

# **ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

## **R O Z K A Z**

### **o zavedení grafikonu vlakovej dopravy**

**PLATÍ OD 14. DECEMBRA 2025**

Schválené námestníkom generálneho riaditeľa pre prevádzku  
dňa 29.10.2025 (č. 40588/2025/O410-6)

## ZMENY

Číslo zmeny	Platí od	Opravené dňa	Podpis

# OBSAH

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA	6
1. Prechod do nového grafikonu vlakovej dopravy	7
2. Zavedenie a zrušenie letného času	8
2.1. Opatrenia platné pri zavedení a zrušení letného času	8
2.2. Ďalšie opatrenia platné len pri zavedení letného času	9
2.3. Ďalšie opatrenia platné len pri zrušení letného času	10
3. Pomôcky grafikonu vlakovej dopravy	12
3.1. Druhy vlakov	12
3.2. Listy grafikonu vlakovej dopravy	13
3.3. Zošitové cestovné poriadky	13
3.3.1. Stĺpec 2 TCP – Pravidelné vchody vlakov na obsadenú koľaj	14
3.3.2. Stĺpec 4 TCP – Sektory	14
3.3.3. Výprava vlakov osobnej dopravy	16
3.3.4. Stĺpec 7 TCP - Nenadväzujúci čas príchodu a odchodu	16
3.3.5. TCP na pohraničných úsekoch	16
3.4. Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy	17
3.5. Vývesné cestovné poriadky	17
3.6. Plán radenia vlakov	17
3.7. Rozkaz o zavedení grafikonu vlakovej dopravy	17
3.8. ND Plán vlakotvorby	18
3.9. Čakacie časy a opatrenia pri meškanií vlakov osobnej dopravy	19
3.10. Záver k pomôckam grafikonu vlakovej dopravy	19
4. Služobná korešpondencia	20
5. Opatrenia pri vlakoch nákladnej dopravy	20
5.1. Všeobecne	20
5.4. Služobné vlaky	20
6. Certifikované vlaky	21
7. Špeciálne dopravy	22
8. Podmienky pre prevádzku diagnostických prostriedkov koľaje	24
8.1. Prevádzka meracieho vlaku geometrickej polohy koľaje	24
8.2. Prevádzka defektoskopickkej vlakovej súpravy	25
8.3. Prevádzka diagnostického vozidla nedeštruktívneho skúšania koľajníc (DV NDT)	26
8.4. Prevádzka meracieho vlaku parametrov trakčného vedenia	27
9. Preprava zamestnancov Stredísk miestnej správy a údržby	28
10. Preprava zamestnancov Sekcie riadenia dopravy na svoje pracovisko	28
11. Prestupné časy a časy na preradenie priamych vozňov	29

## ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

CP	Cestovný poriadok
CPVOD	Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy
CUD	Centrálna úložisko dát
DDC	Divízia dopravnej cesty
DOT	Diaľkovo ovládaná trať
DVS	Defektoskopická vlaková súprava
FMD	Federálne ministerstvo dopravy
ETD	Informačný systém pre distribúciu elektronických TCP
GR ŽSR	Generálne riaditeľstvo ŽSR
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
GPS	Globálny lokalizačný systém (Global positioning system)
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
ICT	Informačné a komunikačné technológie
KIS	Komplexný interoperabilný systém
LČ	Letný čas
MK	Manažment kapacity
MV	Merací vlak
MV GPK	Merací vlak geometrickej polohy koľaje
MV PTV	Merací vlak parametrov trakčného vedenia
MZ	Mimoriadna zásielka
OR	Oblasťné riaditeľstvo
ORD	Oddelenie riadenia dopravy
OSS	Kancelária One Stop Shop
OTV	Opravovňa trakčného vedenia
OZT	Oznamovacia a zabezpečovacia technika
PDF	Formát súborov (Portable Document Format)
PNM	Prekročená nakladacia miera
PIS	Prevádzkový informačný systém
pp	Podľa potreby
PTP	Povolenia typovej prepravy
RFC	Koridor nákladnej dopravy (Rail Freight Corridor)
ROV	Rozkaz o výluke
RPS	Rozkaz prednostu stanice
SEČ	Stredoeurópsky čas
STKP	Spojnice temien koľajnicových pásov
SMSÚ	Stredisko miestnej správy a údržby
SMZ	Slovenská mimoriadna zásielka

SOZT	Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky
SR	Slovenská republika
SRD	Sekcia riadenia dopravy
SYMOZA	Informačný systém pre mimoriadne zásielky
SŽTS	Sekcia železničných tratí a stavieb
SVD	Správa východnej dráhy
TCP	Tabelárny cestovný poriadok
TPV	Traťová poloha vlakov
TTP	Tabuľky traťových pomerov
UIC	Medzinárodná železničná únia
ÚR ČSD	Ústredné riaditeľstvo Československých štátnych dráh
URMIZA	Ústredné riadenie mimoriadnych zásielok
VCP	Vývesný cestovný poriadok
VT	Voľná trasa
ZCP	Zošíťový cestovný poriadok
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ZSSKC	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železničná stanica
ŽT	Železničné telekomunikácie

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Upozorňujem, že všetky predpisy, výnosy, obehníky, smernice, usmernenia a opatrenia, vydané FMD a ÚR ČSD Praha, SVD, OR, DDC a GR ŽSR Bratislava, ktoré neboli doteraz obnovené alebo zrušené, zostávajú naďalej v platnosti.

Upozorňujem dopravných zamestnancov, zodpovedných za vyhlasovanie vlakov osobnej dopravy staničným rozhlasom, na povinnosť oznamovania meškania vlaku. Všetky dostupné informácie musia byť poskytnuté a oznámené cestujúcim tak včas, aby si cestujúci mohli upraviť svoj cestovný plán. V prípade meškania pri príchode alebo odchode vlaku je potrebné informovať cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu vlaku ihneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.

Upozorňujem výpravcov na dodržiavanie vchodovej (odchodovej) koľaje, určenej plánom obsadenia dopravných koľají a na dodržiavanie pristavovania vlakov osobnej dopravy k nástupištiam, uvedeným v prehľadoch príchodov a odchodov vlakov. Týmto nie sú zakázané operatívne zmeny koľají z rôznych dôvodov pri narušení GVD, pri výlukovej činnosti a podobne.

