a počet kusov na vozidle menovitý výkon menovité otáčky voľnobežné otáčky maximálne otáčky pracovný cyklus spôsob dopravy paliva do valcov počet a usporiadanie valcov vŕtanie valca zdvih piesta objem valca kompresný pomer		M	MVJ				T
7.16.13 7.16.14 7.16.15 7.16.16 7.16.17 7.16.18 7.16.19 7.16.20 7.16.21 7.16.22	palivo maximálna merná spotreba paliva pri plnom výkone spotreba paliva pri voľnobežných otáčkach prevádzkový tlak oleja spotreba oleja spôsob chladenia motora emisie škodlivín spôsob spustenia motora hmotnosť „suchého“ motora teplota pracovných médií v spaľovacom motore zaručujúca štartovateľnosť							
7.17 7.17.1 7.17.2 7.17.3 7.17.4 7.17.5 7.17.6 7.17.7 7.17.8 7.17.9 7.17.10	hydrodynamická a hydrodynamicko-mechanická prevodovka (trakčná) typ, výrobca a počet kusov na vozidle maximálny prenášaný výkon maximálna prípustná prevádzková teplota hydraulického oleja maximálna účinnosť jednotlivých hydrodynamických strojov maximálny súčiniteľ znásobenia momentu (pre jednotlivé hydrodynamické meniče) maximálne vstupné otáčky a moment maximálne výstupné otáčky a moment spôsob chladenia hydraulického oleja hmotnosť „suchej“ prevodovky výkon retardéra		M	MVJ				T
7.18 7.18.1 7.18.2 7.18.3 7.18.4 7.18.5 7.18.6 7.18.7 7.18.8 7.18.9	mechanická prevodovka (trakčná) typ, výrobca a počet kusov na vozidle maximálny prenášaný výkon počet prevodových stupňov vrátane veľkosti príslušného prevodu maximálne vstupné otáčky a moment maximálne výstupné otáčky a moment spôsob ovládania prevodovky mazanie a chladenie hmotnosť „suchej“ prevodovky výkon retardérov		M	MVJ				T
7.19 7.19.1 7.19.2 7.19.3 7.19.4	trakčný generátor (dynamo alebo alternátor, ak je použitý elektrický prenos výkonu) typ, výrobca druh stroja menovitý výkon maximálne napätie pri menovitom výkone		M	MVJ				T
7.19.5 7.19.6 7.19.7 7.19.8	menovitý prúd menovité otáčky hodinový výkon hodinový prúd							

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
7.19.9 7.19.10 7.19.11 7.19.12	hodinové otáčky spôsob chladenia hmotnosť počet kusov na vozidle							
7.20 7.20.1 7.20.2 7.20.3 7.20.4 7.20.5 7.20.6 7.20.7 7.20.8	budič typ (výrobca) menovitý výkon menovité napätie menovitý prúd menovité otáčky spôsob chladenia hmotnosť počet kusov na vozidle		M	MVJ				T
7.21 7.21.1 7.21.2 7.21.3 7.21.4 7.21.5 7.21.6 7.21.7 7.21.8 7.21.9	zariadenie na naklápanie vozňovej skrine systém naklápania skrine (samočinné, nútené) spôsob núteného naklápania (zmenou výšky vzduchového vypruženia, hydraulické naklápanie a pod.) maximálny uhol naklopenia skrine druh snímačov uvádzajúcich do činnosti naklápacie zariadenie umiestnenie snímačov reakčná doba systému naklápania vzdialenosť ťažiska skrine od jeho strediska vypruženia spôsob stabilizácie polohy zberačov prúdu voči trakčnému vedeniu pri výkyve skrine rýchlosť, pri ktorej sa naklápanie uvádza do činnosti			MVJ	EVJ	O		
7.22 7.22.1 7.22.2 7.22.3 7.22.4 7.22.5 7.22.6 7.22.7 7.22.8 7.22.9	pomocné zariadenia (nabíjacie dynamo, alternátor a pod.) Poznámka: pre každé zariadenie uviesť osobitne. typ (výrobca) druh menovitý výkon menovité napätie menovitý prúd menovité otáčky spôsob chladenia hmotnosť počet kusov na vozidle	E	M	MVJ	EVJ	O		T
7.23 7.23.1 7.23.2 7.23.3 7.23.4 7.23.5 7.23.6	elektrické napájacie meniče použité na vozidle (okrem meničov podľa bodov 7.4 a 7.8) typ (výrobca) druh menovitý výkon menovité napätie hmotnosť počet kusov na vozidle	E	M	MVJ	EVJ	O		T
8. 8.1 8.2 8.3 8.4	Opis vozidla stručný opis konštrukcie vozidla a jeho časti technické údaje, ktoré nie sú uvedené v položkách bodov 6 a 7 opis funkcie základných častí vozidla doplnený prílohami opis funkcie špeciálnych častí vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.	Bezpečnosť, hygiena a ovplyvnenie vonkajšieho prostredia							
9.1	určené technické zariadenia použité na vozidle podliehajúce štátnemu odbornému dozoru	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.2	rušenie rádiového a televízneho príjmu, železničných zabezpečovacích zariadení a telefonickej prevádzky a dátových prenosov	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.3	použitý spôsob ochrany pred nebezpečenstvom dotyku s horúcimi alebo s pohybujúcimi sa časťami pod napätím a s neživými časťami elektrických strojov a prístrojov (dvere do strojovne, kryty, vrchnák, zábrany, zábradlia), použité bezpečnostné nápisy, značky a tabuľky,	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
	bezpečnostné nátery, farebné označenia (pri osobných a nákladných vozňoch len časť)							
9.4	výstražné farebné alebo reflexné označenie čiel vozidiel, ich viditeľnosť pri prevádzkovaní dopravy na dráhe	E	M	MVJ	EVJ			T
9.5	použité zariadenia na signalizáciu poruchových stavov vozidla a ochrany pri týchto poruchách	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.6	použité protipožiarne zariadenia, hasiace prístroje a stabilné hasiace zariadenia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.7	použité nehorľavé materiály	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.8	veľkosť prechodového elektrického odporu všetkých vodivých častí vozidla voči koľaji	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.9	vonkajší hluk emitovaný vozidlom	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.10	podmienky na mechanizované umývanie a čistenie	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.11	opatrenie proti úniku škodlivých látok mimo vozidla a limity škodlivín vo výfukových plynoch spaľovacieho motora a vykurovacieho agregátu	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.12	spôsob zabezpečenia kabíny rušňovodiča (pri traťových strojoch aj priestor pre obsluhu) z hľadiska pasívnej bezpečnosti vo vzťahu k deformáciám vyvolaným nežiaducimi vonkajšími silami	E	M	MVJ	EVJ			T
9.13	spôsob zabezpečenia priestoru pre cestujúcich z hľadiska pasívnej bezpečnosti vo vzťahu k deformáciám vyvolaným nežiaducimi vonkajšími silami	E	M	MVJ	EVJ	O		
9.14	druh použitých okien a skiel	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.15	druh použitých dverí	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.16	únikové cesty pre prípad nebezpečenstva	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.17	vybavenosť vlakovým zabezpečovačom a zariadením na kontrolu ostražitosti osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo	E	M	MVJ	EVJ			T
9.18	použitý systém osvetlenia	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.19	intenzita osvetlenia priestoru a prístrojov v kabíne osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (pri traťových strojoch aj v priestore pre obsluhu), núdzové osvetlenie	E	M	MVJ	EVJ			T
9.20	použitá tepelná a protihluková izolácia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.21	použitý spôsob vykurovania kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestoru pre obsluhu), vrátane potrebného príkonu	E	M	MVJ	EVJ			T
9.22	použitý spôsob regulácie vykurovacej sústavy kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestoru pre obsluhu)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.23	použitý spôsob vetrania/ klimatizácie kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestoru pre obsluhu), vrátane potrebného príkonu	E	M	MVJ	EVJ			T
9.24	použitý spôsob regulácie vetracej sústavy kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo	E	M	MVJ	EVJ			T
9.25	teplota vzduchu v určených miestach kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo, pri danej vonkajšej teplote a rýchlosť prúdenia vzduchu (pri traťových strojoch aj v priestore pre obsluhu)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.26	množstvo vonkajšieho čisteného vzduchu privedeného na jednu osobu obsluhy za jednotku času	E	M	MVJ	EVJ			T
9.27	vnútorný hluk a infrazvuk na stanovišti osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (pri traťových strojoch aj v priestore pre obsluhu)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.28	vibrácie na stanovišti osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (pri traťových strojoch aj v priestore pre obsluhu)	E	M	MVJ	EVJ			T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
9.29	spôsob zabezpečenia kabíny osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo, proti vnikaniu prachu (pri motorových rušňoch a traťových strojoch aj v priestore pre obsluhu proti vnikaniu prachu, výfukových plynov a výparov z hnacieho agregátu)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.30	usporiadanie stanovišťa osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestoru pre obsluhu)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.31	typ a rozmery sedadla osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo	E	M	MVJ	EVJ			T
9.32	zariadenie na vytváranie čistiaceho účinku pomocou brzdových klátikov	E	M	MVJ	EVJ			T
9.33	použitý typ zariadenia na mazanie okolesníka (vrátane druhu použitého mastiva)	E	M	MVJ	EVJ			T
9.34	kabína osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestor pre obsluhu), fyziologické podmienky, použité materiály, opatrenia proti oslneniu, miera úniku toxických látok z použitých materiálov	E	M	MVJ	EVJ			T
9.35	intenzita osvetlenia priestoru pre cestujúcich, núdzové osvetlenie			MVJ	EVJ	O		
9.36	použitý spôsob vykurovania priestoru pre cestujúcich (vrátane potrebného príkonu)			MVJ	EVJ	O		
9.37	použitý spôsob regulácie vykurovacej sústavy priestoru pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
9.38	použitý spôsob vetrania priestoru pre cestujúcich (vrátane potrebného príkonu)			MVJ	EVJ	O		
9.39	spôsob regulácie vetracej sústavy priestoru pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
9.40	teplota vzduchu v priestore pre cestujúcich pri danej vonkajšej teplote (a rýchlosť jeho prúdenia)			MVJ	EVJ	O		
9.41	teplota vzduchu v predstavkoch (a rýchlosť jeho prúdenia)	E	M	MVJ	EVJ	O		
9.42	veľkosť súčiniteľa prestupu tepla skrine	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.43	výkon vetracej sústavy (množstvo vzduchu privedeného na jedného cestujúceho za jednotku času)			MVJ	EVJ	O		
9.44	vnútorný hluk v priestore pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
9.45	vibrácie v priestore pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
9.46	použitý systém klimatizácie	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.47	použitý systém odstraňovania exkrementov z WC a nakladania s ostatným odpadom	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.48	priestor pre cestujúcich (rozmery, typ sedadiel, rozostup sedadiel)			MVJ	EVJ	O		
9.49	ergonómia a použité materiály (miera úniku toxických látok z nich)	E	M	MVJ	EVJ	O		T
9.50	spôsob zabezpečenia priestoru pre cestujúcich proti vnikaniu prachu a nečistôt			MVJ	EVJ	O		
9.51	priestor pre cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie (rozmer a rozostup vyhradených sedadiel a miesta pre vozíky invalidov a pre detský kočík)			MVJ	EVJ	O		
9.52	požiadavky na výrobu, zadávanie, kontrolu a skúšky	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
9.53	Použitý typ pieskovacieho zariadenia, parametre (druh, množstvo piesku na trysku za časovú jednotku, rozmiestnenie trysiek)	E	M	MVJ	EVJ			T
10.	Prílohy							
10.1	typový výkres vozidla v mierke 1:50	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
10.2	schéma všetkých tlakovzdušných (vzduchových, klimatizačných) okruhov	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
10.3	schéma a výpočet brzdy	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
10.4	trakčné, brzdové, prúdové a otepľovacie	E	M	MVJ	EVJ			

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
	charakteristiky							
10.5	Koreffov záťažový diagram	E	M	MVJ	EVJ			
10.6	schéma elektrickej výzbroje	E	M	MVJ	EVJ	O		T
10.7	schéma chladiaceho systému	E	M	MVJ	EVJ		N	T
10.8	rozmerová schéma kabíny a stanovišťa osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo (priestoru pre obsluhu) v mierke 1:10	E	M	MVJ	EVJ			T
10.9	diagram závislosti výkonov, momentov a účinnosti hydrodynamickej prevodovky od jazdnej rýchlosti vozidla			MVJ	EVJ			T
10.10	diagram závislosti výkonu momentu a účinnosti trakčnej prevodovky od jazdnej rýchlosti vozidla		M	MVJ				T
10.11	schéma palivového systému		M	MVJ				T
10.12	schéma vonkajšieho olejového systému naftového motora		M	MVJ				T
10.13	schéma hydrostatického systému		M	MVJ				T
10.14	typový výkres použitého pojazdu	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
10.15	špeciálne zariadenie (pri špeciálnych vozidlách) podľa druhu vozidla (schéma, výpočet a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
10.16	schéma vodného hospodárstva	E	M	MVJ	EVJ	O		T
10.17	Schéma a popis činnosti mazania okolesníkov	E	M	MVJ	EVJ			T
11.1	udržiavací poriadok, návod na obsluhu vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.2	súvisiace normy a technické predpisy	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.3	súvisiace medzinárodné normy, predpisy a odporúčania	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.4	prehľad vykonaných skúšok s vozidlom	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.5	súvisiaca technická dokumentácia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.6	rozsah technickej kontroly dráhového vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
11.7	Schéma a popis pieskovacieho zariadenia, bloková schéma zapojenia vlakového zabezpečovača, prepojenie rôznych druhov vlakových zabezpečovačov	E	M	MVJ	EVJ			T
12.	Označenie a nápisy na dráhových vozidlách železničnej dráhy	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.1	základné označenie a nápisy na dráhových vozidlách	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.1.1	nezmazateľné označenie (vyrazením, navarením, odliatkom) symbolu vlastníka a evidenčného čísla (rad a inventárne číslo)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	
12.1.2	označenie vozidla podľa podmienok pre medzinárodnú železničnú dopravu, ak je potrebné (pre vozidlá s prechodnosťou na železničné trate a na zahraničné dráhy)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	
12.1.3	označenie domovskej stanice alebo domovského depa	E	M	MVJ	EVJ	O	N	
12.1.4	nápis s názvom majiteľa (zaraditeľa) vozidla, adresa a údaje o telekomunikačnom spojení	E	M	MVJ	EVJ	O	N	
12.2	typové označenie vozidla, rok výroby, výrobné číslo, meno a miesto výrobcu	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.3	menovitá (vlastná) hmotnosť vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.4	druh brzdy, pri ťahaných vozidlách označenie sústavy tlakovej brzdy s vyznačením polôh rukoväte prestavovačov atď.	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.5	označenie umiestnenia rukoväte záchrannej brzdy, ak je namontovaná	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.6	označenie druhu stavača odľahlosti brzdových klátikov	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.7	brzdiaca hmotnosť (podľa režimu brzdenia)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.8	najvyššia rýchlosť (ak je predpísaná)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Číslo	**Obsah technických podmienok**	**Druh vozidla**						
12.9	rázvor vozidla alebo vzdialenosť otočných čapov	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.10	rázvor podvozku	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.11	označenie dĺžky vozidla cez narážacie zariadenie	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.12	označenie elektrických zariadení	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.13	označenie umiestnenia hasiacich prístrojov	E	M	MVJ	EVJ	O		T
12.14	označenie miesta na pripojenie napájacieho kábla	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.15	označenie kábla a zásuvky diaľkového ovládania	E	M	MVJ	EVJ	O		
12.16	objem palivovej nádrže	E	M	MVJ	EVJ			T
12.17	označenie plniacich otvorov	E	M	MVJ	EVJ	O		T
12.18	označenie miesta na zdvíhanie vozidiel	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.19	označenie vozidla určeného na trajektovú prepravu	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.20	označenie typu nápravového ložiska	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.21	označenie prípustnej hmotnosti nákladu (ak je vozidlo určené na dopravu nákladov)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.22	rozmery ložného priestoru						N	
12.23	označenie ukladacieho priestoru (ak je potrebné)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.24	druh tovaru, ak je obmedzené použitie nákladného vozňa						N	
12.25	návod na obsluhu mechanizačného zariadenia (otváranie strechy, výsypných otvorov, plošina pre imobilných cestujúcich a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.26	označenie spôsobilosti na kombinovanú dopravu						N	
12.27	označenie druhu a počtu oddeliteľných častí (napr. klanice)						N	
12.28	dátum poslednej technickej kontroly (revízie), označenie doby revízneho cyklu a značka dielne	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.29	vyznačenie miesta a dňa váženia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.30	mazacie lehoty pre vozidlá s pravidelným mazaním (ak je to predpísané)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.31	vyznačenie revízií určených technických zariadení (napr. tlakových nádob)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.32	spôsob zaobchádzania s vozidlom (napr. posun, odraz a pod.)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
12.33	spôsob rozmiestnenia nákladu na nakladacej ploche						N	T
12.34	informačné prvky pre cestujúcich (napr. označenie vozňových tried, smerové tabule, označenie pre imobilných cestujúcich a ďalšie nápisy a piktogramy)			MVJ	EVJ	O		