Pre zabezpečenie zosúladenia výpočtu meškania všetkých vlakov v jednotlivých systémoch a aplikáciách PIS platia nasledovné zásady:

- a) Polminútové časové údaje príchodu a odchodu (stípec 5 a 7), uvádzané v tabelárnych cestovných poriadkoch, nie sú obsiahnuté v kmeňových dátach GVD PIS, t. j. v informačných systémoch nedochádza k zaokrúhľovaniu týchto časových údajov; tieto polminútové údaje sú odstránené (orezané).
- b) Z dôvodu nezaokrúhľovania časových údajov v PIS je potrebné do všetkých aplikácií PIS a v dopravnej dokumentácii uvádzať aktuálny čas udalosti bez potreby zaokrúhľovania týchto časových údajov.

Pre obdobie platnosti GVD 2025/2026 sú v dopravniciach na jednotlivých tratiach **zavedené prerušenia zmeny a pracovné pohotovosti**. Prerušenia zmeny a pracovné pohotovosti sú zapracované v rozvrhu pracovného času a zavádzajú sa podľa určenia v jednotlivých dopravniciach vzhľadom na rozsah vlakovej dopravy.

Pri prerušení zmeny s pracovnou pohotovosťou na pracovisku alebo s pohotovosťou v rámci pracovnej zmeny postupujte podľa opatrení vydaných OR.

Zrušenie alebo skrátenie pohotovosti môže byť realizované len so súhlasom kontrolného dispečera príslušného oddelenia riadenia dopravy (ORD) OR.

## 1. Prechod do nového grafikonu vlakovej dopravy

Grafikon vlakovej dopravy 2025/2026 nadobúda platnosť v noci zo soboty 13. decembra 2025 na nedeľu 14. decembra 2025 o 00:00 h. Jeho platnosť skončí dňa 12. decembra 2026 o 24:00 h.

V dopravnej dokumentácii sa prechod na nový GVD zaznamenáva červeným zápisom „Nový GVD 2025/2026“.

Na tratiach s telefonickým dorozumievaním v prechodovej noci od 23.00 h dňa 13. decembra do 01:00 h dňa 14. decembra 2025 sa musí pri ponukách, prijatiach a odhláškach, ako i pri všetkých ostatných príkazoch, hláseniach a pod. (telefonických, rádiotelefonických, ústnych, osobných atď.), týkajúcich sa jazdy vlakov, použiť pred slovom „vlak“ pomenovanie „**starý**“ alebo „**nový**“. Na traťových úsekoch vybavených traťovým zabezpečovacím zariadením, sa rovnako postupuje len pri prechode na telefonické dorozumievanie, resp. pri telefonickom ohlasovaní správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty.

V platnosti zostávajú Rozkazy o výluke, ak práce v nich uvedené neboli skončené alebo ešte ani začaté, avšak len do skončenia výlukových prác, najdlhšie do konca platnosti GVD, pre ktorý bola platnosť ROV predĺžená. Predĺženie platnosti dotknutých ROV oznámi O 410 GR ŽSR.

Požiadavky na predĺženie platnosti ROV predloží O 450 na O 410 GR ŽSR do 11.11.2026.

Súborné ROV na jednokoľajných tratiach sú aktualizované so zmenou GVD.

Dňom skončenia platnosti starého GVD strácajú platnosť všetky jeho pomôcky.

## 2. Zavedenie a zrušenie letného času

Na základe uznesenia vlády SR sa na území SR zavádza letný čas, t. j. miesto stredoeurópskeho času (SEČ) bude v určenom období platiť letný čas (LČ).

Príslušné dátumy ako i konkrétne opatrenia pre jazdu vlakov budú oznámené osobitnými opatreniami O 410 GR ŽSR.

### 2.1. Opatrenia platné pri zavedení a zrušení letného času

- a) Opatrenia pre zmenu času, vrátane do úvahy prichádzajúcich dopravných opatrení, sa uvedú v RPS. Do RPS sa zapracujú aj prípadné zmeny obsadenia koľají, ku ktorým pri zmene času dochádza. Opatrenia, týkajúce sa iných výkonných pracovísk, určia a vydajú ich vedúci zamestnanci.
- b) V RPS, prípadne v opatrení vedúceho zamestnanca iného výkonného pracoviska sa uvedie, kto zodpovedá za nastavenie všetkých hodín. Zamestnanci SOZT zabezpečia správne nastavenie podružných hodín, riadených hlavnými hodinami a inými externými zdrojmi (napr. GPS) a hodín riadených informačným systémom INISS/HaVIS, v správe OZT, na základe vydaného pokynu prednostu SOZT k zmene času.
- c) Nastavenie času na hodinách, ktoré nie sú pripojené na hodinové rozvody OZT, teda nie sú riadené impulzom z hlavných hodín a sú na stanovištiach zamestnancov zúčastnených na príprave vlakovej cesty a na traťových stanovištiach, nariadi výpravca príslušnej stanice. Pre stanice so zložitými miestnymi pomermi a pre stanice a stanovištia, ktoré v dobe zmeny času nebudú obsadené (výluka dopravnej služby a pod.), nariadi potrebné opatrenia prednosta ŽST v RPS podľa písm. a).
- d) Vlakový personál vlakov, ktoré idú podľa GVD na železničnej sieti v správe ŽSR medzi 01:00 h a 04:00 h, vyzo rozumie o zmene času a nutnosti posunutia hodín východisková stanica písomným rozkazom/pokynom. Vyzo rozumie vlakov, ktorých sa zmena času dotkne v dôsledku zmeškania alebo náskoku, nariadi dispozičná stanica.  
Ak ide vlak po zmene času výnimočne podľa iného cestovného poriadku, vyzo rozumie sa súčasne, že so zmenou času prejde do cestovného poriadku iného vlaku. V tomto prípade sa vedľa záznamu nového času poznačí i nové číslo vlaku.
- e) Vo všetkých písomnostiach pre dopravnú dokumentáciu sa pod posledným zápisom v starom čase napíše červeným zápisom na voľný riadok názov nového času. V ostatnom sa postupuje podľa bodu 2.2 písm. c), alebo 2.3 písm. c).

- f) Vo všetkých prípadoch, keď je treba v dopravných príkazoch, rozkazoch, správach a pod. uvádzať časový údaj, musí byť v noci zmeny času od 01:00 h do 04:00 h časový údaj doplnený skratkou času „LČ“ alebo „SEČ“. Toto opatrenie nie je potrebné uplatňovať v prípade, keď sú obidva časové údaje už v novom čase a zamestnanci už predtým porovnali čas.
- g) V noci prechodu z LČ na SEČ a opačne od 01:00 h starého času do 04:00 h nového času sa musí v medzistaničných úsekoch, v ktorých sa jazdy vlakov nezabezpečujú ponukou a prijatím, ale len telefonickou odhláškou alebo traťovým zabezpečovacím zariadením, vždy ohlasovať predvídaný odchod vlaku telefonicky aj susednej obsadenej dopravni. Ak nie je hlásenie predvídaného odchodu nariadené prevádzkovým poriadkom inak, vykonáva sa 1 až 10 minút pred odchodom (prechodom) vlaku v zmysle predpisu ŽSR Z 1.
- h) Konkrétne ustanovenia pre jazdu jednotlivých vlakov, ktoré idú podľa GVD medzi 02:00 h a 02:59 h, budú vydané osobitnými opatreniami GR ŽSR. Povinnosťou výpravcu je vykonať včasné opatrenia na ich čo najvhodnejšie križovanie a predchodenie podľa čl. 846 a 847 predpisu ŽSR Z 1.
- i) V prípade, že sa v niektorom zo susedných štátov neuskutoční zmena času v rovnakej hodine, vypracuje GR ŽSR na príslušných hraničných priechodoch opatrenia k prechodu vlakov osobnej dopravy. Pre ostatné vlaky vypracuje opatrenia prednosta stanice po dohode s prednostom susednej pohraničnej stanice.
- j) Na trati so zjednodušeným riadením dopravy a na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením nariadi zmenu času vlakovému personálu rušňovodičom traťových strojov, závorárom a ostatným dopravným zamestnancom v pridelených dopravniach dispečer, výpravca. V noci prechodu od 23:00 h predošlého dňa do 07:00 h prvého dňa platnosti nového času ohlási každý rušňovodič, určený zamestnanec vlakovej čaty, rušňovodič-traťový strojník a závorár z dopravne (priľahlej stanice) dispečerovi aj nastavenie správneho času vlastných hodínok.
- k) Opatrenia na úpravu času na zariadeniach ICT (okrem ICT OZT) zabezpečí na všetkých pracoviskách vlastnými organizačnými opatreniami ŽT.

## **2.2. Ďalšie opatrenia platné len pri zavedení letného času**

- a) Letný čas sa vo vyhlásenom dni upravuje o 02:00 h SEČ na 03:00 h LČ.
- b) V súlade s bodom 2.1 písm. c), nariadi výpravca o 02:00 h SEČ úpravu času na 03:00 h LČ, v súlade s bodom 2.1 písm. d) nariadi východisková stanica zmenu času písomným rozkazom/pokynom.

- c) Vo všetkých písomnostiach pre dopravnú dokumentáciu sa o 02:00 h SEČ napíše červeno na voľný riadok „*Letný čas*“. Časové údaje nad týmto riadkom budú takto v SEČ, pod ním v LČ. Ak je časový údaj nad riadkom výnimočne v LČ (napr. odchod vlaku, ktorý príde v SEČ a odíde až po zmene času), doplní sa časový údaj značkou „LČ“ (v elektronickom dopravnom denníku v stĺpci poznámka).
- d) Vlaky, ktoré zastihne zmena času počas jazdy, budú automaticky o 1 hodinu zmeškané.
- e) Odchody vlakov, ktoré majú podľa GVD odchádzať medzi 02:00 h a 02:59 h, sa musia uskutočniť vzhľadom na zmenu času až o 03:00 h LČ. Výpravca upraví sled vlakov podľa poradia dôležitosti vlakov v zmysle čl. 459 predpisu ŽSR Z 1. O prípadnej zmene sledu informuje výpravcu susednej stanice. Prípadnú zmenu križovania alebo predchodenia týchto vlakov musí výpravca včas dohodnúť podľa čl. 846 a 847 predpisu ŽSR Z 1.

### **2.3. Ďalšie opatrenia platné len pri zrušení letného času**

- a) Letný čas sa ruší vo vyhlásenom dni nastavením hodín o 03:00 h LČ na 02:00 h SEČ. Hodina „2“ sa preto v noci zmeny vyskytne dvakrát: po 02:00 h...02:59 h LČ nasleduje 02:00 h SEČ.
- b) V súlade s bodom 1 písm. c), nariadi výpravca o 03:00 h LČ nastavenie hodín na 02:00 h SEČ. V súlade s bodom 2.1 písm. d), nariadi východisková stanica zmenu času písomným rozkazom/pokynom.
- c) Vo všetkých písomnostiach pre dopravnú dokumentáciu sa o 03:00 h LČ napíše červeno na voľný riadok „*Stredoeurópsky čas*“. Časové údaje nad týmto riadkom budú takto v LČ, pod ním v SEČ. Ak je časový údaj nad riadkom výnimočne v SEČ (napr. odchod vlaku, ktorý príde v LČ a odíde až po zmene času), doplní sa časový údaj značkou „SEČ“.
- d) Vlaky osobnej dopravy pôjdu podľa LČ až do prvej stanice, z ktorej majú podľa GVD odísť o 02:00 h alebo neskôr, z tejto stanice odídu až podľa SEČ. Vlak osobnej dopravy, ktorý prvýkrát zastavuje po 2.00 h na zastávke, odíde z predchádzajúcej stanice s takým meškaním, aby zo zastávky odišiel podľa GVD v SEČ.

Aby sa obmedzil časovo dlhý pobyt vlakov v stanici, kde to nie je z prevádzkových alebo bezpečnostných dôvodov vhodné, môže sa odchylné od bodu 2.3 písm. d) určiť, že:

- vlak bude zadržaný vo vhodnej stanici, v ktorej má podľa GVD pobyt medzi 01:00 h a 01:59 h, a bude vypravený tak zmeškaný, aby po zmene času na SEČ išiel presne podľa GVD;

- vlak, ktorý začína svoju jazdu medzi 00:00 h a 02:00 h, bude vypravený už z východiskovej stanice tak zmeškaný, aby po zmene času na SEČ išiel presne podľa GVD;
- vlak, ktorý končí svoju jazdu medzi 02:01 h a 02:59 h a dá sa predpokladať, že v staniciach a zastávkach, v ktorých po polnoci zastavuje, bude väčší výstup ako nástup, môže prísť až do cieľovej stanice podľa LČ.
- železničnú stanicu prechodu môže určiť dopravca podľa svojich preferencií. Požiadavku na zmenu stanice prechodu zašle na O 410 GR ŽSR najneskôr 50 dní pred stanoveným dňom prechodu.