Použité skratky pre druh dráhového vozidla majú tento význam:

E – elektrické rušne

M – motorové rušne

MVJ – motorové vozne a jednotky

EVJ – elektrické vozne a jednotky

O – osobné vozne

N – nákladné vozne

T – traťové stroje určené na rekonštrukciu, kontrolu stavu, opravy a údržbu dráh; pre ich zariadenia a nadstavby

platia osobitné podmienky

Druhá časť

Zoznam podmienok technickej spôsobilosti dráhových vozidiel špeciálnej dráhy, električkovej dráhy, trolejbusovej dráhy a lanovej dráhy

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
1.	Schvaľovací list	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
2.	Obsah	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
3.	Rozsah platnosti (druh a názov vozidla, pre ktoré nižšie uvedené podmienky platia) Označenie typu vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
4.	Názvoslovie (názvoslovné normy a definície pojmov)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
5.	Všeobecné údaje	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
5.1	stručný opis koncepcie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
5.2	určenie (druh prevádzky, na ktorú je vozidlo určené)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
5.3	klimatické a geografické podmienky (nadmorská výška, teplota a relatívna vlhkosť okolitého vzduchu), za ktorých je vozidlo schopné prevádzky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.	Základné technické údaje					
6.1	rozchod koľaje	VDŠ	ELEK		S	LD
6.2	rozchod kolies (vpredu, vzadu)			TR		
6.3	hmotnosť prázdneho vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.4	hmotnosť jednotlivých podvozkov (náprav)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.5	hmotnosť na nápravu	VDŠ	ELEK		S	LD
6.6	hmotnosť na podvozok	VDŠ	ELEK		S	LD
6.7	hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy			TR		LD
6.8	počet miest na sedenie a na státie vo vozidle, počet miest pre invalidné vozíky a kočíky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.9	hmotnosť plne obsadeného vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.10	maximálna hmotnosť ťahaného a tlačeného vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.11	maximálna šírka skrine vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.12	maximálna výška vozidla bez zberačov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.13	maximálna výška vozidla so spustenými a zaistenými zberačmi	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.14	maximálna výška podlahy vozidla (od temena koľajnice alebo vozovky)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.15	svetlá výška vozidla (nad temenom koľajnice, nad vozovkou)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.16	dĺžka vozidla s nárazníkmi (spriahadlami)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.17	dĺžka skrine vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.18	rázvor náprav vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.19	rázvor podvozku, ak ide o podvozkové vozidlo	VDŠ	ELEK		S	LD
6.20	vzdialenosť otočných čapov, ak ide o podvozkové vozidlo	VDŠ	ELEK		S	LD
6.21	dĺžka previsov vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.22	uhly predného a zadného previsu skrine vozidla			TR		
6.23	obrysový priemer zatáčania vozidla			TR		
6.24	najmenší polomer oblúka koľaje pri prejazde vozidla so záťažou	VDŠ	ELEK		S	LD
6.25	najmenší polomer oblúka koľaje pri prejazde vozidla bez záťaže	VDŠ	ELEK		S	LD
6.26	polomer krivosti vydutého zaoblenia koľaje v pozdĺžne orientovanej vertikálnej rovine, po ktorej vozidlo môže ešte bezpečne prechádzať	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.27	polomer krivosti vypuklého zaoblenia koľaje v pozdĺžne orientovanej vertikálnej rovine, po ktorej vozidlo môže ešte bezpečne prechádzať	VDŠ	ELEK		S	LD
6.28	obrys pre vozidlá, ktorému vozidlo vyhovuje	VDŠ	ELEK		S	LD
6.29	najväčší dovolený sklon (koľaje, vozovky)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.30	najvyššia dovolená rýchlosť	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.31	akostné číslo chodu Wz v priečnom smere	VDŠ	ELEK	TR	S	

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
6.32	akostné číslo chodu Wz v zvislom smere	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.33	najväčšia vodiaca sila vznikajúca pri jazde vozidla	VDŠ	ELEK		S	
6.34	pevnostné parametre vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.35	menovitý priemer kolesa	VDŠ	ELEK		S	LD
6.36	jazdný profil kolesa	VDŠ	ELEK		S	LD
6.37	kolesá a pneumatiky (druh, typ a hustenie)			TR		LD
6.38	druh spriahadla	VDŠ	ELEK		S	
6.39	nárazníky		ELEK	TR	S	LD
6.40	spojovacie prvky elektrickej sústavy umiestnené na čelách vozidla	VDŠ	ELEK		S	
6.41	menovité trakčné napätie	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.42	napätie ovládacích obvodov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.43	maximálny rozbehový prúd	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.44	napätie a výkon určený pre elektrické vykurovanie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.45	veľkosť prevodu v nápravovej prevodovke prenosu výkonu motora na hnacie kolesá	VDŠ	ELEK			
6.46	najvyššie zrýchlenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.47	najmenšie zrýchlenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
6.48	stredné spomalenie prevádzkovej brzdy	VDŠ	ELEK	TR	S	
6.49	stredné spomalenie núdzovej brzdy	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.	Technické údaje hlavných uzlov a komponentov vozidla					
7.1	elektrická výzbroj, druh a typ (S prihliadnutím na rôzne spôsoby konštrukčného vyhotovenia elektrickej výzbroje a pomocných zariadení v tomto výpočte sú uvedené len hlavné časti tejto výzbroje. Pri konkrétnom vozidle sa však uvedie výpočet hlavných častí elektrickej výzbroje podľa skutočného vyhotovenia s tým, že pri každom stroji alebo zariadení je nevyhnutné uviesť typ, výrobcu, menovité hodnoty výkonu, prúdu a napätia, vyhotovenie, spôsob chladenia a iné.)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.2 7.2.1 7.2.2 7.2.3 7.2.4 7.2.5 7.2.6 7.2.7 7.2.8 7.2.9 7.2.10 7.2.11 7.2.12	zberač typ (výrobca) menovité napätie menovitý prúd maximálny prúd pri stojacom vozidle (pretekajúci jedným zberačom) maximálny prúd hmotnosť počet kusov na vozidle druh obloženia šmýkadla výška v zloženom stave pracovný zdvih druh sťahovákov prítlak	VDŠ	ELEK	TR	S	
7.3 7.3.1 7.3.2 7.3.3 7.3.4 7.3.5 7.3.6 7.3.7 7.3.8 7.3.9 7.3.10	hlavný vypínač prúdová sústava typ (výrobca) menovité napätie menovitý prúd maximálny vypínací prúd strmosť nárastu skratového prúdu najmenší vypínací prúd ovládanie svorkové napätie ovládacieho okruhu hmotnosť	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.4 7.4.1 7.4.2 7.4.3 7.4.4 7.4.5 7.4.6	trakčný menič typ (výrobca) druh (zhotovenie) menovité napätie menovitý prúd spôsob chladenia hmotnosť	VDŠ	ELEK	TR	S	
7.5 7.5.1	trakčný motor typ (výrobca)	VDŠ	ELEK	TR	S	

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
7.5.2	druh stroja (budenie)					
7.5.3	spôsob zavesenia (vypružený sčasti alebo úplne, uloženie v podvozku, pod skriňou a pod.)					
7.5.4	menovitý výkon					
7.5.5	menovité napätie					
7.5.6	menovitý prúd					
7.5.7	menovité otáčky					
7.5.8	spôsob chladenia					
7.5.9	hmotnosť					
7.5.10	počet kusov na vozidle					
7.5.11	spôsob prenosu výkonu na hnacie dvojkolesie					
7.6	motory na pohon pomocných zariadení	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.6.1	typ (výrobca)					
7.6.2	druh stroja (budenie)					
7.6.3	menovitý výkon					
7.6.4	menovité napätie					
7.6.5	menovitý prúd					
7.6.6	menovité otáčky					
7.6.7	spôsob chladenia					
7.6.8	hmotnosť					
7.6.9	počet kusov na vozidle					
7.7	brzdový (rozjazdový) odporník	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.7.1	typ (výrobca)					
7.7.2	druh					
7.7.3	menovitý výkon					
7.7.4	menovité napätie					
7.7.5	spôsob chladenia					
7.7.6	hmotnosť					
7.7.7	počet kusov na vozidle					
7.7.8	počet odbočiek					
7.8	meniče pre pomocné zariadenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.8.1	typ					
7.8.2	trvalý prúd					
7.8.3	krátkodobý prúd					
7.8.4	hmotnosť					
7.8.5	počet kusov na vozidle					
7.9	akumulátorové batérie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.9.1	typ					
7.9.2	druh					
7.9.3	kapacita					
7.9.4	menovité napätie					
7.9.5	hmotnosť					
7.9.6	počet kusov na vozidle					
7.9.7	počet článkov					
7.10	pomocné zariadenie (dynamo, alternátor a pod.) – uviesť pre každé zariadenie osobitne	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.10.1	typ (výrobca)					
7.10.2	druh					
7.10.3	menovitý výkon					
7.10.4	menovité napätie					
7.10.5	menovitý prúd					
7.10.6	menovité otáčky					
7.10.7	spôsob chladenia					
7.10.8	hmotnosť					
7.10.9	počet kusov na vozidle					
7.11	uloženie vodičov a káblov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.12	skriňa vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.13	podlaha	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.14	schody	VDŠ	ELEK	TR		LD
7.15	zariadenie na nástup a výstup osôb so zníženou schopnosťou pohybu			TR		LD
7.16	ochrana proti prejdeniu osôb		ELEK		S	
7.17	ovládanie a obsluha vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.18	Vnútorné a vonkajšie osvetlenie, ukazovatele smeru, brzdové svetlá, odrazky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.19	predná náprava			TR		

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
7.20	zadná (stredná) náprava			TR		
7.21	vypruženie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.22	riadenie			TR		
7.23	záves vozidla					LD
7.24	behúň vozidla					LD
7.25	spojenie vozidla s dopravným ťažným, prípadne s príťažným lanom					LD
7.26	ochrana proti korózii	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.27 7.27.1 7.27.2	brzda (druhy použitých bŕzd na vozidle) typ hlavné údaje o prvkoch brzdového výstroja podľa druhu brzdy (vrátane ekologických vlastností brzdového obloženia)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.28 7.28.1 7.28.2 7.28.3	vzduchojemy objem menovitý/maximálny pretlak počet	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.29 7.29.1 7.29.2 7.29.3 7.29.4 7.29.5 7.29.6 7.29.7 7.29.8 7.29.9	kompresor druh (typ) príkon na hriadeli menovitý množstvo vzduchu nasatého za jednotku času pri menších otáčkach množstvo dodávaného vzduchu pri menovitých otáčkach menovitý/maximálny pretlak dodávaného vzduchu spôsob chladenia kompresora ďalšie dôležité technické údaje hmotnosť počet kusov na vozidle	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.30 7.30.1 7.30.2 7.30.3 7.30.4 7.30.5 7.30.6 7.30.7 7.30.8	prevodovka typ maximálny prenášaný výkon počet prevodových stupňov vrátane veľkosti príslušného prevodu maximálne vstupné otáčky a moment maximálne výstupné otáčky a moment spôsob ovládania prevodovky mazanie a chladenie hmotnosť „suchej“ prevodovky	VDŠ	ELEK	TR	S	
7.31	prevádzkové hmoty	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.31.1	množstvo a druh oleja v kompresore	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.31.2	množstvo a druh oleja v prevodovkách	VDŠ	ELEK	TR	S	
7.31.3	objem pieskovačov, ich počet a druh piesku	VDŠ	ELEK		S	
7.31.4	druh náplne klimatizačných a chladiacich zariadení	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.32	meracie, kontrolné a signalizačné prístroje (typ a určenie prístroja, počet kusov a umiestnenie na vozidle)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
7.33	nátery (rešpektujúce zdravotnícke a ekologické hľadiská)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
8.	Opis vozidla					
8.1	stručný opis konštrukcie vozidla a jeho častí	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
8.2	opis funkcie základných častí vozidla doplnený prílohami TP (príloha 2 bod 10)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
8.3	opis funkcie špeciálnych častí vozidla (ak sú na vozidle použité)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.	Bezpečnosť, hygiena a ovplyvnenie vonkajšieho prostredia					
9.1	určené technické zariadenia použité na vozidle, podliehajúce štátnemu dozoru	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.2	rušenie rádiového a televízneho príjmu	VDŠ	ELEK	TR	S	
9.3	použitý spôsob ochrany pred nebezpečím dotyku s horúcimi alebo pohybujúcimi sa časťami, časťami pod napätím a neživými časťami el. strojov a kryty prístrojov, vrchnáky, zábrany, použité bezpečnostné nápisy, značky a tabuľky, bezpečnostné nátery, farebné označenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.4	použité protipožiarne zariadenie a hasiace prístroje (druh a počet prístrojov)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.5	nehorľavosť použitých materiálov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
9.6	veľkosť prechodového elektrického odporu všetkých vodivých častí vozidla voči koľaji	VDŠ	ELEK		S	
9.7	izolačný odpor vozidla			TR		
9.8	vonkajší hluk emitovaný vozidlom	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.9	podmienky na mechanizované umývanie a čistenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.10	opatrenie proti úniku škodlivých látok mimo vozidla a systém nakladania s odpadom	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.11	spôsob zabezpečenia kabíny vodiča (pri traťových strojoch aj priestor na obsluhu) z hľadiska pasívnej bezpečnosti vo vzťahu k deformáciám vyvolaným nežiaducimi vonkajšími silami	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.12	spôsob zabezpečenia priestorov pre cestujúcich z hľadiska pasívnej bezpečnosti vo vzťahu k deformáciám vyvolaným nežiaducimi vonkajšími silami, spôsob zabezpečenia státia pre invalidné vozíky a detské kočíky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.13	druh použitých okien a skiel	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.14	druh a počet použitých dverí, ovládanie dverí, zaistenie proti zovretiu, sila pri zatváraní dverí, spôsob voľby otvárania dverí	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.15	únikové cesty pre prípad nebezpečenstva	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.16	systém osvetlenia	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.17	intenzita osvetlenia priestoru a prístrojov v kabíne vodiča (pri traťových strojoch aj v priestoroch obsluhy), núdzové osvetlenie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.18	tepelná a hluková izolácia	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.19	spôsob vykurovania kabíny vodiča, vrátane potrebného príkonu	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.20	spôsob regulácie vykurovania kabíny vodiča	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.21	spôsob vetrania kabíny vodiča, vrátane potrebného príkonu	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.22	spôsob regulácie vetracej sústavy kabíny vodiča	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.23	teploty vzduchu v určených miestach kabíny vodiča pri danej vonkajšej teplote vzduchu a rýchlosť prúdenia vzduchu, pri traťových strojoch aj v priestoroch na obsluhu	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.24	vnútorný hluk na stanovišti vodiča (pri traťových strojoch aj v priestoroch na obsluhu)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.25	vibrácie na stanovišti vodiča (pri traťových strojoch aj obsluhy)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.26	spôsob zabezpečenia kabíny vodiča proti vnikaniu prachu	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.27	usporiadanie stanovišťa vodiča	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.28	typ a rozmery sedadla vodiča	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.29	typ zariadenia na mazanie okolkov (vrátane druhu použitého maziva)	VDŠ	ELEK		S	LD
9.30	kabína vodiča (fyziologické podmienky, použité materiály, opatrenie proti oslneniu)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.31	druh a typ spätných zrkadiel, ich umiestnenie a ovládanie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.32	intenzita osvetlenia v priestoroch pre cestujúcich, núdzové osvetlenie	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.33	spôsob vykurovania priestoru pre cestujúcich, vrátane potrebného príkonu	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.34	spôsob regulácie vykurovacej sústavy priestoru pre cestujúcich	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.35	spôsob vetrania priestoru pre cestujúcich, vrátane potrebného príkonu	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.36	spôsob regulácie vetracej sústavy priestoru pre cestujúcich	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.37	teploty vzduchu v priestoroch pre cestujúcich pri danej vonkajšej teplote a rýchlosť jeho prúdenia	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.38	výkon vetracej sústavy, množstvo vzduchu privedeného na jedného cestujúceho za jednotku času pri max. obsadenom vozidle	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.39	vnútorný hluk v priestoroch pre cestujúcich	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.40	vibrácie v priestore pre cestujúcich	VDŠ	ELEK	TR		LD
9.41	systém klimatizácie	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.42	priestor pre cestujúcich, rozmery, typ sedadiel, vzdialenosť sedadiel a plocha podlahy pre stojacich cestujúcich	VDŠ	ELEK	TR		LD