### 3. Pomôcky grafikonu vlakovej dopravy

Týmto rozkazom nariaďujem k novému GVD účinnosť jeho nasledovných vydaných pomôcok:

- Zošitové cestovné poriadky,
- Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy,
- Vývesné cestovné poriadky,
- Plán radenia vlakov,
- Rozkaz o zavedení grafikonu vlakovej dopravy,
- ND Plán vlakotvorby (je vydávaný len v elektronickej podobe),
- Čakacie časy a opatrenia pri meškaní vlakov osobnej dopravy.

Pomôcka Listy grafikonu vlakovej dopravy sa nevydáva. Bližšie informácie v článku 3.2.

#### 3.1. Druhy vlakov

Predpisom ŽSR Z 1 sú v čl. 459 (pre riadenie dopravy na ŽI) stanovené druhy vlakov. V dokumentoch, oznamoch a hláseniach určených **pre cestujúcich môžu byť použité aj iné označenie druhu vlaku.**

Iné označenia druhu vlakov a ich priradenie v zmysle čl. 459 predpisu ŽSR Z 1:

Prepravný druh	Druh vlaku podľa Z 1
SC, railjet, rjx, EC, EN, IC, RJ, IN	Ex
RR, ER	R
REX, Zr	Os

Pre prepravný druh vlaku **railjet** je na niektorých informačných zariadeniach pre cestujúcich použitá skratka **rj**.

#### Charakteristika prepravných druhov vlakov používaná pri tvorbe GVD:

**SC = SuperCity:** medzištátny vlak najvyššej kvality, ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úroveň poskytovaných služieb a pod.) odlišuje od ostatných vlakov; slúži na rýchle spojenie významných miest alebo centier jednotlivých štátov; jeho jazda je sledovaná výborom UIC.

**railjet = railjet:** obdoba SC vlaku.

**rjx = railjet xpress:** obdoba SC vlaku.

**EC = EuroCity:** obdoba SC vlaku.

**EN = EuroNight:** obdoba SC, EC vlaku pre nočné spojenie.

**IC = InterCity:** vlak vyššej kvality, ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úroveň poskytovaných služieb a pod.) odlišuje od ostatných vlakov nižších kategórií; slúži na rýchle spojenie významných miest.

**RJ = REGIOJET:** vlak železničného podniku RegioJet a.s., obdoba SC vlaku.

**IN = InterNight:** obdoba IC vlaku pre nočné spojenie.

**ER = EuroRegio:** medzištátny zrýchlený vlak.

**REX = Regional Express:** regionálny expresný vlak, ktorý je obdobou rýchlika s častejším zastavovaním v staniach; slúži na rýchle spojenie miest medzištátnych a vnútroštátnych regiónov.

**Zr = Zrýchlený vlak:** vlak, ktorý je obdobou rýchlika s častejším zastavovaním v staniach, slúži na rýchle spojenie miest vnútroštátnych regiónov.

**RR = Regionálny rýchlik:** pre rýchlu prepravu na väčšie vzdialenosti v rámci regiónov, zastavuje spravidla len v dôležitých staniach.

### 3.2. Listy grafikonu vlakovej dopravy

Nasadením Komplexného interoperabilného systému do produkčnej prevádzky, sa pre obdobie platnosti GVD 2025/2026 nevydáva pomôcka List grafikonu vlakovej dopravy ani v elektronickej, ani v papierovej forme. Náhradou tejto pomôcky je pre zamestnancov ŽSR „Vlastný panel“ v aplikácii MK Desktop, pomocou ktorej je možné definovať vlastný panel s listom GVD.

Pre podporu riadenia železničnej dopravnej prevádzky sú údaje o vlakových trasách z listov GVD, vrátane aktuálnych časových polôh vlakov, poskytované dopravným zamestnancom v aplikácii Traťová poloha vlakov (TPV).

Pri poruche aplikácie TPV (porucha aplikácie, porucha počítača, porucha siete...) si výpravca potrebné informácie o vlakoch zistí z dostupných údajov „Zoznamu vlakov pre staničných zamestnancov“, údaje o ad-hoc vlakoch z ich doručených cestovných poriadkov. Ak nie je možné získať potrebné informácie z vyššie uvedených zdrojov, výpravca zistí informácie od prevádzkového dispečera, prípadne dopytom od susedných výpravcov.

### 3.3. Zošitové cestovné poriadky

ZCP pre obdobie GVD 2025/2026 sú vydané formou vložiek do karisblokov.

Obsahujú len tabuľkovú časť a to:

- Tabuľku 1 „Vysvetlenie skratiek a značiek“,
- Tabuľku 4 „Zoznam dopravní s výlukou dopravnej služby“,
- Tabuľku 5 „Ustanovenia miestneho významu“,
- Tabuľku 6 „Technické hmotnosti a opatrenia pre prevádzku HKV“,
- Tabuľku 7 „Služobné vlaky“.

Tabelárne cestovné poriadky vlakov nie sú súčasťou ZCP. Sú k dispozícii vo formáte PDF v aplikácii ETD.

Číslovanie ZCP a rozsah jednotlivých tratí zodpovedá Tabuľkám traťových pomerov.

### **3.3.1. Stĺpec 2 TCP – Pravidelné vchody vlakov na obsadenú koľaj**

V zmysle ustanovenia čl. 923 predpisu ŽSR Z 1 môžu v nevyhnutne potrebných prípadoch prednostovia ŽST požiadať cestou OR – SRD o zapracovanie pravidelných vchodov na obsadenú koľaj.

Všetky tieto požiadavky musia prednostovia ŽST zdôvodniť. Ak je potrebný pravidelný vchod na obsadenú koľaj od cestového návestidla, musia túto skutočnosť v žiadosti uviesť osobitne, spolu aj s označením daného cestového návestidla.

Opodstatnené požiadavky postúpi OR – SRD na O 410 GR ŽSR na zapracovanie do TCP, zamietnuté žiadosti vráti ŽST.

Žiadosti pre pripravovaný GVD je potrebné zaslať v zmysle Harmonogramu prác pre zostavu GVD.

Obdobne sa postupuje aj pri žiadosti o povolenie zrušenia ohlasovacej povinnosti (čl. 1065 predpisu ŽSR Z 1) na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy.