Por.č.	Obsah technických podmienok	**Druh vozidla**				
9.43	požiadavky na výrobu, zváranie, kontrolu a skúšky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
9.44	spôsob a rozsah prenosu informácií medzi priestorom pre cestujúcich a stanovišťom vodiča	VDŠ	ELEK	TR	S	
10.	**Prílohy**					
10.1	typový výkres vozidla v mierke 1:50	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.2	schéma všetkých tlakovzdušných (vzduchových) okruhov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.3	schéma všetkých hydraulických okruhov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.4	schéma a výpočet brzdy	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.5	pevnostný výpočet (skriňa záves)					LD
10.6	trakčné a brzdové charakteristiky	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.7	schéma elektrickej výzbroje	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.8	schéma chladiaceho systému	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.9	rozmerová schéma kabíny a stanovišťa vodiča v mierke 1:10	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.10	typový výkres použitého podvozku	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.11	špeciálne zariadenie pri vozidlách špeciálnej konštrukcie podľa druhu vozidla (schéma, výpočet atď.)	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.12	schéma špeciálneho vybavenia vozidla v mierke 1:10	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.13	charakteristika zberača	VDŠ	ELEK	TR	S	
10.14	geometria podvozku a jej tolerancia	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
10.15	medzné stavy opotrebovania jednotlivých dielov a uzlov	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
11.	**Súvisiace normy a technické predpisy**	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
12.	**Súvisiace právne a iné predpisy**	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
13.	**Súvisiace medzinárodné normy, predpisy a odporúčania**	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
14.1	Obsah technických podmienok sa primerane upraví podľa druhu a vyhotovenia vozidla	VDŠ	ELEK	TR	S	LD
14.2	Pre dráhové vozidlá neuvedené v druhej časti technických podmienok platia technické podmienky podľa prvej časti	VDŠ	ELEK	TR	S	LD

Použité skratky pre druh dráhového vozidla majú tento význam:

VDŠ – dráhové vozidlo špeciálnej dráhy,

ELEK – dráhové vozidlo električkovej dráhy,

TR – dráhové vozidlo trolejbusovej dráhy,

S – dráhové vozidlo špeciálnej konštrukcie,

LD – dráhové vozidlo lanovej dráhy, aj pozemnej.

Tretia časť

Požiadavky na dráhové vozidlá, ktoré musia byť splnené na schválenie nového typu dráhového vozidla

A. Na schválenie typu dráhového vozidla železničnej dráhy sa stanovia tieto podmienky:

1. Všetky dráhové vozidlá sú vybavené brzdovým zariadením okrem vozidiel špeciálnych, ktoré z konštrukčných dôvodov nemôžu byť brzdovým zariadením vybavené (napr. podvozky na prepravu koľajových polí). Pri vozidlách nevybavených brzdovým zariadením je brzdenie zabezpečené spriahnutým hnacím dráhovým vozidlom alebo iným ťahaným vozidlom.
2. Prevádzková brzda dráhových vozidiel zabezpečí, aby pri najvyššej dovolenej hmotnosti zastavila z najvyššej dovolenej rýchlosti na stanovenú zábrzdnú vzdialenosť, a to s prihliadnutím na reakčný čas. Mechanická a prípadne aj iná zaisťovacia brzda bezpečne zaistí vozidlo s najväčšou dovolenou hmotnosťou proti pohybu na najväčšom dovolenom sklone dopravnej cesty dráhy, najmenej však 30 promile.
3. Prevádzková brzda je riešená ako priebežná a samočinná tak, aby sa dala ovládať zo

stanovišťa osoby riadiacej dráhové vozidlo a uviesť do činnosti ako záchranná brzda, a to:

a) pri prerušení jeho vedenia (tlaková pri strate tlaku v potrubí, podtlaková pri strate podtlaku, elektrická pri strate napätia, ak nie je automaticky plnohodnotne nahradená inou brzdou),

b) vlakovým zabezpečovačom, ak je ním hnacie dráhové vozidlo vybavené,

c) z jednotlivých oddielov alebo z chodby vozidiel na prepravu cestujúcich,

d) z poštových vozňov, zo služobných vozňov, z batožinových vozňov, zo služobného oddielu vlakového personálu a zo stanovišťa osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo,

e) zo stanovišťa pre brzdára pri nákladných vozňoch vybavených záchrannou brzdou.

4. Zariadenie na použitie záchrannej brzdy pri všetkých vozidlách na prepravu cestujúcich je vybavené plombou.

5. Hnacie vozidlá a vozne, ktoré sú určené na prevádzku na vedľajšej trati a vlečke ako samostatná jednotka, môžu byť vybavené prevádzkovou brzdou iného systému, než je samočinná tlaková brzda. Použitý systém však umožní súčinnosť so samočinnou tlakovou brzdou, ak sa uvažuje s použitím vozidiel na celoštátnej dráhe.

6. Všetky pohybujúce sa diely brzdového zariadenia sú zaistené ochrannými záchytkami, aby nemohlo dôjsť k ich samovoľnému uvoľneniu a odpadnutiu z vozidla alebo k vytlačeniu mimo obrysu vozidla. Ak vzniká pri činnosti brzdy nebezpečenstvo požiaru, musí byť vozidlo vybavené zodpovedajúcim ochranným zariadením.

7. Na obidvoch čelách vozidla, s výnimkou vozidiel vybavených automatickými spriahadlami a vozidiel dráhy úzkeho rozchodu, sú pre osoby vykonávajúce posun a spájanie a rozpájanie vozidiel zachované voľné priestory medzi ťahadlovým zariadením a inými pevnými časťami vyčnievajúcimi von z čelníka vozidla. Rozmery týchto priestorov sú najmenej

a) hĺbka meraná od čela stlačených plôch nárazníkov 300 mm,

b) šírka 400 mm,

c) výška nad temenom koľajnice pri najmenšej dovolenej výške nárazníkov 2 000 mm.

8. Každé hnacie dráhové vozidlo a traťový stroj s vlastným pohonom sú vybavené zvukovým výstražným zariadením a vonkajším osvetlením, ovládaným zo stanovišťa osoby, ktorá vedie toto vozidlo a sú vybavené aj registračným rýchlomerom alebo tachografom.

B. Na schválenie typu dráhového vozidla hlavnej a vedľajšej trate sa ďalej určujú tieto podmienky:

1. Hnacie vozidlá a traťové stroje s vlastným pohonom sú vybavené prevádzkovou brzdou na brzdenie vlaku v systéme samočinnej tlakovej brzdy, brzdou na brzdenie vozidla (priamočinnou brzdou) a mechanickou zaisťovacou brzdou (napr. ručná brzda). Môžu byť vybavené ďalšími systémami prevádzkovej brzdy (napr. dynamickou a elektromagnetickou koľajnicovou brzdou).

2. Osobné vozne sú vybavené prevádzkovou brzdou v systéme úplne samočinnej tlakovej brzdy a ručnou brzdou. Osobné vozne skonštruované pre rýchlosť vyššiu než 160 $km.h^{-1}$ sú vybavené zodpovedajúcim brzdovým výstrojom (elektropneumatická brzda, koľajnicová elektromagnetická brzda, protišmykové zariadenie a bezpečnostný systém záchrannej brzdy).

3. Nákladné vozne sú vybavené prevádzkovou brzdou v systéme úplne samočinnej tlakovej brzdy a musia mať zariadenie na zmenu prítlaku brzdových klátikov alebo čeľustí kotúčových bŕzd, ktorými sa docieli zmena brzdiaceho účinku vozidla podľa hmotnosti nákladu. Zmena brzdiaceho účinku môže byť plynulá alebo v niekoľkých stupňoch.

4. Dráhové vozidlá okrem traťových strojov s vlastným pohonom a s rýchlosťou najviac 40 $km.h^{-1}$ majú vypružené narážacie a ťahadlové zariadenie typového vyhotovenia. Pre vozidlá, ktoré sú v prevádzke medzi sebou trvale spojené a považujú sa za jedno vozidlo alebo sú prevádzkované ako samostatná jednotka, táto podmienka neplatí. Vozidlá sú však vybavené zariadením na núdzové zavesenie závitového spriahadla. Vypružené narážacie a ťahadlové zariadenie typového vyhotovenia i zariadenie na núdzové zavesenie závitového spriahadla zaistia bezpečné spojenie vozidiel.

5. Hnacie dráhové vozidlo a riadiaci vozeň majú registračný rýchlomer. Registračný rýchlomer registruje rýchlosť v závislosti od prejdenej dráhy, čas státia a jazdy, čas, obsluhu tlačidla bdelosti vlakového zabezpečovača alebo zariadenia na kontrolu bdelosti vodiča dráhového vozidla (ak je vozidlo týmto zariadením vybavené) a doplnkové veličiny podľa typu rýchlomeru. Hnacie vozidlo a riadiaci vozeň sú vybavené vlakovým zabezpečovačom, ak je pri ich riadení prítomná len jedna osoba (s výnimkou vozidiel určených len na posun). Hnacie vozidlo alebo riadiaci vozeň pre rýchlosť vyššiu ako 120 $km.h^{-1}$ sú vybavené vlakovým zabezpečovačom a prenosom návestí na toto vozidlo.
6. Stanovište, z ktorého sa riadi hnacie vozidlo elektrickej a motorovej trakcie, sú vybavené týmito ovládacími prvkami, kontrolnými a meracími prístrojmi:
   a) na riadenie chodu,
   b) na ovládanie všetkých inštalovaných druhov bŕzd okrem bŕzd zaisťovacích na jednotlivých vozidlách,
   c) na ovládanie akustických a svetelných návestí na vozidle,
   d) na núdzové zastavenie,
   e) na signalizáciu porúch; ak je hnacie vozidlo vybavené mnohočlenným riadením, potom i pre vozidlá riadené,
   f) rýchlomerom,
   g) hlavným ovládačom na napájanie vozňa elektrickou energiou so signalizáciou zapnutého stavu,
   h) ovládačom a signalizáciou otvárania a zatvárania dverí vlaku pri vozidlách určených pre vlaky na prepravu osôb,
   i) tlakomermi hlavného vzduchojemu, hlavného potrubia a brzdových valcov.
7. Na stanovišti, z ktorého sa riadi hnacie vozidlo elektrickej trakcie, sú ďalej tieto kontrolné a meracie prístroje, ak nie je vozidlo vybavené alfanumerickým oznamovačom alebo displejom:
   a) na signalizáciu polohy hlavného vypínača, teda zapnutého alebo vypnutého stavu, a to i pre vozidlá riadené, ak je hnacie vozidlo vybavené mnohočlenným riadením,
   b) voltmeter na meranie napätia v trakčnom vedení,
   c) ampérmeter trakčného prúdu najmenej jednej skupiny trakčných motorov,
   d) ampérmeter brzdového prúdu najmenej jednej skupiny trakčných motorov, ak je vozidlo vybavené elektrodynamickou brzdou,
   e) ukazovateľ nastavenia jazdného stupňa alebo ukazovateľ pomerného ťahu.
8. Na stanovišti, z ktorého sa riadi hnacie vozidlo motorovej trakcie, sú ďalej tieto kontrolné a meracie prístroje:
   a) otáčkomer spaľovacieho motora,
   b) ampérmeter trakčného prúdu pri hnacích vozidlách s elektrickým prenosom výkonu,
   c) ampérmeter brzdového prúdu, ak má vozidlo elektrodynamickú brzdu,
   d) tlakomer na meranie tlaku oleja v mazacom okruhu spaľovacieho motora,
   e) teplomer na meranie teploty chladiacej kvapaliny a mazacieho oleja v spaľovacom motore a na meranie teploty oleja v hydraulickej prevodovke pri vozidlách s hydraulickým prenosom výkonu,
   f) signalizácia činnosti parného generátora, ak je ním vozidlo vybavené,
   g) signalizácia protipožiarneho zariadenia, aj pre vozidlá riadené, ak je vozidlo vybavené mnohočlenným riadením,
   h) ukazovateľ nastavenia jazdného stupňa, ak má vozidlo stupňovú reguláciu,
   i) pri použití mnohočlenného riadenia hnacích vozidiel motorovej trakcie a riadenia z vedúceho vozidla je nevyhnutné zabezpečiť signalizáciu prekročenia medzných

povolených hodnôt vrátane hodnôt zaisťujúcich bezpečné prevádzkovanie ovládaných hnacích vozidiel.

9. Každé motorové hnacie vozidlo je vybavené tlmičom výfuku spaľovacieho motora, a ak pracuje v prostredí, kde je nebezpečenstvo požiaru, je vybavené príslušnou ochranou.
10. Každý parný rušeň musí mať zariadenie na zachytenie iskier a ich hasenie v dymnici a v popolníku. Každý rušňový kotol a tlaková nádoba na hnacom vozidle je vybavená armatúrou zodpovedajúcou ustanoveniam technických podmienok a technickej normy.
11. Všetky železničné dráhové vozidlá majú návestné držiaky. Všetky osobné železničné vozne a hnacie vozidlá určené na prepravu cestujúcich majú držiaky na umiestnenie informačných tabúľ.
12. Osobné železničné vozne a hnacie dráhové vozidlá určené na prepravu cestujúcich majú zariadenie na elektrické osvetlenie, vykurovanie a vetranie a sú vybavené hygienickým zariadením a ústrednou obsluhou otvárania a zatvárania dverí; osobné vozne pre medzinárodnú osobnú prepravu majú zariadenie vlakového rozhlasu.
13. Osobné železničné vozne a hnacie dráhové vozidlá určené na prepravu cestujúcich, vyrábané pre rýchlosť vyššiu ako 160 $km.h^{-1}$ sú vybavené uzatvoreným núteným systémom vykurovania a vetrania a hygienickým zariadením s uzatvoreným odpadom a na rýchlosť 200 $km.h^{-1}$ a vyššiu majú tlakotesné skrine.
14. Vo vozidlách určených na prepravu imobilných cestujúcich na vozíkoch je umožnený bezpečný prechod vozíka na určené stanovište s možnosťou jeho otočenia. Najmenšia šírka vonkajších a vnútorných dverí na bezbariérový, integrálny vstup je 850 mm, šírka prejazdných miest najmenej 900 mm. Miesto na státie vozíka imobilného cestujúceho je vybavené úchytmi proti nežiaducemu pohybu vozíka. Dráhové vozidlá na prepravu imobilných cestujúcich na vozíkoch majú najmenej jedno hygienické zariadenie upravené na použitie cestujúcim na vozíku, a ak to výška nástupišťa vyžaduje, majú aj zdvíhací mechanizmus.
15. Dráhové vozidlá, v ktorých sú prepravované osoby alebo cestujúci sú vybavené protipožiarnymi prostriedkami.
16. Kovové časti skríň dráhových vozidiel sú spoľahlivo vodivo spojené s kostrou vozidla a sú zabezpečené spoľahlivé vodivé spojenia medzi kostrou spodku vozidla a koľajou.
17. Dráhové vozidlá, s výnimkou ťahaných traťových strojov, zaručujú súčinnosťou s koľajovými obvodmi spoľahlivú činnosť zabezpečovacieho zariadenia. Elektrický odpor železničného dvojkolesia, meraný medzi obručami alebo celistvými kolesami, nie je väčší ako 0,01 ohmu.
18. Dráhové vozidlá nesmú byť zdrojom rušiaceho prúdu koľajových obvodov prekračujúcich stanovenú limitnú hodnotu v kmitočtových pásmach: 20 až 30 Hz, 44 až 56 Hz, 64 až 86 Hz, 257 až 282 Hz, 375 až 425 Hz. Manažér infraštruktúry na základe analýzy - skúšky kompatibility príslušného dráhového vozidla s koľajovými obvodmi v jednotlivých kmitočtových pásmach, vykonanej oprávnenou osobou, určí pre ktoré úseky trate môže byť povolená prevádzka dráhového vozidla.
19. Rázvor, teda vzdialenosť dvojkolesí bezpodvozkových ťahaných dráhových vozidiel, musí byť najmenej 4 500 mm a pomer vzdialeností náprav k celkovej dĺžke meranej pri nestlačených nárazníkoch je najmenej 45:100. To sa nevzťahuje na závažové a etalónové vozne, traťové stroje s asymetrickým usporiadaním dvojkolesí a na vozne úzkeho rozchodu.
20. Na dráhové vozidlá, ktoré sa nepoužívajú v pravidelnej doprave, napríklad historické vozidlá, sa ďalšie požiadavky uvedené v tejto časti vzťahujú primerane. Tieto vozidlá sa nesmú používať, ak svojím technickým stavom bezprostredne ohrozujú bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo prevádzkovania dopravy na dráhe.