### **3.3.2. Stĺpec 4 TCP – Sektory**

Nástupištia vybraných ŽST sú označené sektormi, ohraničujúcimi čiastkové úseky na nástupišti pre nástup a výstup cestujúcich. Sektory sú označené tabuľkami s veľkým bielym písmenom na modrom podklade, umiestnenými na konštrukcii zastrešenia nástupišťa na strane určenej pre výstup a nástup cestujúcich alebo na nekrytých častiach ostrovných nástupíšť na stĺpikoch umiestnených v strede nástupišťa v pozdĺžnom smere (ak sú pri nástupišti dve koľaje, označenie sektora platí pre obe koľaje).

Sektory pre nástup cestujúcich sú uplatňované pri vlakoch druhu Ex (SC, railjet, rjx, EC, EN, IC, Ex, RJ, IN) a R (R, RR) a pri vybraných vlakoch regionálnej dopravy pre zabezpečenie prestupu v týchto ŽST :

<b>Dopravný bod</b>	<b>Nástupište číslo</b>
Banská Bystrica	1, 2, 3
Bratislava hl. st.	1, 2, 3
Čadca	1, 2, 3
Humenné	1, 2
Kysak	koľaj č. 1
Leopoldov	1, 2, 3
Nové Mesto nad Váhom	1, 2
Nové Zámky	2, 3
Piešťany	1, 2
Poprad-Tatry	1, 2, 3
Považská Bystrica	1, 2
Prešov	1, 2, 3
Púchov	1, 2
Štúrovo	2, 3
Trebišov	1
Trenčianska Teplá	1, 2
Trenčín	2, 3
Trnava	1, 2
Vrútky	2
Zvolen osobná stanica	1, 2, 3, 4
Žilina	1, 2, 3, 4, 5, 6

V tabelárnych cestovných poriadkoch je vytvorený stĺpec 4, v ktorom sú písmená sektorov uvádzané v riadku príslušnej stanice.

Vlak, ktorý má v stĺpci 4 tabelárneho cestovného poriadku uvedené v riadku dopravne písmeno sektora, zastaví čelom prvého vozidla obsadeného cestujúcimi v úrovni tabuľky s písmenom sektora uvedeného v stĺpci 4 v riadku dopravne.

V prípade, že sa dané písmeno sektora uvedené v tabelárnom cestovnom poriadku na nástupišti nenachádza (napr. pri operatívnej zmene

koľaje) alebo v prípade, že je vo vlaku operatívne zaradených viac vozidiel ako určuje plán radenia vlaku, príp. ak z iných, ako uvedených dôvodov nie je možné zastaviť v uvedenom sektore, postupuje sa v zmysle prepisu ŽSR Z 1 (čl. 912 – 913). V prípadoch, keď bude potrebné, aby vlak zastavil na určenom mieste, výpravca vyzoomie rušňovodiča o zmene sektoru prostredníctvom GSM-R, alebo rádiostanicou, prípadne postupuje sa podľa článku 914 predpisu ŽSR Z 1.

**Za správne pristavenie súpravy východiskového vlaku do určeného sektora zodpovedá ten, kto súpravu pristavuje.**

### **3.3.3. Výprava vlakov osobnej dopravy**

Výprava vlakov osobnej dopravy v staniach s odchodovými (cestovými návěstidlami) s prepravou cestujúcich sa uskutočňuje podľa čl. 325 predpisu ŽSR Z 1.

Nariadená výprava vlakov osobnej dopravy výpravcom podľa čl. 326 predpisu ŽSR Z 1 je uvedená v príslušných TCP.

Výprava vlakov s prepravou cestujúcich v ŽST, ktoré nespĺňajú ustanovenie čl. 325 predpisu ŽSR Z 1, zostáva nezmenená podľa článku 327 predpisu ŽSR Z 1.

**Upozorňujem výpravcov na dôsledné dodržiavanie ustanovení o výprave vlakov.**

### **3.3.4. Stĺpec 7 TCP - Nenadväzujúci čas príchodu a odchodu**

Vlak, ktorého časť trasy bola modifikovaná z dôvodu prevádzkového odklonu môže mať časový údaj príchodu v dopravnom bode, v ktorom sa vlak vracia do svojej pôvodnej trasy neskorší ako čas odchodu resp. prechodu. Nenadväzujúci čas príchodu a odchodu sa vyznačí v TCP v stĺpci 7 „odchod“ značkou € .

### **3.3.5. TCP na pohraničných úsekoch**

TCP vlakov idúcich v pohraničných úsekoch zobrazujú trasu vlaku až do susednej pohraničnej prechodovej stanice na území susedného správcu infraštruktúry.

Na základe dohody medzi Správou železníc a ŽSR bude každý správca infraštruktúry vydávať TCP na pohraničných tratiach s Českou republikou len v úsekoch medzi svojou pohraničnou prechodovou stanicou a štátnou hranicou.

### 3.4. Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy

Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy (ďalej CPVOD) bude cestou príslušného OR distribuovaný iba do vybraných dopravných bodov, ktoré nemajú prístup na intranetový portál ŽSR, alebo webovú stránku ŽSR cez internet. Na ostatné dopravné body nebude distribuovaný.

Za pridelenie CPVOD zamestnancom, ktorí ho používajú pre výkon služby, za včasné dodanie zmien týmto zamestnancom a označenie CPVOD pečiatkou vlastnej stanice, zodpovedajú prednostovia ŽST. Zamestnanci, ktorí majú pridelený takýto výtlačok CPVOD ako služobnú pomôcku, označia prvú stranu textom „**Služobný výtlačok**“ a čitateľným podpisom. Títo zamestnanci zodpovedajú za označenie CPVOD, včasné a správne vykonanie zmien počas jeho platnosti.

Až do vydania zmeny predpisu ŽSR DP 8 sa neuvádzajú tarifné kilometre v CPVOD v zmysle čl. 217 predpisu ŽSR DP 8.

### 3.5. Vývesné cestovné poriadky

„Vývesné cestovné poriadky“ (VCP) vyveste včas na miesta, ktoré sú cestujúcim ľahko prístupné. VCP musia byť umiestnené tak, aby ich horný okraj nebol vyššie ako 180 cm od podlahy.

V každej stanici a zastávke, v ktorej je VCP vyvesený, **podčiarknite červenou farbou** názov tejto stanice alebo zastávky, vrátane časových údajov. V rámci možností VCP zabezpečte proti poškodeniu priehľadným materiálom. Za včasné vyvesenie VCP zodpovedajú prednostovia ŽST.