C. Na schválenie typu dráhového vozidla špeciálnej dráhy sa stanovia tieto podmienky:

1. Skrine dráhových vozidiel umožnia núdzový výstup cestujúcich a možnosť priechodu súpravou vozidiel.
2. Priestory určené na výzbroj vozidla sú oddelené od priestoru pre cestujúcich.

3. Na skrini dráhového vozidla sú označené zdvíhacie miesta.
4. Každé hnacie vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené:
   a) najmenej dvoma od seba nezávislými brzdami s brzdným účinkom pôsobiacim na kolesá dráhového vozidla, z ktorých jedna je prevádzková brzda,
   b) mechanickou zaisťovacou brzdou, touto brzdou môže byť jedna z bŕzd uvedených v písmene a).
5. Brzdy uvedené v bode 4 samostatne, alebo vo vzájomnej súčinnosti zabezpečia brzdenie
   a) prevádzkové,
   b) núdzové,
   c) zaisťovacie.
6. Prevádzková brzda (elektrodynamická) umožní zastavenie vozidla so záťažou najviac 0,5 tony so stredným spomalením najmenej 0,9 $m.s^{-2}$.
7. Núdzová brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najviac 0,5 tony so stredným spomalením najmenej 1,1 $m.s^{-2}$ a je ovládateľná z každého vozidla súpravy. Brzdný účinok nesmie byť závislý od dodávky elektrického prúdu z trakčného vedenia.
8. Pri poruche prevádzkovej brzdy je uvedená automaticky do činnosti druhá brzda podľa bodu 4a). Účinnosť tejto brzdy nesmie byť závislá od trakčného napätia. Brzdiaci účinok je rovnaký ako pri prevádzkovej brzde.
9. Zaisťovacia brzda udrží v pokoji plne zaťažené dráhové vozidlo na najväčšom sklone trate.
10. Núdzová brzda je vyhotovená tak, aby v prípade poruchy prevádzkovej brzdy bola uvedená do činnosti automaticky.
11. Pri použití rýchločinného brzdenia alebo pri použití núdzovej brzdy dôjde k rozpojeniu všetkých obvodov, ktoré udržiavajú vozidlo vo výkone.
12. Ostatné hnacie dráhové vozidlá sú vybavené brzdami podľa bodu 4. Na tieto brzdy sa nevzťahujú ustanovenia bodov 6, 7, 8 a 11, a ak vlak nie je vybavený na priebežné brzdenie, ani ustanovenia bodu 10.
13. Vnútorný priestor dráhového vozidla je vyhotovený a usporiadaný tak, aby pri prevádzke bola čo najmenšia možnosť poranenia cestujúcich o vyčnievajúce časti vnútri vozidla. Hrany vyčnievajúcich častí vo vnútornom priestore vozidla sú zaoblené polomerom najmenej 3,5 mm.
14. Podlaha dráhového vozidla je v nešmykovom vyhotovení.
15. Dráhové vozidlo je vybavené núdzovým osvetlením, ktoré sa v prípade výpadku vnútorného osvetlenia samočinne uvedie do činnosti. Toto osvetlenie svieti najmenej počas 1 hodiny.
16. Svetlá šírka otvorených dverí pre cestujúcich je najmenej 1 300 mm. Najmenšia výška dverí je 1 950 mm.
17. Vo vozidlách určených na prepravu imobilných cestujúcich na vozíkoch je umožnený bezpečný prechod vozíka na určené stanovište s možnosťou jeho otočenia. Najmenšia šírka vonkajších a vnútorných dverí na bezbariérový, integrálny vstup je 850 mm, šírka prejazdných miest najmenej 900 mm. Miesto na státie invalidného vozíka je vybavené úchytmi proti nežiaducemu pohybu vozíka. Dráhové vozidlá na prepravu imobilných cestujúcich na vozíkoch majú najmenej jedno hygienické zariadenie upravené na použitie cestujúcim na vozíku, a ak to výška nástupišťa vyžaduje, majú aj zdvíhací mechanizmus.
18. Dvere sú v uzatvorenej polohe zabezpečené. Dvere sa dajú núdzovo otvoriť ručne. Núdzové otváranie dverí je zabezpečené proti zneužitiu.
19. Dvere majú ochranné zariadenie, ktoré zabráni zraneniu cestujúcich pri zovretí. Dvere v pohybe sa dajú zastaviť silou 147 N.
20. Všetky dvere novo dodávaných alebo modernizovaných dráhových vozidiel alebo súprav vozidiel určené na nástup a výstup cestujúcich sú ovládateľné zo stanovišťa osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo. Uzatvorená poloha všetkých dverí určených na nástup a výstup cestujúcich je aktívne signalizovaná na stanovišti osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo.

21. Ak sú otvorené dvere, novo dodávané alebo modernizované dráhové vozidlo sa nesmie dať uviesť do pohybu. Pri ostatných vozidlách sa dvere zatvoria pred odchodom ručne, alebo sa pri rýchlosti do 5 $km.h^{-1}$ samočinne uzatvoria.
22. Zberač prúdu zabezpečí spoľahlivý odber prúdu z prívodnej koľajnice až do konštrukčnej rýchlosti vozidla.
23. Stanovište osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo, sa oddelí od priestoru pre cestujúcich a usporiada tak, aby osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo, mala zabezpečený výhľad všetkými potrebnými smermi za všetkých prevádzkových podmienok.
24. Zariadenie určené na vedenie dráhového vozidla, je umiestnené v operačnom dosahu osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo. Na stanovišti osoby vedúcej dráhové vozidlo je signalizácia najmä:
    a) funkcie signálnych a návestných svetiel,
    b) polohy dverí pre cestujúcich,
    c) činnosti bŕzd,
    d) činnosti vlakového zabezpečovača,
    e) použitia návestného – signalizačného zariadenia z priestoru pre cestujúcich. Signalizácia je umiestnená v zornom poli osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo.
25. Stanovište osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo, je vybavené registračným rýchlomerom, ktorý zobrazí najmenej okamžitú rýchlosť vozidla v $km.h^{-1}$, čas a počet ubehnutých km.
26. Registračná časť rýchlomeru je umiestnená tak, aby nemohla byť poškodená pri nehode a registruje najmenej posledných 1 000 m ubehnutej dráhy so záznamom:
    a) dráhy a rýchlosti,
    b) času,
    c) druhu použitej brzdy,
    d) zapnutia – režim zabezpečovacieho zariadenia,
    e) povoľovacích kódov zabezpečovacieho zariadenia,
    f) zakazujúcich kódov zabezpečovacieho zariadenia,
    g) smeru pohybu vozidla.
27. Každé hnacie dráhové vozidlo na čele súpravy je vybavené zvukovým výstražným zariadením ovládaným zo stanovišťa osoby, ktorá vedie dráhové vozidlo.
28. Traťový stroj s vlastným pohonom je vybavený rýchlomerom, ktorý musí zobrazovať najmenej okamžitú rýchlosť v $km.h^{-1}$ a počet ubehnutých km.
29. Na dráhové vozidlá, ktoré sa nepoužívajú v pravidelnej doprave sa požiadavky uvedené v tejto časti vzťahujú primerane. Tieto vozidlá sa nesmú používať, ak svojím technickým stavom bezprostredne ohrozujú bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe.
30. Pre špeciálne dráhy s prepravou osôb s ručným brzdením vlakov, s rýchlosťou chodu najviac 20 $km.h^{-1}$ neplatia body 6, 7, 17, 20, 21, 22, 24, 25 a 26.

D. Na schválenie typu dráhového vozidla električkovej dráhy sa určujú tieto podmienky:

1. Priestory určené na výzbroj dráhového vozidla sú oddelené od priestoru pre cestujúcich.
2. Na skrini dráhového vozidla sú označené zdvíhacie miesta.
3. Vonkajší povrch dráhového vozidla nesmie mať ostré hrany alebo špicaté výčnelky smerujúce von z karosérie, ktoré by tvarom, rozmerom alebo tvrdosťou zväčšovali nebezpečenstvo poranenia osôb v prípade ich priameho stretu s dráhovým vozidlom. Hrany majú zaoblenia s polomerom najmenej 10 mm.
4. Každé hnacie dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené:
    a) najmenej dvoma na sebe nezávislými brzdami s brzdným účinkom pôsobiacim na kolesá vozidla, z ktorých jedna je prevádzková brzda,

b) mechanickou brzdou zaisťovacou; touto brzdou môže byť jedna z bŕzd uvedených v písmene a),

c) jednou brzdou nezávislou na styku kolesa s koľajnicou.

5. Každé vlečné dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené najmenej brzdami podľa bodu 4 písm. a), b).

6. Uvedené brzdy samostatne alebo vo vzájomnej súčinnosti zabezpečia brzdenie:
a) prevádzkové,
b) zaisťovacie (parkovacie),
c) núdzové,
d) záchranné.

7. Prevádzková brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najviac 0,5 tony so stredným spomalením najmenej 1,12 $m.s^{-2}$.

8. V prípade poruchy na prevádzkovej brzde sa automaticky uvedie do činnosti brzda druhá podľa bodu 4 písm. a). Účinnosť tejto brzdy nezávisí na trakčnom napätí. Brzdný účinok je rovnaký ako pri prevádzkovej brzde.

9. Zaisťovacia brzda udrží v pokoji plne zaťažené dráhové vozidlo na maximálnom sklone trate, pre ktorú je vozidlo skonštruované.

10. Núdzová brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najviac 0,5 tony so stredným spomalením najmenej 2,3 $m.s^{-2}$. Núdzová brzda sa uvedie do činnosti rovnakým ovládacím prvkom vodiča ako prevádzková brzda.

11. Záchranná brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najviac 0,5 tony so stredným spomalením najmenej 2,3 $m.s^{-2}$. Je ovládateľná zo stanovišťa vodiča a najmenej z dvoch miest priestoru pre cestujúcich, v článkovom vozidle najmenej z jedného miesta v každom článku vozidla. Ovládače v priestore pre cestujúcich sú chránené proti neúmyselnému dotyku.

12. Použitie záchrannej brzdy uvedie do činnosti výstražný zvonec.

13. Pri súpravách dráhových vozidiel (vlaku) sa dajú všetky brzdy vozidla ovládať zo stanovišťa riadiaceho vozidla. Záchranná brzda sa dá ovládať z ktoréhokoľvek dráhového vozidla vlaku.

14. Pri použití ktorejkoľvek brzdy, vždy dôjde k rozpojeniu jazdných obvodov.

15. Každé hnacie dráhové vozidlo má sypače piesku, ktoré sa dajú obsluhovať zo stanovišťa vodiča. Piesok sa sype na obidve koľajnice. Pri jednosmerných vozidlách sú sypače umiestnené pred prednou nápravou; pri obojsmerných vozidlách pred obidvoma krajnými nápravami.

16. Na každom dráhovom vozidle sú v smere pravidelnej jazdy umiestnené čo najbližšie pred predným podvozkom v celej šírke dráhového vozidla ochranné zariadenia, ktorých spodná hrana môže byť najviac 120 mm nad temenom koľajníc.

17. Pri jednosmerných dráhových vozidlách sú obidve kolesá prvého dvojkolesia dráhového vozidla vybavené priamo na podvozkoch chráničmi umiestnenými tesne pred kolesami. Pri obojsmerných dráhových vozidlách je táto ochrana pred vonkajšími kolesami dvojkolesia.

18. Vnútorný priestor dráhového vozidla sa vyhotoví a usporiada tak, aby možnosť poranenia cestujúcich o vyčnievajúce časti vo vnútri vozidla bola pri prevádzke čo najmenšia. Hrany vyčnievajúcich častí vo vnútornom priestore dráhového vozidla sú zaoblené polomerom najmenej 3,5 mm.

19. Podlaha dráhového vozidla je nešmykľavá a hrany schodov dobre viditeľné.

20. V dráhových vozidlách určených na prepravu cestujúcich na invalidných vozíkoch sa umožní bezpečný prechod vozíka na stanovište určené na jeho prepravu s možnosťou otočenia. Najmenšia šírka dverí vonkajších i vnútorných na bezbariérový, integrálny vstup je najmenej 850 mm, šírka prechodových miest najmenej 900 mm. Miesto na státie invalidného vozíka je vybavené úchytmi proti nežiaducemu pohybu vozíka. Tieto dráhové vozidlá majú, ak to výška nástupišťa vyžaduje, aj zdvíhací mechanizmus.

21. Dráhové vozidlo je vybavené núdzovým osvetlením, ktoré v prípade výpadku vnútorného

osvetlenia dostatočne osvetlí priestory dverí a núdzových výstupov.

22. Najmenšia šírka otvorených dverí pre dva prúdy cestujúcich je najmenej 1 300 mm, pre jeden prúd 700 mm. Najmenšia výška dverí je 2 000 mm.

23. Dvere dráhového vozidla sú v uzatvorenej polohe zabezpečené. Dvere sa dajú núdzovo otvoriť ručne. Núdzové otváranie dverí sú zabezpečené proti zneužitiu. Predné dvere dráhového vozidla sa dajú ovládať samostatne a núdzovo otvoriť i zvonku vozidla.

24. Dvere dráhového vozidla majú ochranné zariadenie, ktoré zabráni zraneniu cestujúcich pri zovretí. Dvere v pohybe sa dajú zastaviť silou 147 N.

25. Dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich má všetky dvere ovládateľné zo stanovišťa vodiča a jednotlivé dvere ovládacími prvkami dopytového ovládania umiestnenými v blízkosti dverí na vnútornej i vonkajšej strane vozidla. Uplatnenie dopytu na otvorenie dverí je signalizované na presvetlenom ovládači na vnútornej strane vozidla a stav možnosti uplatnenia dopytu na presvetlenom ovládači na vonkajšej strane vozidla. Uplatnenie dopytu je aktívne signalizované na stanovišti vodiča. Na základe uplatneného dopytu sa dvere otvoria po aktivácii uvoľnenia dverí na stanovišti vodiča a po zastavení vozidla. Uzatvorená poloha všetkých dverí dráhového vozidla alebo súpravy je aktívne signalizovaná na stanovišti vodiča.

26. Dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené zariadením na blokovanie rozjazdu pri otvorených dverách.

27. Zberač prúdu zabezpečí spoľahlivý odber prúdu z trolejového vedenia v celom pracovnom zdvihu až do skúšobnej rýchlosti dráhového vozidla.

28. Stanovište vodiča dráhového vozidla na prepravu cestujúcich je oddelené od priestoru pre cestujúcich a musí byť vybavené hasiacim prístrojom.

29. Zariadenie na stanovišti vodiča bezprostredne slúžiace na riadenie dráhového vozidla je umiestnené v operačnom dosahu vodiča. Signalizácia a indikácia funkcií dverí, bŕzd, svetiel, smerových svetiel a tachografu je umiestnená v zornom poli vodiča.

30. Stanovište vodiča dráhového vozidla sa dá vetrať priamo z vonkajšieho prostredia pomocou bočného odsúvacieho okna alebo výklopného okna alebo zo strešného vetráka.

31. Každé hnacie dráhové vozidlo má zariadenie na spiatočnú jazdu. Pri jednosmerných dráhových vozidlách sa v zadnej časti vozidla zriaďuje pomocné stanovište na riadenie dráhového vozidla.

32. Dráhové vozidlo je vyhotovené tak, aby bol zabezpečený výhľad vodiča všetkými potrebnými smermi za všetkých prevádzkových a poveternostných podmienok.