**Zakazujem deliť jednotlivé listy VCP na menšie diely!**

### 3.6. Plán radenia vlakov

„Plány radenia vlakov“ musia byť umiestnené tak, aby boli čitateľné v celom rozsahu. Za včasné vyvesenie plánov radenia vlakov na určených miestach (po doručení podkladov od dopravcov), ako aj ich opravy, zodpovedajú zamestnanci ŽSR. Zverejnenie plánov radenia na zastávkach, kde pracujú iba zamestnanci ZSSK, zabezpečia zamestnanci regionálnych pracovísk ZSSK.

### 3.7. Rozkaz o zavedení grafikonu vlakovej dopravy

S jeho obsahom sa musia včas oboznámiť všetci zamestnanci ŽSR a železničné podniky, ktorých sa príslušné opatrenia týkajú a v priebehu platnosti GVD ich musia aj dodržiavať.

### 3.8. ND Plán vlakotvorby

„ND Plán vlakotvorby“ je vydávaný iba v elektronickej podobe.

Zamestnanci ŽSR ako aj železničné podniky, majú pomôcku k dispozícii spolu s ostatnými pomôckami GVD na Intranetovom portáli ŽSR a na Technologickom portáli PIS pre role Dopravcu v záložke „Kmeňové údaje PIS“. Na výkonných pracoviskách ŽSR postačí mať k dispozícii „ND Plán vlakotvorby“ iba v elektronickej podobe.

Časť C. „**Prehľad trás a radenie vlakov ND**“ je možné pre zamestnancov ŽSR plnohodnotne a adresne generovať z aplikácie MK KIS menu „Výstupy/Plán radenia ND“. V prípade potreby je možné pre všetky pracoviská vygenerovať uvedenú prílohu iba s vlakmi, ktoré sú pre dané pracovisko potrebné. Prístup do tohto systému bol vytvorený pre všetky organizačné jednotky podľa ich požiadaviek.

Údaje o radení a náplni vlakov, uvedené pri vlakoch pod záhlavím vľavo, sú údaje o plánovanom radení a náplni. Toto radenie a náplň je pre zamestnancov ŽSR iba informatívnym údajom. Železničný podnik je oprávnený viesť vlak aj s inou náplňou ako je uvedené v ND. Pri zmene radenia relačných vlakov, vychádzajúcich alebo končiacich vo vlakotvorných ŽST na ŽSR, je zmenu radenia vlaku nutné prerokovať so ŽSR.

Pri každom vlaku sú uvedené všetky známe zahraničné železničné podniky, podieľajúce sa na doprave daného vlaku. Železničný podnik na ŽSR je označený tučným písmom. Zahraničný železničný podnik je pre zamestnancov ŽSR iba informatívny údaj. Slovenský železničný podnik sa môže rozhodnúť odovzdať/prijať vlak aj od iného zahraničného železničného podniku, ak to má medzinárodne dohodnuté.

Označenie RFC pod záhlavím vpravo znamená, že trasa bola pridelená medzištátnym koridorovým OSS, konkrétnemu železničnému podniku a na jazdu nákladného vlaku sa vzťahujú ustanovenie Nariadenia EK 913/2010:

- ak vlak dodržiava svoj rozvrhnutý čas stanovený v CP, trasa sa podľa možnosti neupravuje,
- trasa nemôže byť zo strany ŽSR zrušená menej ako 2 mesiace pred plánovanou jazdou vlaku s výnimkou prípadov vyššej moci, vrátane naliehavej a nepredvídanej práce kritickej z hľadiska bezpečnosti, alebo ak železničný podnik so zrušením nesúhlasí.

Všetky trasy vlakov RFC koridorov sú v pomôckach GVD určené ako druh vlaku Nex.

Pri všetkých vlakoch ND sa naďalej uvádza pravidelná dĺžka súpravy bez HKV. Celková dĺžka vlaku sa môže v trase vlaku meniť v závislosti od zmeny počtu a typu zaradených HKV. Železničný podnik môže zostaviť vlak s maximálnou dĺžkou podľa príslušných TTP, ak nie je v pomôcke ND Plán vlakotvorby určené inak.

Pri vlakoch nákladnej dopravy je uvedená pravidelná hmotnosť vlakov. Železničný podnik môže vyťažiť vlak v zmysle normatívu hmotnosti podľa tab. 6 ZCP príslušnej trate, alebo podľa Tabuliek hmotností ťahaných vozidiel uvedených v CUD v číselníku Rady HDV. Plánované jazdné časy sa však pri navýšení pravidelnej hmotnosti vlaku nemôžu predlžovať bez súhlasu ŽSR.

Na základe požiadavky železničného podniku môžu byť trasy vlakov označené poznámkou „*súprava vozňov bez zaisťovacích brzd*“. Pri doprave vlakov zostavených z vozidiel bez zaisťovacích brzd (bez ohľadu na označenie trasy vyššie uvedenou poznámkou) železničný podnik vybaví vlak potrebným počtom zarážok tak, aby boli dodržané ustanovenia čl. 1420 predpisu ŽSR Z 1. Údaj potrebného brzdiaceho percenta „r“ pre vozidlá zaistené zaisťovacími brzdami, v tomto prípade slúži ako podklad v zmysle čl. 1420 predpisu ŽSR Z 1 pre výpočet počtu zarážok, ktorými je nutné vybaviť vlak.

V časti D. „**Zoznam vlakotvorných staníc a plán vlakotvorby pre vlakotvorné stanice**“ sú v súlade s predpisom ŽSR DP 8 uvedené čísla koľají určené na zoradenie jednotlivých uvedených relácií vozňov. Zmeny určených koľají na zoradovanie jednotlivých relácií vlakov vo vlakotvorných staniciach sa budú v pomôcke opravovať na základe oznámenia jednotlivých OR vždy iba k pravidelnej zmene GVD.

### **3.9. Čakacie časy a opatrenia pri meškanií vlakov osobnej dopravy**

Pomôcku „Čakacie časy a opatrenia pri meškanií vlakov osobnej dopravy“ pre GVD 2025/2026 vydáva ŽSR po odsúhlasení Ministerstvom dopravy SR. K dispozícii je v elektronickej podobe na Intranetovom portáli ŽSR, v časti Pomôcky dopravcov a susedných infraštruktúr.

### **3.10. Záver k pomôckam grafikonu vlakovej dopravy**

Reklamácie a prípadné dodatočné objednávky zasielajte vždy tam, kde ste pomôcky GVD objednávali!

Všetci zamestnanci, ktorým sú pomôcky GVD pridelené, sú povinní vykonávať zmeny v určenom termíne! Prednostovia ŽST zabezpečia po každej zmene kontrolu vykonania zmeny.