33. Konštrukcia dráhového vozidla zabezpečuje dobrý rozhľad vodiča dopredu i na obidve strany dráhového vozidla, zabraňuje cestujúcim, aby tento rozhľad rušili a umožňuje bezpečné vedenie hnacieho dráhového vozidla. Tejto požiadavke vyhovuje usporiadanie vozidlovej skrine, osobitne nezrkadlenie vnútra dráhového vozidla na čelnom okne pri umelom osvetlení.

34. Pre vodičov pohľad dozadu a kontrolu vnútornej časti dráhového vozidla je hnacie dráhové vozidlo vybavené vhodne umiestnenými spätnými zrkadlami v dostatočnej veľkosti, umožňujúcimi sledovať nástup i výstup cestujúcich alebo kamerovým systémom spĺňajúcim uvedené podmienky.

35. Hnacie dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené vonkajšími vyhrievanými spätnými zrkadlami.

36. Vodič je chránený spredu a zboku bezpečne skonštruovanou slnečnou clonou proti oslneniu slnečnými lúčmi.

37. Okno pred stanovišťom vodiča je vybavené takým zariadením, ktoré umožňuje dokonalý výhľad pri všetkých rýchlostiach vozidla i za mrazu, pri snežení a za dažďa - stierače, rozmrazovače; pohon stierača je motorický, napríklad elektrický alebo pneumatický a spoľahlivo plní svoju funkciu i pri najvyššej dovolenej rýchlosti dráhového vozidla.

38. Každé dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené vnútorným dorozumievacím zariadením dráhového vozidla umožňujúcim dávať zvukové signály z priestoru cestujúcich

na stanovište vodiča. Cestujúci pri použití tohto zariadenia dostane spätnú informáciu o vydaní signálu vodičovi - funkčnosť dorozumievacieho zariadenia.

39. Každé hnacie dráhové vozidlo je vybavené tachografom, ktorý na paneli vodiča zobrazuje najmenej okamžitú rýchlosť vozidla v $km.h^{-1}$ a počet ubehnutých km.

40. Registračné zariadenie sa umiestni tak, aby sa pri nehode nemohlo poškodiť a registruje najmenej posledných 500 m prebehnutej dráhy so záznamom:
    a) dráhy a rýchlosti,
    b) začiatku a konca brzdenia,
    c) druhu použitej brzdy,
    d) použitia smeroviek,
    e) použitia výstražného signálu (zvonec, húkačka).

41. Každé hnacie dráhové vozidlo je vybavené výstražným zariadením zvukovým - zvonec, húkačka a svetelným - prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel svetlometov, ovládaným zo stanovišťa vodiča, slúžiacim na varovanie účastníkov cestnej premávky.

42. Každé dráhové vozidlo je vybavené osobitným zariadením - spínačom umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel. Výstražnú činnosť smerových svetiel na stanovišti vodiča signalizuje osobitné optické kontrolné zariadenie s prerušovaným svetlom červenej farby.

43. Pre brzdy traťových strojov a dráhových vozidiel, ktoré nie sú určené na pravidelné používanie, s konštrukčnou rýchlosťou vyššou než 40 $km.h^{-1}$ platia primerane podmienky pre dráhové vozidlá určené na prepravu osôb.

44. Traťový stroj a dráhové vozidlo, ktoré nie sú určené na pravidelné používanie, s najvyššou dovolenou rýchlosťou do 40 $km.h^{-1}$, musia mať aspoň brzdu prevádzkovú a brzdu zaisťovaciu. Tieto brzdy musia byť na sebe nezávislé.

45. Prevádzková brzda musí zastaviť dráhové vozidlo zaťažené najviac 0,5 tony na priamej vodorovnej trati z rýchlosti 25 $km.h^{-1}$na dráhe najviac 26 m.

46. Na stanovišti vodiča, v dráhovom vozidle na prepravu cestujúcich, musí byť rozdielna frekvencia - výška tónu zvukových signálov zariadenia signalizujúceho prerušenie dodávky elektrickej energie do dráhového vozidla a vnútorného dorozumievacieho zariadenia z priestoru cestujúcich.

47. Každé dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je v priestore dverí vybavené svetelným a zvukovým signalizačným zariadením upozorňujúcim cestujúcich na ukončenie vystupovania a nastupovania do dráhového vozidla a zatváranie dverí vozidla. Signalizačné zariadenie sa automaticky uvedie do činnosti pred zatvorením dverí vozidla. Dĺžka svetelného a zvukového signálu sa dá regulovať v dĺžke od 3 do 6 sekúnd.

48. Pre dráhové vozidlá, ktoré sa počas jazdy riadia aj pravidlami cestnej premávky [3]), platia aj technické podmienky určené osobitným predpisom [5]).

49. Každé dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich, v ktorom sa budú môcť prepravovať detské kočíky, majú priestor na ich prepravu určený jednotne v blízkosti predných dverí.

50. Dráhové vozidlo má dvere a okná zabezpečené proti neoprávnenému otvoreniu zvonku.

51. Na dráhové vozidlá, ktoré sa nepoužívajú v pravidelnej doprave (napr. historické dráhové vozidlá), sa požiadavky uvedené v tejto časti vzťahujú primerane. Tieto dráhové vozidlá sa nesmú používať, ak svojím technickým stavom bezprostredne ohrozujú bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe.

52. Na určenie zábrzdných dráh platí, že:

    a) zábrzdná dráha je dráha, ktorú ubehne vozidlo od okamžiku zmeny polohy ovládacieho elementu brzdy (pedála, páky, tlačidla) vyvolané činnosťou vodiča (cestujúceho) do úplného zastavenia vozidla. Zábrzdná dráha nezahŕňa dráhu ubehnutú vozidlom počas reakcie vodiča.

    b) na zabezpečenie hodnôt východiskovej rýchlosti a zábrzdnej dráhy je nevyhnutné dodržať tento postup:

1. východisková rýchlosť v sa určí meraním času t, ktorý bol potrebný na prejdenie skúšobnej

dráhy s, a to za podmienky, že na začiatku tejto dráhy sa už dosiahla ustálená rýchlosť vozidla a že počas prechádzania tejto dráhy sa už nemanipulovalo s ovládacími časťami vozidla ovplyvňujúcimi jeho rýchlosť. Potom je východisková rýchlosť motorového vozidla daná vzťahom $v = s/t$ ($m.s^{-1}$), pričom sa priemerná rýchlosť dosiahnutá na skúšobnej dráhe má čo najviac priblížiť východiskovej rýchlosti brzdenia. Na dosiahnutie čo najväčšej presnosti je účelné merať rýchlosť na čo najkratšej dráhe, najviac 100 m. Východisková rýchlosť brzdenia je v tolerancii 10 % určenej východiskovej rýchlosti.

2. skúška brzdy sa dá vykonať tak, aby zábrzdná dráha nadväzovala súvislo a priamo na skúšobný úsek meranej rýchlosti; ide hlavne o vylúčenie reakčného času vodiča,

3. ak nie je k dispozícii zariadenie na označenie začiatku kontrolného úseku rýchlosti a začiatku zábrzdnej dráhy, možno skúšobný úsek trate na potrebné meranie rýchlosti a začiatok zábrzdnej dráhy vymedziť vopred. Pri tomto postupe je skúšobný úsek na meranie rýchlosti dlhší a musí sa prechádzať zotrvačnosťou rovnomernou rýchlosťou. Aby mal vodič dostatok času na prechod z jazdy na brzdenie, je medzi koncom skúšobného úseku meranej rýchlosti a začiatkom zábrzdnej dráhy vymedzená dostatočná vzdialenosť - asi 10 m.

c) skúšobná trať na vykonanie skúšok je priama a zabehnutá, so žliabkovými koľajnicami a pokiaľ možno vodorovná s maximálnym sklonom 5 promile. Pri prevádzkovom brzdení na sklone je nutné korigovať nameranú zábrzdnú dráhu takto:

1. pri stúpaní resp. klesaní 2-3 promile prirátaním resp. odrátaním 1 m,

2. pri stúpaní resp. klesaní 4-5 promile prirátaním resp. odrátaním 2 m. Vplyv sklonu sa vylúči určením strednej hodnoty zábrzdnej dráhy z obojsmerného merania na rovnakej skúšobnej dráhe. Pri záchrannom -núdzovom brzdení sa pri vypočítavaní zábrzdnej dráhy korekcie nevykonávajú.

d) určená východisková rýchlosť pre vozidlá s najvyššou dovolenou rýchlosťou do 40 $km.h^{-1}$ je 25 $km.h^{-1}$. Východisková rýchlosť brzdenia musí byť v tolerancii ± 10 % určenej východiskovej rýchlosti. Určená východisková rýchlosť pre vozidlá s najvyššou dovolenou rýchlosťou nad 40 $km.h^{-1}$ je 40 $km.h^{-1}$. Východisková rýchlosť brzdenia je v tolerancii ± 10 % určenej východiskovej rýchlosti. Predpísané zábrzdné dráhy sú uvedené v tabuľkách:

Pre vozidlá s najvyššou dovolenou rýchlosťou do 40 $km.h^{-1}$

Východisková rýchlosť vozidla	$km.h^{-1}$	22,5	23	23,5	24	24,5	25	25,5	26	26,5	27	27,5
Zábrzdná dráha v m	prev. brzda	23	23,5	24	24,5	25,5	26	26,5	27,5	29	29,5	30
	Záchr. brzda	10,5	11	11,5	12	12,5	13	13,5	14	14,5	15	15,5

Pre vozidlá s najvyššou dovolenou rýchlosťou nad 40 $km.h^{-1}$

Východisková rýchlosť vozidla	$km.h^{-1}$	36	37	38	39	40	41	42	43	44
Zábrzdná dráha v m	prev. brzda	44,5	47,5	49,5	52	55	58	60,5	63,5	66,5
	záchr. brzda	22	23	24,5	25,5	27	28,5	29,5	31	32,5
	samotná čel. brzda	44,5	47,5	49,5	52	53	58	60,5	63,5	66,5

E. Na schválenie typu dráhového vozidla trolejbusovej dráhy sa určujú tieto podmienky:

1. Priestory určené na výzbroj dráhového vozidla sú oddelené od priestoru pre cestujúcich.

2. Na skrini dráhového vozidla sú označené zdvíhacie miesta.

3. Vonkajší povrch dráhového vozidla nesmie mať ostré hrany alebo špicaté výčnelky smerujúce von z karosérie, ktoré by tvarom, rozmerom alebo tvrdosťou zväčšovali nebezpečenstvo poranenia osôb v prípade ich priameho stretu s dráhovým vozidlom alebo pri tlačení osôb po karosérii pri ich vzájomnej kolízii. Hrany majú mať zaoblenia

s polomerom najmenej 10 mm.

4. Každé dráhové vozidlo je vybavené:
a) najmenej dvoma na sebe nezávislými brzdami, z ktorých jedna je brzda prevádzková a druhá havarijná,
b) brzdou zaisťovacou.

5. Uvedené brzdy samostatne alebo vo vzájomnej súčinnosti zabezpečia brzdenie:
a) prevádzkové – elektrodynamická brzda s dobrzdením vzduchovou alebo hydraulickou sústavou,
b) havarijné – dvojokruhová, vzduchová, alebo hydraulická sústava,
c) núdzové – jeden okruh havarijnej brzdy,
d) zaisťovacie – parkovacia brzda.

6. Prevádzková brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najvyššou 0,5 ton so stredným spomalením najmenej 1,12 $m.s^{-2}$.

7. Havarijná brzda umožní zastavenie dráhového vozidla so záťažou najväčšou 0,5 ton so stredným spomalením najmenej 3,4 $m.s^{-2}$.

8. Núdzové brzdenie umožní zastavenie dráhového vozidla pri poruche havarijnej brzdy so stredným spomalením najmenej 2 $m.s^{-2}$.

9. Zaisťovacia brzda udrží plne obsadené dráhové vozidlo v pokoji na maximálnom sklone 18 %.

10. Vnútorný priestor dráhového vozidla je zhotovený a usporiadaný tak, aby pri prevádzke bola čo najmenšia možnosť poranenia cestujúcich o vyčnievajúce časti vo vnútri dráhového vozidla. Hrany vyčnievajúcich častí vo vnútornom priestore dráhového vozidla sú zaoblené polomerom najmenej 3,5 mm.

11. Podlaha dráhového vozidla je nešmykľavá a hrany schodov dobre viditeľné.

12. V dráhových vozidlách určených na prepravu cestujúcich na invalidných vozíkoch je umožnený bezpečný prechod vozíka na stanovište určené na jeho prepravu s možnosťou otočenia. Šírka dverí umožňuje bezbariérový a integrálny pohyb invalidného vozíka a je najmenej 850 mm a šírka miest na stanovište najmenej 900 mm. Miesto na státie invalidného vozíka je vybavené úchytmi proti nežiaducemu pohybu vozíka. Tieto dráhové vozidlá majú, ak to výška nástupišťa vyžaduje, aj zdvíhací mechanizmus.

13. Dráhové vozidlo je vybavené núdzovým osvetlením, ktoré v prípade výpadku vnútorného osvetlenia dostatočne osvetlí priestory dverí a núdzových výstupov.

14. Dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich má všetky dvere ovládateľné zo stanovišťa vodiča a jednotlivé dvere ovládacími prvkami dopytového ovládania umiestnenými v blízkosti dverí na vnútornej i vonkajšej strane vozidla. Uplatnenie dopytu na otvorenie dverí je signalizované na presvetlenom ovládači na vnútornej strane vozidla a stav možnosti uplatnenia dopytu na presvetlenom ovládači na vonkajšej strane vozidla. Uplatnenie dopytu je aktívne signalizované na stanovišti vodiča. Na základe uplatneného dopytu sa dvere otvoria po aktivácii uvoľnenia dverí na stanovišti vodiča a po zastavení vozidla. Uzatvorená poloha všetkých dverí dráhového vozidla je aktívne signalizovaná na stanovišti vodiča.

15. Najmenšia šírka otvorených dverí pre dva prúdy cestujúcich je najmenej 1 300 mm, pre jeden prúd 700 mm. Najmenšia výška dverí je 2 000 mm.

16. Dvere sú v uzatvorenej polohe zabezpečené. Dvere sa dajú v prípade núdze otvoriť ručne. Núdzové otvorenie dverí je zabezpečené proti zneužitiu. Predné dvere dráhového vozidla sa dajú ovládať samostatne a núdzovo otvoriť i zvonku dráhového vozidla.

17. Dvere majú ochranné zariadenie, ktoré zabráni zraneniu cestujúcich pri zovretí. Dvere v pohybe sa dajú zastaviť silou 147 N.

18. Zberač prúdu zabezpečí spoľahlivý odber prúdu z trolejového vedenia v celom pracovnom zdvihu až do konštrukčnej rýchlosti dráhového vozidla.

19. Stanovište vodiča dráhového vozidla sa dá vetrať priamo z vonkajšieho prostredia pomocou bočného odsúvacieho okna alebo zo strešného vetráka.

20. Stanovište vodiča dráhového vozidla na prepravu cestujúcich je oddelené od priestoru pre

cestujúcich a vybavené hasiacim prístrojom.

21. Zariadenie na vodičovom stanovišti bezprostredne slúžiace na riadenie dráhového vozidla je umiestnené v operačnom dosahu vodiča. Signalizácia a indikácia funkcií dverí, bŕzd, svetiel a tachografu je umiestnená v zornom poli vodiča.

22. Každé hnacie dráhové vozidlo má zariadenie na spiatočnú jazdu.

23. Dráhové vozidlo je vyhotovené tak, aby bol zabezpečený výhľad vodiča všetkými potrebnými smermi za všetkých prevádzkových a poveternostných podmienok.

24. Konštrukcia dráhového vozidla zabezpečuje dobrý rozhľad vodiča dopredu i na obidve strany dráhového vozidla, zabraňuje cestujúcim, aby tento rozhľad rušili a umožňuje bezpečné vedenie dráhového vozidla. Tejto požiadavke vyhovuje usporiadanie vozidlovej skrine, zvlášť nezrkadlenie vnútra dráhového vozidla na čelnom okne pri umelom osvetlení.

25. Pre vodičov pohľad naspäť a kontrolu vo vnútri dráhového vozidla je hnacie dráhové vozidlo vybavené vhodne umiestnenými spätnými zrkadlami v dostatočnej veľkosti, umožňujúcimi sledovať nástup i výstup cestujúcich.