## **4. Služobná korešpondencia**

Zamestnanci, ktorí pri vlakoch zabezpečujú podaj a odber služobnej korešpondencie, musia očakávať vlak na mieste s ohľadom k jeho pravidelnému (príp. mimoriadnemu) zastaveniu a to tak, aby nedochádzalo k prekročeniu pobytu, ani k znemožneniu krátenia pobytu pri meškaní vlaku.

## **5. Opatrenia pri vlakoch nákladnej dopravy**

### **5.1. Všeobecne**

V staniciach a nákladiskách, kde je malý podaj vozňových zásielok, nebol v niektorých prípadoch do cestovného poriadku vlaku miestnej obsluhy zapracovaný pobyt. V prípadoch, keď sa tam má na základe požiadavky železničného podniku záťaž doberať (odstaviť), prípadne vykonať obsluhu, predpisuje týmto vlakom zastavenie a potrebný pobyt písomným rozkazom/pokynom. Požiadavku na odobratie (odstavenie) záťaže oznámi železničný podnik výpravcovi určenej stanice, v ktorej sa táto manipulácia uskutoční. Požiadavku oznámi dostatočne včas, najneskôr pred odchodom vlaku z poslednej výpravcom obsadenej stanice pred stanicou manipulácie.

### **5.2. Smerovanie**

Smerovanie vozňových zásielok je poskytované aplikáciou PIS.

Systém smerovania vozňových zásielok pre body ŽSR bol vyhotovený iba pre železničný podnik ZSSKC na základe jeho požiadaviek a pre jeho tarifné body.

Tlačové výstupy „Kníh smerovania“ pre zamestnancov ŽSR v prípade potreby zabezpečí pre svoj obvod na to určený zamestnanec OR. Tlačové výstupy „Kníh smerovania“ pre zamestnancov ZSSKC, zabezpečí pre svoj obvod na to určený zamestnanec ZSSKC.

### **5.3. Medzištátna nákladná doprava**

Nákladné vlaky na sieti ÖBB I jazdia rýchlosťou 100 km/h, preto musia tejto rýchlosti vyhovovať vozne, smerujúce na ich sieť a musia byť tak aj naložené.

### **5.4. Služobné vlaky**

Organizačné zložky ŽSR si objednávku trasy služobného vlaku uplatňujú príslušným druhom objednávky prostredníctvom MK KIS.

## 6. Certifikované vlaky

Certifikované vlaky železničných podnikov osobnej a nákladnej dopravy sú vlaky vyššej kategórie, ktoré spĺňajú stanovené kvalitatívne parametre. Železničný podnik, v prípade že vlastní certifikát na konkrétny vlak, sa dohodne s O 410 GR ŽSR na spôsobe sledovania a vyhodnocovania jazdy takýchto vlakov.

Vyhodnocovanie sa riadi podmienkami, uvedenými v dvojstranných dohodách o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na dráhe, uzatvorených s jednotlivými železničnými podnikmi.

Certifikované vlaky železničného podniku majú prednosť pred vlakmi rovnakej kategórie toho istého železničného podniku. Zoznamy certifikovaných vlakov pre jednotlivé železničné podniky budú zo strany O 410 GR ŽSR priebežne aktualizované a zasielané na ORD jednotlivých OR, ktoré ich budú distribuovať prednosťou ŽST v rámci svojich obvodov.

Pre zabezpečenie sledovania kvality certifikovaných vlakov, vedľa uvedených vlakov vždy pod prideleným číslom, a to od okamihu zadania vstupnej vety vlaku až do jeho ukončenia v cieľovej ŽST.

V mimoriadnych a zároveň odôvodnených prípadoch môže železničný podnik požiadať o použitie kmeňového čísla certifikovaného vlaku aj v prípade, ak plánovaná východisková a cieľová stanica vlaku podľa GVD nie je totožná s naplánovanou trasou v Zmenovom pláne. V tomto prípade uvedený vlak stráca štatút certifikovaného vlaku.

Použitie čísla certifikovaného vlaku pre jazdu rušňového vlaku je zakázané.

## 7. Špeciálne dopravy

**Preprava vojenských zásielok** sa uskutočňuje podľa predpisu ŽSR D 33 a podľa platného instradačného telegramu, vydaného O 410 GR ŽSR. Ten zostáva v platnosti (okrem údajov o trase) a postupuje sa podľa neho aj pri zavádzaní vojenského vlaku, ktorým sa daná vojenská zásielka prepravuje v prípade, ak dôjde k odrieknutiu pôvodného vojenského vlaku z prevádzkových alebo systémových dôvodov (predpis ŽSR DP 2, čl. 69).

**Preprava mimoriadnych zásielok** sa uskutočňuje podľa štruktúrovaného rámca UIC IRS 50502, predpisu ŽSR Z 7 a príslušných článkov predpisu ŽSR Z 1. O 410 GR ŽSR - URMIZA spracováva súhlasy len v rámci siete ŽSR, za medzinárodné prerokovanie mimoriadnych zásielok zodpovedá príslušný dopravca.

Žiadosti o súhlas pre mimoriadne zásielky zadáva príslušný dopravca elektronicky cez „Web formulár“, ktorý je umiestnený na internetovej stránke [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v sekcii Mimoriadne zásielky, alebo prostredníctvom komunikačného rozhrania aplikácie SYMOZA.

Pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy rovnakých zásielok, často sa opakujúcich z viacerých odosielacích staníc do viacerých staníc určenia pre všetkých žiadateľov, ktorí splnia tam stanovené technické podmienky dopravy, bez toho, aby žiadali o povolenie O 410 GR ŽSR - URMIZA, sú vypracované tzv. „**POVOLENIA TYPOVEJ PREPRAVY**“ – **PTP**:

- a) **PTP 310** – na preprava nadrozmerných kontajnerov a výmenných nadstavieb s celkovou výškou do 4080 (4160) mm nad STKP v kombinácii s daným radom vozňa mimo kódovanú prepravu. Špecifické podmienky na prepravu takýchto nadrozmerných zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 310,
- b) **PTP 300** – na prepravu nadrozmerných kontajnerov a výmenných nadstavieb s celkovou výškou do 4430 mm nad STKP v kombinácii s daným radom vozňa mimo kódovanú prepravu. Špecifické podmienky na prepravu takýchto nadrozmerných zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 300,
- c) **PTP 210** – na prepravu špeciálnych koľajových vozidiel rôznych typov na železničnej sieti v správe ŽSR, ak žiadateľ splní všetky podmienky definované v tomto dokumente, stanovené pre takýto typ mimoriadnej zásielky slúži pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy špeciálnych vozidiel rôznych typov (pre medzištátnu prepravu). Špecifické podmienky na prepravu takýchto zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 210,
- d) **PTP 150** – na prepravu rôznych zásielok bez prekročenia nakladacej miery a neprekračujúcich stanovenú kategóriu zaťaženia na tratiach

v správe ŽSR (mimoriadne zásielky v medzinárodnej preprave mimo tratí v správe ŽSR),

- e) **PTP 080** – na prepravu zásielok koľajnicových pásov dlhých 50 m a viac na určených tratiach v správe ŽSR. Špecifické podmienky na prepravu takýchto zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 080.