26. Hnacie dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené vonkajšími vyhrievanými spätnými zrkadlami.

27. Vodič je chránený spredu a zboku bezpečne skonštruovanou slnečnou clonou (clonami) proti oslneniu slnečnými lúčmi.

28. Okno pred stanovišťom vodiča je vybavené takým zariadením, ktoré umožňuje dokonalý výhľad pri všetkých rýchlostiach vozidla i za mrazu, pri snežení a za dažďa - stierače, rozmrazovače; pohon stierača je motorický, napríklad elektrický alebo pneumatický a spoľahlivo plní svoju funkciu i pri najvyššej dovolenej rýchlosti vozidla.

29. Každé dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich musí byť vybavené vnútorným dorozumievacím zariadením dráhového vozidla umožňujúcim dávať zvukové signály z priestoru cestujúcich na stanovište vodiča. Cestujúci pri použití tohto zariadenia musí dostať spätnú informáciu o vydaní signálu vodičovi - funkčnosť dorozumievacieho zariadenia.

30. Každé hnacie dráhové vozidlo musí byť vybavené výstražným zariadením zvukovým - húkačka a svetelným - prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel svetlometov, ovládaným zo stanovišťa vodiča slúžiacim na varovanie účastníkov cestnej premávky.

31. Každé dráhové vozidlo musí byť vybavené osobitným zariadením - spínačom umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel. Výstražnú činnosť smerových svetiel musí na stanovišti vodiča signalizovať osobitné optické kontrolné zariadenie s prerušovaným svetlom červenej farby.

32. Každé dráhové vozidlo musí byť vybavené tachografom, ktorý musí na paneli vodiča zobrazovať najmenej okamžitú rýchlosť dráhového vozidla v $km.h^{-1}$ a počet ubehnutých km.

33. Registračné zariadenie sa musí umiestniť tak, aby pri nehode sa nemohlo poškodiť a musí registrovať najmenej posledných 500 m prebehnutej dráhy so záznamom:
    a) dráhy a rýchlosti,
    b) začiatku a konca brzdenia,
    c) druhu použitej brzdy,
    d) použitia smeroviek,
    e) použitia výstražného signálu.

34. Dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je vybavené zariadením na blokovanie rozjazdu pri otvorených dverách.

35. Na stanovišti vodiča, v dráhovom vozidle na prepravu cestujúcich je rozdielna frekvencia - výška tónu zvukových signálov zariadenia signalizujúceho prerušenie dodávky elektrickej energie do dráhového vozidla a vnútorného dorozumievacieho zariadenia z priestoru cestujúcich.

36. Každé dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich je v priestore dverí vybavené svetelným a zvukovým signalizačným zariadením upozorňujúcim cestujúcich na ukončenie vystupovania a nastupovania do dráhového vozidla a zatváranie dverí dráhového vozidla.

Signalizačné zariadenie sa automaticky uvedie do činnosti pred zatvorením dverí dráhového vozidla. Dĺžka svetelného a zvukového signálu sa dá regulovať v dĺžke od 3 do 6 sekúnd.

37. Dráhové vozidlo má dvere a okná zabezpečené proti neoprávnenému otvoreniu zvonku.

38. Na dráhové vozidlá, ktoré sa nepoužívajú v pravidelnej doprave, napríklad historické dráhové vozidlá sa ďalšie požiadavky uvedené v tejto časti vzťahujú primerane. Tieto dráhové vozidlá sa nesmú používať, ak svojím technickým stavom bezprostredne ohrozujú bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo prevádzkovania dopravy na dráhe.

F. Na schválenie typu dráhového vozidla lanovej dráhy sa určujú tieto podmienky:

1. Nosné časti dráhových vozidiel sú dimenzované na statické zaťaženie s päťnásobnou bezpečnosťou k hranici pevnosti.

2. Dráhové vozidlo sa vyhotoví tak, aby umožňovalo záchranu cestujúcich.

3. Na obidvoch čelách dráhového vozidla pozemnej lanovej dráhy určeného na prepravu viac ako 15 osôb je stanovište sprievodcu. Toto stanovište je oddelené od priestoru pre cestujúcich.

4. Dvere oddielu pre cestujúcich sú posuvné a dostatočne mechanicky pevné. Ak sa ovládajú zariadením, nesmie rýchlosť zatvárania dverí prekročiť 0,3 $m.s^{-1}$ a sila pri zovretí dvermi nesmie prekročiť 147 N. Dvere v uzatvorenej polohe sú zabezpečené. Otváranie dverí v priestore pre cestujúcich sa nezriaďuje. Dráhové vozidlá sú vybavené núdzovým otváraním dverí zvonku.

5. Dráhové vozidlo pozemnej lanovej dráhy je vybavené pre núdzové a bezpečné vystúpenie cestujúcich na trať. Z oddielu sprievodcu sa dá bezpečne vystúpiť na trať bez použitia prídavných zariadení.

6. Dráhové vozidlo pozemnej lanovej dráhy je vybavené najmenej jednou brzdou pôsobiacou na vodiacu koľajnicu alebo brzdné lano, ktoré zastaví so spomalením najviac 2 $m.s^{-2}$.

7. Brzda automaticky zapôsobí pri náhlom uvoľnení ťažného lana alebo i príťažného lana, ak je použité. Zapôsobenie brzdy je zapojené do zabezpečovacích obvodov lanovej dráhy. Brzda má aj zariadenie na ovládanie sprievodcom.

8. Dráhové vozidlo pozemnej lanovej dráhy s pevným uchytením na obežné lano nemusí byť vybavené brzdou podľa bodu 6.

9. Kolesá dráhového vozidla pozemnej lanovej dráhy na strane vodiacej koľajnice majú obojstranný okolesník usporiadaný tak, aby sa vždy zaistilo bezpečné smerové i stranové vedenie vozidla.

10. Podvozok dráhového vozidla pozemnej lanovej dráhy vybavený pneumatikami musí byť usporiadaný tak, aby zabezpečoval smerové i stranové vedenie dráhového vozidla.

11. Dráhové vozidlo na prepravu viac ako 15 osôb sprevádza sprievodca. Stanovište sprievodcu je vybavené ovládaním na riadenie dráhového vozidla v súčinnosti so systémom lanovej dráhy.

12. Otváranie okien je upravené tak, aby bola vždy zaručená bezpečnosť cestujúcich a prevádzky.

13. Skriňa dráhového vozidla je krytá od podlahy najmenej do výšky lakťovej opory. Skriňa pre stojacich existujúcich je krytá najmenej do výšky 1,1 m.

14. Zatvárací mechanizmus dverí zabezpečí aj pri nedovretých dverách, aby boli dvere zabezpečené tak, aby cestujúci nemohli byť ohrození. Opätovné otvorenie dverí umožní až manipulácia s otváracím mechanizmom.

15. Dvere kabín, ktoré nesprevádza sprievodca, sa nedajú zvnútra otvoriť. Zatvorené dvere sú mechanicky zabezpečené.

16. Záves dráhového vozidla umožní jeho zvislú polohu bez ohľadu na sklon trate alebo lana a to i v možných, obvyklých prípadoch sústredenia hmotnosti do jedného miesta.

17. Dĺžka závesu sa zvolí tak, aby sa aj pri najnepriaznivejšom naklonení vozidla v miestach najväčšieho sklonu lana zachovala bezpečná vzdialenosť vozidla od lana, podpier a ich príslušenstva, prípadne akýchkoľvek častí traťových konštrukcií. Pri zastavení vozňa sa

vozeň vychýlený najväčším spomalením nepriblíži k akejkoľvek pevnej časti na vzdialenosť menšiu ako 0,5 m.

18. Záves dráhového vozidla dvojlanovej kyvadlovej lanovej dráhy je vybavený behúňom, ktorý zabezpečí bezpečné vedenie vozidla po nosnom lane.

19. Behúň je vybavený zariadením na spojenie dráhového vozidla s ťažným a príťažným lanom a brzdou pôsobiacou priamo na nosné alebo brzdné lano. Zapôsobenie brzdy je zapojené do zabezpečovacieho obvodu lanovej dráhy.

20. Brzda na behúni zapôsobí automaticky pri poklese ťahu v ťažnom alebo príťažnom lane.

21. Otvorené vozidlo lanovej dráhy je vybavené zábranou proti pádu osôb. Výklopný rám zábrany je vyvážený na ľahkú manipuláciu a stabilizovaný v obidvoch krajných polohách. Je vybavený stúpadlami pre nohy cestujúcich.

22. Čelná hrana sedadla je zaoblená alebo obložená tak, aby sa znížila možnosť nebezpečného nárazu na nohy cestujúceho.

23. Kryt otvoreného dráhového vozidla (sedačky) sa dá ľahko otvárať a zatvárať. V otvorenom stave časti krytu nezasahujú von z prechodového profilu. Kryty sú vybavené zariadením, ktoré zabezpečí, že sedačka s otvoreným krytom nevyjde na trať.

24. Otvorené dráhové vozidlá lanových dráh – gondoly, koše sú vybavené pevnou skriňou a zábradlím najmenej 1,1 m nad podlahou.

25. Pre závesy otvorených dráhových vozidiel platia primerane ustanovenia bodov 16 a l7.

26. Montážne dráhové vozidlo je vybavené plošinou na prístup k zariadeniu lanovej dráhy, úložným priestorom na náradie a materiál a kotvovými úchytmi na pripevnenie bezpečnostných pásov zamestnancov.

27. Sanitné dráhové vozidlo je uspôsobené na prepravu zranených poležiačky.

28. Celková hmotnosť montážneho, nákladného alebo sanitného vozňa neprekročí určenú hmotnosť dráhového vozidla na prepravu osôb. Každé dráhové vozidlo je označené maximálnym dovoleným zaťažením.

Štvrtá časť

Najväčšie prípustné tolerancie hmotností, rozdielu hmotností na dvojkolesie a rozdielu hmotností na kolesá vozidiel železničných dráh

A. Hnacie vozidlá, riadiace vozne, elektrické vozne, motorové vozne, elektrické a motorové jednotky s podvozkami typu „jacobs“ na železničnej dráhe

1. Celková hmotnosť dráhového vozidla môže byť v rozmedzí 99 % až 103 % stanovenej hmotnosti, t. j. prípustná tolerancia je –1 % až +3 %. Celkovou hmotnosťou sa rozumie hmotnosť plne vyzbrojeného vozidla s prevádzkovými hmotami – bez náplne vody pre sociálne a hygienické zariadenia.

2. Hmotnosť na nápravu pri elektrických a motorových rušňoch dvojnápravových elektrických a motorových vozidiel je podielom celkovej hmotnosti vozidla a počtu dvojkolesí, to znamená hmotnosť vozidla je rovnomerne rozdelená na všetky dvojkolesia (neplatí pre asymetricky usporiadané pojazdy, pre ktoré je nevyhnutné hmotnosť na nápravu určiť výrobcom samostatne pre každý jednotlivý prípad).

3. Hmotnosť na nápravu pri podvozkových elektrických a motorových vozidlách je podielom hmotnosti pripadajúcej na príslušný podvozok a počtu dvojkolesí, toto neplatí pre asymetricky usporiadané pojazdy, pre ktoré treba hmotnosť na dvojkolesie určiť výrobcom pre každý jednotlivý prípad.

4. Dovolené tolerancie

4.1. Pri jedno- a dvojnápravových podvozkoch môže rozdiel hmotnosti na nápravy v podvozku dosahovať najviac ±2 % priemernej hmotnosti na nápravu, t. j. hmotnosť na jedno dvojkolesie musí byť aspoň 98 %, hmotnosť na druhé dvojkolesie môže byť najviac 102 % priemernej hmotnosti na nápravu; neplatí pre asymetricky usporiadané pojazdy, pre ktoré je nevyhnutné hmotnosť na nápravu určiť výrobcom pre každý prípad osobitne.

4.2. Pri trojnápravových podvozkoch môže rozdiel hmotnosti na nápravu v podvozku dosahovať

najviac ±2,5 % priemernej hmotnosti na nápravu, t. j. hmotnosť na každé dvojkolesie nesmie klesnúť pod 97,5 % a presiahnuť 102,5 % priemernej hmotnosti na nápravu.

5. Pri parných rušňoch, ktoré nie sú v bežnej prevádzke nasadzované, je rozdelenie hmotnosti a príslušnej tolerancie riešené vlastným opatrením dopravcu tak, aby bola zachovaná bezpečnosť železničnej prevádzky.

6. Rozdiel hmotnosti na kolesá pri tom istom dvojkolesí hnacích vozidiel všetkých trakcií môže dosahovať najviac 4 % príslušnej hmotnosti na nápravu, t. j. hmotnosť na jedno koleso musí byť aspoň 48 % a hmotnosť na druhé koleso môže byť najviac 52 % príslušnej hmotnosti na celé dvojkolesie.

B. Ťahané dráhové vozidlá železničnej dráhy

1. Údaj o vlastnej hmotnosti vozidla podľa technických podmienok vozidla vyznačený na vozidle sa nesmie líšiť od skutočnej hmotnosti prázdneho vozidla na origináli vážneho lístka viac ako o ±1 %.

2. Hmotnosti na nápravu pri bezpodvozkových vozidlách sú podielom celkovej hmotnosti vozidla a počtu dvojkolesí. Pri dvojnápravových podvozkoch sú podielom hmotnosti pripadajúcej na podvozok a počtu dvojkolies. Pre viacnápravové podvozky platí odchylný vzťah vyplývajúci z ich konštrukcie.

3. Dovolené tolerancie

3.1. Pre bezpodvozkové vozidlá a vozidlá s jednonápravovými podvozkami môže byť rozdiel odvážených hmotností na nápravu najviac ±5 % priemernej hmotnosti na nápravu, t. j. odvážená hmotnosť na nápravu jedného dvojkolesia musí byť aspoň 45 % a odvážená hmotnosť na nápravu druhého dvojkolesia môže byť najviac 55 % hmotnosti prázdneho vozidla.

3.2. Pre dvojnápravové podvozky môže byť rozdiel odvážených hmotností na náprave najviac ±2 % priemernej hmotnosti na nápravu, t. j. odvážená hmotnosť na jedno dvojkolesie musí byť aspoň 98 %, odvážená hmotnosť na druhé dvojkolesie môže byť najviac 102 % priemernej hmotnosti na dvojkolesie.

3.3. pre viacnápravové podvozky môže byť rozdiel odvážených hmotností na náprave pri podvozku najviac ±2,5 % určenej hmotnosti na nápravu, t.j. odvážená hmotnosť na každé dvojkolesie nesmie klesnúť pod 97,5 % a presiahnuť 102,5 % určenej hmotnosti na dvojkolesie.

3.4. Rozdiel odvážených hmotností na kolesá pri tom istom dvojkolesí prázdnych vozidiel môže dosiahnuť

a) pri osobných vozidlách najviac 8 % zo stanovenej hmotnosti na nápravu, t. j. odvážená hmotnosť na jedno koleso je najmenej 46 % a odvážená hmotnosť na druhé koleso môže byť najviac 54 % príslušnej hmotnosti na celé dvojkolesie,

b) pri nákladných vozidlách a koľajových žeriavoch najviac 10 % z určenej hmotnosti na nápravu, t. j. odvážená hmotnosť na jedno koleso musí byť najmenej 45 % a odvážená hmotnosť na druhé koleso môže byť najviac 55 % príslušnej hmotnosti na celé dvojkolesie. Toto ustanovenie neplatí pre podvozok Y-25-c, pre ktorý sa tolerancie stanovia osobitne.

C. Traťový stroj s vlastným pohonom

1. Na traťovom stroji s vlastným pohonom sa vyznačený údaj o vlastnej hmotnosti vozidla nelíši od skutočnej hmotnosti viac než o 1 %.

2. Dovolené tolerancie

2.1. Pri dvojnápravových traťových strojoch s vlastným pohonom je rozdiel hmotností na dvojkolesia menší ako 20 % celkovej hmotnosti vozidla.

2.2. Pri podvozkových traťových strojoch s vlastným pohonom nie je rozdiel hmotností na dvojkolesia väčší než 1:1,4.

2.3. Rozdiel hmotností na kolesá toho istého dvojkolesia je v prepravnej polohe najviac 8 % príslušnej hmotnosti na dvojkolesie.

D. Nastavovanie hmotnosti na dvojkolesie a na koleso

1. Pri stavbe dráhového vozidla sa musí vziať do úvahy aj hmotnosť dráhového vozidla na jeden meter dĺžky s ohľadom na jeho prechodnosť a triedy tratí.
2. Pri nastavovaní hmotnosti na nápravu, prípadne hmotnosti na koleso pri hnacích a ťahaných dráhových vozidlách je bezpodmienečne nevyhnutné dodržať výkresovú toleranciu vôle na zvislý pohyb ložiskovej skrine smerom nadol.

Príloha č. 3
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

MINIMÁLNY ROZSAH TECHNICKEJ KONTROLY

Prvá časť
Minimálny rozsah technickej kontroly dráhového vozidla na železničnej dráhe

Každé novovyrobené, rekonštruované alebo opravené vozidlo sa musí podrobiť technickej kontrole. Kladný výsledok technickej kontroly je jednou z podmienok na schválenie technickej spôsobilosti vozidla a overenia zhodnosti so schváleným typom.

Pri technickej kontrole alebo pravidelnej technickej kontrole podľa prílohy č. 5 tejto vyhlášky sa musí skontrolovať:

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
1	Správnosť a úplnosť označenia a nápisov uvedených na vozidle (príloha č. 2, prvá časť, bod 12)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
2	Naväzacie zariadenie (technický stav, typ, výška nad rovinou temena koľaje)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
3	Ťahadlové zariadenie (technický stav, typ, výška nad rovinou temena koľaje)	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
4	Dvojkolesie (technic	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	ký stav, rozkolie, obrys kolesa)							
5	Úplnosť a funkčnosť brzdového výstroja a vrátane stacionárnej skúšky tesnosti a funkcie odbrzďovača.	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
6	Funkčnosť zaisťovacej brzdy	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
7	Dôležité rozmerové parametre, vrátane kontroly obrysu pri prvom uvedení do prevádzky a po periodickej oprave	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
8	Skutočná hmotnosť vozidla – dodržanie podmienok[15])	E	M	MVJ	EVJ			
9	Hmotnosť na jednotlivé kolesá [15])	E	M	MVJ	EVJ			
10	Priemerná skutočná hmotnosť na	E	M	MVJ	EVJ			

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	nápravu každého dvojkolesia[15])							
11	Splnenie podmienok pre vzťah medzi hmotnosťami na koleso toho istého dvojkolesia[15])	E	M	MVJ	EVJ			
12	Splnenie podmienok pre vzťah medzi hmotnosťami na nápravu dvojkolesia toho istého podvozku[15])	E	M	MVJ	EVJ			
13	Tesnosť proti úniku mazadiel	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
14	Stav dôležitých dielov vozidla – upevnenie dielov proti pádu na trať, vypruženie, podvozok, spojkové hadice vzduchových okruhov brzdy a napájacieho potrubia	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
15	Úplnos	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	ť vybavenia vozidla							
16	Úplnosť dokladov vozidla, zápisy o kontrole hlavných agregátov, tlakových nádob, o revízii elektrických zariadení a iné	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
17	Predpísané vybavenie, návestné svietidlá, húkačky, vnútorné osvetlenie pracovných priestorov, hasiace prístroje a iné	E	M	MVJ	EVJ	O		T
18	Funkčnosť vonkajšieho osvetlenia vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O		T
19	Funkčnosť klimatizačného zariadenia vozidla	E	M	MVJ	EVJ	O		T
20	Funkčnosť vykurovania a vetrania kabíny rušňovodiča a pri	E	M	MVJ	EVJ			T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	traťových strojoch stanovišťa obsluhy							
21	Funkčnosť ovládacích prvkov vozidla – stanovišťa rušňovodiča	E	M	MVJ	EVJ			T
22	Funkčnosť pieskovacieho zariadenia	E	M	MVJ	EVJ			T
23	Funkčnosť vlakového zabezpečovača alebo zariadenia na kontrolu bdelosti	E	M	MVJ	EVJ			T
24	Kontrola typu rýchlomeru, lehoty predpísaného overenia, pri mechanických rýchlomerov kontrola správnosti nastavenia písadiel a kvalita zápisu písadlami	E	M	MVJ	EVJ			T
25	Funkčnosť pomocných strojov	E	M	MVJ	EVJ			T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
26	Funkčnosť zariadenia na tvorbu čistiaceho účinku pomocou brzdových klátikov	E	M	MVJ	EVJ			T
27	Funkčnosť meničov	E	M	MVJ	EVJ	O		T
28	Funkčnosť zariadení na mazanie okolesníkov	E	M	MVJ	EVJ			T
29	Funkčnosť uzemňovačov, odpojovačov, zberačov, hlavného vypínača, trakčného transformátora a pod.	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
30	Funkčnosť vnútorného osvetlenia priestoru pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
31	Funkčnosť vykurovania a vetrania priestoru pre cestujúcich			MVJ	EVJ	O		
32	Ovládateľnosť dverí, okien a zariadení určený	E	M	MVJ	EVJ	O		T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	ch na ovládanie							
33	Kontrola držadiel, stúpačiek a nakladacích plošín pre vozíky imobilných cestujúcich	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
34	Kontrola emisií spaľovacieho motora [16])		M	MVJ				T
35	Funkčnosť spúšťacieho zariadenia spaľovacieho motora		M	MVJ				T
36	Funkčnosť prístrojov podávajúcich údaje o činnosti spaľovacieho motora [16])		M	MVJ				T
37	Funkčnosť regulačného zariadenia okruhov chladenia spaľovacieho motora			MVJ				T
38	Funkčnosť požiarnej signalizácie a protipožiarneho	E	M	MVJ	EVJ			T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	systému							
39	Funkčnosť mnohočlenného riadenia pri zdvojených hnacích vozidlách	E	M	MVJ	EVJ			T
40	Funkčnosť ovládacích mechanizmov	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
41	Zhotovenie podláh, bočníc, striech y a ich stav	E	M	MVJ	EVJ	O	N	T
42	Zhotovenie príchytiek na colné uzávery a ich stav						N	
43	Funkčnosť WC			MVJ	EVJ	O		
44	Funkčnosť umyvárne	E	M	MVJ	EVJ	O		T
45	Funkčnosť meracích, kontrolných a signalizačných prístrojov a ochrán	E	M	MVJ	EVJ	O		T
46	Funkčnosť elektrickej výzbroje	E	M	MVJ	EVJ	O		T
47	Stav prechodového zariadenia na prechod	E	M	MVJ	EVJ	O		T

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
	medzi vozidlami							
48	Funkčnosť pracovnej časti traťového stroja							T
49	Nedeštruktívny test celistvosti náprav v zamontovanom stave pri vozidlách[17])						N	
50	Vizuálna kontrola celistvosti náprav pojazdu v zamontovanom stave						N	

Pre parné rušne platia poradové čísla: 1 – 18, 20 – 22, 24, 25, 33, 40, 41, 45 a 46.

Použité skratky pre druh dráhového vozidla majú tento význam:

E – elektrické rušne

M – motorové rušne

MVJ – motorové vozne a jednotky

EVJ – elektrické vozne a jednotky

O – osobné vozne[18])

N – nákladné vozne[18])

T – traťové stroje určené na výstavbu, opravy a údržbu dráh; na ich zariadenia a nadstavby platia osobitné
podmienky

Druhá časť

Minimálny rozsah technickej kontroly dráhového vozidla pre špeciálnu dráhu, električkovú dráhu a trolejbusovú dráhu

Pri technickej kontrole sa musí skontrolovať:

Por. č.	Rozsah	Druh vozidla						
1	Správnosť a úplnosť jeho označenia a nápisov uvedených na vozidle	EL	TR	M	O	N	EVM	S
2	narážacie zariadenie – technický stav, typ, výška nad rovinou temena koľaje	EL		M	O	N	EVM	S
3	ťažné zariadenie, spriahadlo – technický stav, typ, výška nad rovinou temena koľaje	EL	TR	M	O	N	EVM	S
4	podvozok, dvojkolesie – rozkolie, jazdný obrys kolesa	EL	TR	M	O	N	EVM	S
5	úplnosť a funkčnosť brzdového výstroja vrátane stacionárnej skúšky a funkcie odbrzďovača	EL	TR	M	O	N	EVM	S
6	funkčnosť zaisťovacej brzdy	EL	TR	M	O	N	EVM	S
7	dôležité rozmerové parametre, vrátane kontroly obrysu pri prvom uvedení do prevádzky a po oprave	EL	TR	M	O	N	EVM	S
8	skutočná hmotnosť vozidla – dodržanie podmienok[18])	EL	TR	M	O	N	EVM	S
9	hmotnosť na jednotlivé kolesá[15])	EL		M	O	N	EVM	S
10	tesnosť proti úniku mazadiel	EL	TR	M	O	N	EVM	S
11	stav dôležitých dielov vozidla – úchytu dielov proti pádu na trať, vypruženie, podvozok, spojkové hadice vzduchových okruhov brzdy a napájacieho potrubia	EL	TR	M	O	N	EVM	S
12	úplnosť vybavenia vozidla	EL	TR	M	O	N	EVM	S
13	úplnosť dokladov vozidla – zápisy o kontrole hlavných agregátov, tlakových nádob, o revízii elektrických zariadení a iné	EL	TR	M	O	N	EVM	S
14	predpísané vybavenie – návestné lampáše, húkačky, vnútorné osvetlenie pracovných priestorov, hasiace prístroje a iné	EL	TR	M	O		EVM	S
15	funkčnosť vonkajšieho osvetlenia vozidla	EL	TR	M	O		EVM	S
16	funkčnosť vykurovania a vetrania kabíny osoby vedúcej hnacie vozidlo a emisná kontrola	EL	TR	M			EVM	S
17	funkčnosť ovládacích prvkov vozidla – stanovišťa osoby vedúcej hnacie vozidlo	EL	TR	M			EVM	S
18	funkčnosť vlakového zabezpečovacieho zariadenia alebo zariadenia na kontrolu bdelosti			M			EVM	
19	funkčnosť rýchlomeru	EL	TR	M			EVM	S
20	funkčnosť pomocných strojov			M			EVM	S
21	funkčnosť meničov			M	O		EVM	
22	funkčnosť uzemňovačov, odpojovačov, zberačov, hlavného vypínača a pod.	EL	TR	M	O		EVM	
23	funkčnosť vnútorného osvetlenia priestoru pre cestujúcich	EL	TR	M	O		EVM	
24	ovládateľnosť dverí (a signalizácia), okien a zariadení, ktoré sú určené na ovládanie	EL	TR	M	O	N	EVM	S
25	funkčnosť požiarnej signalizácie a protipožiarneho systému	EL	TR	M	O		EVM	S
26	funkčnosť viacnásobného riadenia	EL		M	O		EVM	S
27	zhotovenie podláh, bočníc a strechy a ich stav	EL	TR	M	O	N	EVM	S
28	funkčnosť meracích, kontrolných a signalizačných prístrojov a ochrán	EL	TR	M			EVM	S
29	funkčnosť elektrickej výzbroje	EL	TR	M	O		EVM	S
30	stav prechodového zariadenia na prechod medzi vozidlami	EL			O		EVM	S

Použité skratky pre druh vozidla majú tento význam:

EL – dráhové vozidlo električkovej dráhy

TR – dráhové vozidlo trolejbusovej dráhy

EVM – elektrické vozidlá metra

S – motorové rušne metra a špeciálne konštruované koľajové vozidlá určené na výstavbu, opravy a údržbu metra

M – rušne špeciálnej dráhy turistickej

O – osobné vozne špeciálnej dráhy turistickej

N – nákladné vozne špeciálnej dráhy turistickej

Príloha č. 4
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

TECHNICKÉ PREUKAZY DRÁHOVÝCH VOZIDIEL

TECHNICKÉ PREUKAZY DRÁHOVÝCH VOZIDIEL

Prvá časť
Technický preukaz dráhových vozidiel špeciálnych dráh

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

T E C H N I C K Ý P R E U K A Z
dráhového vozidla špeciálnych dráh

Technický preukaz ..... vozidla séria ..... číslo .....

Vydanie technického preukazu dráhového vozidla ..... dráhy

Evidenčné číslo vozidla .....
Dopravca .....
Adresa, IČO.....
Držiteľ/Vlastník vozidla.....
Adresa, IČO.....
Prevádzkovateľ dráhy.....
Adresa, IČO.....

Vydanie technického preukazu

V ..... dňa ....
odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu
a podpis oprávneného pracovníka

Vozidlo prevedené – odhlásené (na koho, kam, dôvod)

V ..... dňa ....
odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu
a podpis oprávneného pracovníka

Evidenčné číslo vozidla .....
Dopravca .....
Adresa, IČO.....
Držiteľ/Vlastník vozidla.....
Adresa, IČO.....
Prevádzkovateľ dráhy.....
Adresa, IČO.....

Vydanie technického preukazu

V ..... dňa ....
odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu
a podpis oprávneného pracovníka

1	Druh vozidla		
2	Továrenská značka, typ vozidla	Typ vozidla:	Výrobca:
		Inventárne číslo:	Výrobné číslo:
		Rad vozidla:	Rok výroby:
3	Hmotnosť vozidla	prázdneho: ..... kg	max. obsadeného: .....kg
4	Max. konštrukčná rýchlosť	..... $km.h^{-1}$	
5	Zmeny, rekonštrukcie a úpravy:		
6	Menovité napätie trakčnej sústavy	..... V ..... Hz	Dovolené odchýlky: + ... V - V
7	Menovité napätie ovlád. pom. obvodov	 V	
8	Batéria	Typ batérie:	Menovité napätie:
9	Brzdy	prevádzková:	
		núdzová:	
		zaisťovacia:	
		záchranná:	
10	Spaľovací motor	Druh:	Výrobné číslo:
		Typ:	Výrobca:
		Men. výkon:	Pri..... otáčkach/min
11	Doplnky:		
Technický preukaz ..... vozidla séria..... číslo.....			

Uvedené ..... vozidlo sa zhoduje s typom, ktorého technická spôsobilosť bola schválená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky pod číslom ..... zo dňa ..... V ..... dňa .... výrobca-dovozca
Schvaľovací orgán podľa ustanovení § 21 až 23 zákona Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a na podklade kladných výsledkov technicko-bezpečnostnej skúšky a technickej kontroly povoľuje ..... vozidlo do trvalej prevádzky. Protokol technicko-bezpečnostnej skúšky č. ..... zo dňa ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka
Vlastník/držiteľ ..... vozidla a) názov a adresa prevádzkovateľa dráhy: ..... b) názov a adresa vlastníka vozidla: ..... c) vozidlo prevzaté do stavu dňa ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky a podpis vlastníka/držiteľa
Technický preukaz ..... vozidla séria ..... číslo .....

ZOZNAM UTZ

Evidenčné číslo	Dátum vydania	Evidenčné číslo	Dátum vydania

Miesto na ďalšie úradné záznamy
Technický preukaz ..... vozidla séria ..... číslo .....

Technické kontroly vozidla vrátane kontroly úplnosti dokladov		
Dátum kontroly	**Záznam o technickom stave ..... vozidla**	**Odtlačok pečiatky poverenej osoby a podpis zodpovedného pracovníka**
Technický preukaz ..... vozidla séria..... číslo.....		

Poznámka:

Pri pravidelnej kontrole technického stavu dráhového vozidla musí byť preukázané aj vyhlásenie o zhode typu (ktoré bude súčasťou dokladov dráhového vozidla).

Druhá časť

Technický preukaz dráhových vozidiel električkových dráh

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

T E C H N I C K Ý P R E U K A Z
električkového vozidla

Technický preukaz električkového vozidla séria E číslo ...

Pridelenie evidenčného čísla a držiteľ električkového vozidla
Vozidlu pridelené evidenčné číslo ..... Držiteľ vozidla ..... Adresa, IČO ..... Názov prevádzkovateľa dráhy ..... Adresa, IČO ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka
Vozidlo prevedené – odhlásené (na koho, kam, dôvod) V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka
Vozidlu pridelené evidenčné číslo ..... Držiteľ vozidla ..... Adresa, IČO ..... Názov prevádzkovateľa dráhy ..... Adresa, IČO ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka

1	Druh vozidla	**Električkové vozidlo**	
2	Továrenská značka, typ vozidla	Typ vozidla:	Výrobca:
		Inventárne číslo:	Výrobné číslo:
		Počet článkov:	Rok výroby:
3	Hmotnosť vozidla	prázdneho: ..... kg	max. obsadeného: ..... kg
4	Max. rýchlosť	s novými kolesami ..... $km.h^{-1}$	
5	Dovolený sklon trate	..... %	
6	Vzájomná možnosť spájania rovnakých typov:		
7	Vozidlová skriňa električkového vozidla	Počet dverí:	Systém ovládania dverí:
		Miest – na sedenie: ..... – na státie:	Plocha podlahy na státie: ..... m^2
		Dĺžka skrine: ..... mm	Šírka skrine: ..... mm
		Výška skrine od TK ..... mm	Vzdialenosť otoč. čapov: ..... mm
		Výška so stiahnutým zberačom: ..... mm	Pracovný rozsah zberača: ..... mm
8	Podvozok	Počet podvozkov:	Počet trakčných podvozkov:
		Počet trakčných motorov:	Výrobca:
		Typ prevodovej skrine:	Spôsob vypruženia:
		Rozchod: ..... mm	Rozvor v podvozku: ..... mm
		Priemer nových kolies: ..... mm	
9	Vetranie a kúrenie:	Systém vetrania:	Systém kúrenia:
Technický preukaz električkového vozidla séria E číslo ..			

10	Trakčný motor	Typ trakčného motora:	Výrobca:
		Menovité napätie: V	Trvalý výkon pri ..... ot/min ..... kW
		Prúd pri trvalom výkone: ..... A	Maximálne otáčky: ..... ot/min
		Spôsob chladenia:	Spôsob shuntovania:
11	Menovité napätie trakčnej sústavy	 V	Dovolené odchýlky: + ... V – V
12	Menovité napätie pom. ovlád. obvodov	 V	
13	Batéria	Typ batérie:	Menovité napätie:
14	Vozidlová zem		
15	Stupeň odrušenia rozhlasu a televízie		
16	Hlučnosť vozidla	vnútorná: ..... dB(A)	vonkajšia: ..... dB(A)
17	Brzdy	prevádzková hlavná:	
		núdzová:	
		zaisťovacia:	
		záchranná:	
18	Doplnky:		

Uvedené električkové vozidlo sa zhoduje s typom, ktorého technická spôsobilosť bola schválená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky pod číslom .. .. zo dňa .....

V ..... dňa .....

.....
výrobca-dovozca

Schvaľovací orgán podľa ustanovení § 22 a 23 zákona Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a na podklade kladných výsledkov technicko-bezpečnostnej skúšky a technickej kontroly povoľuje ..... vozidlo do trvalej prevádzky.

Protokol technicko-bezpečnostnej skúšky č. ..... zo dňa .....

V ..... dňa .....

....
odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka

Držiteľ električkového vozidla

a) názov a adresa prevádzkovateľa dráhy: .....
.....

b) názov a adresa vlastníka vozidla: .....
.....

c) vozidlo prevzaté do stavu dňa .....
.....

V ..... dňa .....

.....
odtlačok pečiatky a podpis držiteľa

Technický preukaz električkového vozidla séria E číslo .....

Miesto na ďalšie úradné záznamy

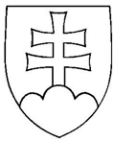
Technické kontroly električkového vozidla		
Dátum kontroly	**Záznam o technickom stave električky**	**Odtlačok pečiatky poverenej osoby a podpis zodpovedného pracovníka**
Technický preukaz električkového vozidla .....séria E číslo		

Celková oprava električkového vozidla (Vypĺňa držiteľ električkového vozidla alebo opravovňa)		
Dátum opravy	**Rozsah vykonanej opravy, záznam zmeny výrobného čísla, typu, vyhotovenia**	**Odtlačok pečiatky poverenej osoby a podpis zodpovedného pracovníka**

Tretia časť

Technický preukaz dráhových vozidiel trolejbusových dráh

SLOVENSKÁ REPUBLIKA



T E C H N I C K Ý P R E U K A Z
trolejbusového vozidla

Technický preukaz trolejbusového vozidla séria T číslo ....

Pridelenie evidenčného čísla a držiteľ trolejbusového vozidla
Vozidlu pridelené evidenčné číslo ..... Držiteľ vozidla ..... Adresa, IČO ..... Názov prevádzkovateľa dráhy ..... Adresa, IČO ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka
Vozidlo prevedené – odhlásené (na koho, kam, dôvod) V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka
Vozidlu pridelené evidenčné číslo ..... Držiteľ vozidla ..... Adresa, IČO ..... Názov prevádzkovateľa dráhy ..... Adresa, IČO ..... V ..... dňa .... odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka

<table>
<tr><td>1</td><td>Druh vozidla</td><td colspan="4">Trolejbus</td></tr>
<tr><td rowspan="3">2</td><td rowspan="3">Továrenská značka, typ vozidla</td><td colspan="2">Typ vozidla:</td><td colspan="2">Výrobca:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Inventárne číslo:</td><td colspan="2">Výrobné číslo:</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="2">Rok výroby:</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Hmotnosť vozidla</td><td colspan="2">prázdneho: ..... kg</td><td colspan="2">max. obsadeného: ..... kg</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Tlaky náprav max. obsadeného vozidla</td><td>predná ..... kg</td><td>stredná ..... kg</td><td colspan="2">zadná ..... kg</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Max. rýchlosť</td><td colspan="4">..... km.h^{-1}</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Dovolený sklon trate</td><td colspan="4">..... %</td></tr>
<tr><td>7</td><td colspan="5">Max. vychýlenie vozidla z osi trolejového vedenia pri normálnej výške trolejového drôtu ..... mm</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Minimálny polomer otáčania vozidla</td><td colspan="4">..... m</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9</td><td rowspan="2">Karoséria</td><td colspan="2">Druh a typ:</td><td colspan="2">Výrobca:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Počet dverí:</td><td colspan="2">Systém ovládania dverí:</td></tr>
<tr><td rowspan="2">10</td><td rowspan="2">Podvozok</td><td colspan="2">Druh a typ:</td><td colspan="2">Výrobca:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Spôsob vypruženia:</td><td colspan="2">Druh riadenia:</td></tr>
<tr><td rowspan="4">11</td><td rowspan="4">Trakčný motor</td><td colspan="4">Počet, značka, typ, vyhotovenie:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Výrobca:</td><td colspan="2">Menovité napätie ..... V</td></tr>
<tr><td colspan="2">Trvalý príkon pri ..... ot/min ..... kW</td><td colspan="2">Prúd pri trvalom výkone ..... A</td></tr>
<tr><td colspan="2">Max. otáčky: ..... ot/min</td><td colspan="2">Výkon pri hod. chode ..... kW</td></tr>
<tr><td colspan="6">Technický preukaz trolejbusového vozidla..... séria T číslo ....</td></tr>
</table>

12	Obsaditeľnosť	Miesta – sedenie ..... – státie	Plocha podlahy na státie: ..... m^2
13	Vonkajšie rozmery vozidla	Dĺžka: ..... mm	Šírka: ..... mm
		Výška so stiahnutými zberačmi: ..... mm	Pracovný rozsah zberača: ..... mm
14	Nápravy	Počet:	Hnacie:
		Rozvor (predná/stredná/zadná) ..... mm	Rozchod (predná/stredná/zadná) ..... mm
15	Kolesá, pneumatiky	Kolesá – druh, počet (predné, stredné, zadné):	
		Rozmer a druh pneumatík:	Rozmer a druh ráfov:
		Počet náhradných kolies s pneumatikami:	
16	Brzdy (druh a systém pôsobenia)	prevádzková:	
		núdzová:	
		zaisťovacia:	
17	Záves	Druh:	Max. ťažná sila: ...../.....kp
18	Menovité napätie trakčnej sústavy	 V	Dovolené odchýlky: + ...V – V
19	Menovité napätie pom. ovlád. obvodov	 V	Vozidlová zem:
20	Batéria	Typ batérie:	Menovité napätie: V
21	Stupeň odrušenia rozhlasu a televízie	.....	
22	Vetranie a kúrenie	Systém vetrania:	Systém kúrenia:
23	Hlučnosť vozidla	vnútorná: ..... dB(A)	vonkajšia: ..... dB(A)
24	Doplnky:		

Uvedené trolejbusové vozidlo sa zhoduje s typom, ktorého technická spôsobilosť bola schválená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky pod číslom ..... zo dňa .....

V ..... dňa .....

.....
výrobca-dovozca

Schvaľovací orgán podľa ustanovení § 22 a 23 zákona Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a na podklade kladných výsledkov technicko-bezpečnostnej skúšky a technickej kontroly povoľuje ..... vozidlo do trvalej prevádzky.

Protokol technicko-bezpečnostnej skúšky č. ..... zo dňa .....

V ..... dňa .....

....
odtlačok pečiatky dopravného inšpektorátu ..... odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu
a podpis oprávneného pracovníka ..... a podpis oprávneného pracovníka

Držiteľ trolejbusového vozidla

a) Názov a adresa prevádzkovateľa dráhy: .....
.....

b) Názov a adresa vlastníka vozidla: .....
.....

c) Vozidlo prevzaté do stavu dňa .....
.....

V ..... dňa .....

.....

odtlačok pečiatky a podpis držiteľa

Technický preukaz trolejbusového vozidla .....séria T číslo.....

Miesto na ďalšie úradné záznamy

Technické kontroly trolejbusového vozidla		
Dátum kontroly	**Záznam o technickom stave trolejbusu**	**Odtlačok pečiatky poverenej osoby a podpis zodpovedného pracovníka**
Technický preukaz trolejbusového vozidla .....séria T číslo.....		

Celková oprava trolejbusového vozidla (Vypĺňa držiteľ trolejbusového vozidla alebo opravovňa)		
Dátum opravy	**Rozsah vykonanej opravy, záznam zmeny výrobného čísla, typu, vyhotovenia**	**Odtlačok pečiatky poverenej osoby a podpis zodpovedného pracovníka**

Príloha č. 5
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

ČASOVÉ INTERVALY VYKONÁVANIA PRAVIDELNEJ TECHNICKEJ KONTROLY

Kontrolu technického stavu dráhových vozidiel musí držiteľ vozidla zabezpečiť vždy najneskôr v týchto intervaloch, ak ich v rámci schválenia typu dráhového vozidla odlišne neurčil schvaľovací orgán:

A. Pre železničné dráhy

Por. č.	**Druh dráhového vozidla**	**Interval kontroly (roky)**
1.1	Hnacie vozidlá	0,5
1.2	Motorové a elektrické vozne a jednotky, riadiace vozne (okrem vložených vozňov)	1
2.1	Osobné vozne na medzinárodnú dopravu	1
2.2	Osobné vozne štvornápravové na vnútroštátnu dopravu s rýchlosťou nad 120 km.h $^{-1}$ a vložené vozne el. a motorových jednotiek	1,5
2.3	Osobné vozne štvornápravové na vnútroštátnu dopravu do rýchlosti 120 km.h $^{-1}$ vrátane a vložené vozne el. a motorových jednotiek	2
2.4	Osobné vozne dvojnápravové a úzkorozchodné	2
2.5	Osobné vozne vojenské a služobné vozne pre nákladné vlaky	2
3.1	Nákladné vozne pre rýchlosť do 100 km.h $^{-1}$ bezpodvozkové s jednoduchým závesom a podvozkové s listovými pružnicami s krátkym závesom	4
3.2	Nákladné vozne pre rýchlosť do 100 km.h $^{-1}$ ostatné	6
3.3	Nákladné vozne pre rýchlosť do 120 km.h $^{-1}$ a vozne na prepravu nebezpečného tovaru	3
4	Vozne na osobitné účely železnice (meracie, pomocné, historické a iné)	6
5.	Traťové stroje	1
6.	Železničné koľajové žeriavy	6

B. Pre špeciálnu dráhu

Por. č.	**Druh dráhového vozidla**	**Interval kontroly (roky)**
1.	Vozidlo na prepravu cestujúcich	2
2.	Hnacie vozidlo nezávislej trakcie	2
3.	Traťový stroj	5

C. Pre električkovú dráhu a trolejbusovú dráhu

Por. č.	**Druh dráhového vozidla**	**Interval kontroly (roky)**
1.	Vozidlo na prepravu cestujúcich	2
2.	Traťový stroj	5

D. Pre lanovú dráhu

Por. č.	**Druh dráhového vozidla**	**Interval kontroly (roky)**
1.	Vozidlo na prepravu cestujúcich	3
2.	Traťový stroj	3

Príloha č. 6
k vyhláške č. 351/2010 Z. z.

MEDZNÉ HODNOTY ROZMEROV DVOJKOLESÍ DRÁHOVÉHO VOZIDLA ELEKTRIČKOVEJ DRÁHY

1. Najmenšie prípustné rozmery okolesníkov sú pri kolesách s profilom

		výška	šírka (v mm)
a)	električkovým – kužeľovým, krivkovým použiteľným do rýchlosti 60 km.h^{-1}	14	8
b)	železničným – kužeľovým, krivkovým	18	12

2. Výška okolesníkov sa meria od bodu X na obežnej ploche venca (obruče) kolesa vzdialeného pri vozidlách s profilom kolies
   a) električkovým 35 mm,
   b) železničným 45 mm,
   od líca obruče – venca zo strany okolesníka.

   Šírka okolesníka sa vždy meria vo výške 9 mm smerom k obvodu kolesa od bodu X.

3. Najmenšia prípustná hrúbka obručí električkových kolies je 18 mm. Hrúbka obručí sa meria v radiálnej rovine kolesa vo vzdialenosti 750 mm od pozdĺžnej osi vozidla pri vozidlách s normálnym rozchodom a 525 mm od pozdĺžnej osi vozidla pri vozidlách s rozchodom 1 000 mm.

4. Pri celistvých kolesách – monoblokoch je najmenšia prípustná hrúbka venca na jeho okraji 10 mm.

5. Rozchod dvojkolesia nesmie byť väčší ako 1 430 mm pri vozidlách s normálnym rozchodom a 996 mm pri vozidlách s rozchodom 1 000 mm. Rozchod dvojkolesia sa meria vo vzdialenosti 9 mm nad bodom X.

6. Vzdialenosť medzi vnútornými plochami obručí – vencov kolies vozidiel – rozkolesie musí zodpovedať rozdielu určených mier rozchodu dvojkolies pri kolesách v neopotrebovanom stave a dvojnásobnej šírky okolesníkov v ich päte. Prípustná odchýlka môže byť ± 3 mm.

7. Hodnoty rozkolesí namerané na jednom dvojkolesí v troch rovinách prechádzajúcich osou dvojkolesia a navzájom zvierajúcich uhol 120o ± 5o sa nesmie od seba líšiť o viac ako 0,5 mm.

1) Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe.

2) Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh.

3) Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) – Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.).

4) Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení vyhlášky č. 130/2010 Z. z.

5) Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov.

6) Napríklad STN EN 12929-1 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Všeobecné požiadavky, Časť 1: Požiadavky platné pre všetky zariadenia, STN EN 12397 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Prevádzka.

7) Napríklad vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach, STN EN 12397 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Prevádzka, STN EN 1709 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Kontroly pred uvedením do prevádzky, údržba, prevádzkové kontroly a skúšky, STN EN 12927-7 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Laná. Časť 7: Kontrola, oprava a údržba.

8) § 8 zákona č. 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218/30, 13. 8. 2008).

9) STN EN 12927-7 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu. Laná. Časť 7: Kontrola, oprava a údržba.

10) Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 183/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu.

11) Príloha č. 5 k vyhláške Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 311/1996 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

12) Napríklad zákon č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí v znení neskorších predpisov, zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov, zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

13) Napríklad STN EN 402: 2004 Ochranné prostriedky dýchacích orgánov. Autonómne únikové dýchacie prístroje na stlačený vzduch s otvoreným okruhom s tvárovou maskou alebo náustkovým spojením. Požiadavky, skúšanie a označovanie, STN EN 403:2005 (83 2227) Ochranné prostriedky dýchacích orgánov na sebazáchranu. Filtračné dýchacie prístroje s kuklou na únik pred ohňom. Požiadavky, skúšanie, označovanie.

14) STN 01 2728 Farby svetelných návestí v železničnej doprave.

15) Vykonáva sa po oprave, úprave vozidla majúcej vplyv na rozloženie hmotnosti, alebo ak je pri

pravidelnej technickej kontrole zistené nerovnomerné rozloženie hmotnosti; ustanovenia prílohy č. 2 štvrtej časti platia pre železničné dráhy.

16) Po vykonaní periodickej opravy a pri novovyrobených vozidlách.

17) Pri vozidlách pohybujúcich sa v korozívnom prostredí, určených na prepravu nebezpečného tovaru, s vysokým koeficientom naloženia, s nebezpečenstvom pádu záťaže na vozeň.

18) Platí primerane aj na vozne pre osobitné účely.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky, správca obsahu a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je
Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Račianska 71, 813 11 Bratislava,
tel.: +421 2 888 91 864, +421 2 888 91 865, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.