Bez ohľadu na použitý typ povolenia platí povinnosť pre železničné podniky pri preprave všetkých mimoriadnych zásielok dodržiavať článok 1333 a) predpisu ŽSR Z 1, t. j. v nákladnom liste **musí byť zapísaný súhlas na prepravu MZ a určená prepravná cesta. Pri zásielkach v režime PTP sa využijú údaje z ND Plánu vlakovtorby, resp. aplikácie PIS Smerovanie zásielok v SR tak, aby pri zaradení/smerovaní zásielky boli dodržané prepravné cesty určené príslušným PTP, vrátane uvedených výnimiek.** Plné znenia vydaných telegramov pre mimoriadne zásielky je možné vyhľadať v „Portáli PIS“ v položke „MIZA – prehľad vydaných povolení“. Základným kritériom výberu povolenia je: číslo SMZ, číslo TLG alebo cudzí súhlasový znak. Ak nie je známe ani jedno z vyššie spomenutých kritérií, je možné vyhľadať povolenie, resp. telegram na základe ďalších doplnkových filtrov výberu: rok, mesiac, typ SMZ, platnosť povolenia, vybavuje, druh tovaru, stanica odosielacia a stanica určenia.

Zoznam aktuálne platných povolení v režime **PTP – POVOLENIE TYPOVEJ PREPRAVY** je možné nájsť v „MIZA – prehľad vydaných povolení“, a to zadaním konkrétneho čísla PTP (v tvare 0080, 0150, 0210, 0300 alebo 0310) do kritéria výberu „Hľadaj číslo SMZ“.

**Preprava rádioaktívnych materiálov** sa uskutočňuje podľa predpisu ŽSR O 23 „**Doprava a preprava vybraných rádioaktívnych materiálov po tratiach ŽSR**“. Vydaním „*Jednorazového opatrenia k predpisu*“ sa zrealizuje konkrétna preprava jednotlivých komodít podľa tohto predpisu.

Doplnkové služby spojené s prepravou mimoriadnych zásielok sa účtujú na základe „*Smernice pre poskytovanie vybraných doplnkových služieb pre železničné podniky a iné subjekty s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR*“.

## 8. Podmienky pre prevádzku diagnostických prostriedkov koľaje

Pre zlepšenie operatívneho riadenia pri zabezpečovaní jász:

- meracieho vlaku geometrickej polohy koľaje (MV GPK) ŹSR VVÚŹ Źilina,
- defektoskopickkej vlakovej súpravy (DVS),
- diagnostického vozidla NDT (DV NDT),
- meracieho vlaku parametrov trakčného vedenia (MV PTV),

dodrŹiavajte nasledujúci postup:

Odchody meracích vlakov z východiskových staníc plánujte denne zvyčajne o 06:30 h s ohľadom na dopravnú a výlukovú situáciu. V odôvodnených prípadoch, vyplývajúcich z prevádzkovej situácie a výlukovej činnosti, bude umožnený odchod v inom vhodnom čase podľa požiadavky vedúceho MV, resp. podľa objednávky trasy. Spreádzajúci personál sa dostaví k miestu odstavenia meracieho vlaku aspoň 30 min pred odchodom z dôvodu jeho prestavenia na odchodovú koľaj do stanice.

MV vedte po traťových koľajach v správnom smere jazdy, a to aj cez ŹST po hlavných koľajach priamym smerom. Ak v niektorej ŹST výpravca plánuje MV zastaviť z dopravného dôvodu, najprv umožní domerať hlavnú staničnú (zvyčajne 1. koľaj), ktorá je priamym pokračovaním priebežnej traťovej koľaje. Následne prestaví MV na inú staničnú koľaj.

### 8.1. Prevádzka meracieho vlaku geometrickej polohy koľaje

MV GPK pozostáva z motorového HKV, alebo v prípade poruchy motorového vozňa z iného vhodného HKV nezávislej trakcie a meracieho vozňa WLAB číslo SK - ŹSR 60 56 99-29 017-3 s celkovou dĺžkou maximálne 50 m.

MV môže byť po dohode vedúceho MV GPK s príslušným výpravcom v mimoriadnych prípadoch – z prevádzkových dôvodov, najmä na čiastočne zdvojkolajnených traťových úsekoch (na južnom Źahu Levice – Zvolen – Plešivec – Košice) a na niektorých jednokoľajných traťových úsekoch tlačeny podľa predpisu ŹSR Z 1.

Po skončení merania odstavujte MV GPK na koľaj s elektrickou prípojkou 400 V (230/400 V) a s možnosťou použitia hygienických zariadení, pri odstavení na konci týždňa podľa možnosti na koľaje s uzavretým a stráženým obvodom. Dbajte, aby na odstavený MV GPK neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy MV neumožnili jeho výjazd v plánovanom čase z príslušnej východiskovej ŹST.

Na základe požiadavky vedúceho MV GPK železničnej stanice na celej železničnej sieti v správe ŽSR (s ohľadom na vlastníka rozvodov vody) vychádzajú v ústrety pri plnení obidvoch vozňov pitnou alebo úžitkovou vodou.

Koordináciu a plynulú jazdu MV GPK zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri ORD príslušných OR.

## **8.2. Prevádzka defektoskopickej vlakovej súpravy**

DVS pozostáva z HKV nezávislej trakcie, niekoľkých vložených vozňov (ubytovacích, náradový) a MV s celkovou max. dĺžkou 100 m.

Maximálna rýchlosť defektoskopickej súpravy pri doprave (bez merania) je 100 km/h. Maximálna rýchlosť defektoskopickej súpravy pri meraní je:

- 70 km/h pri traťovej rýchlosti 160 km/h,
- 50 km/h pri traťovej rýchlosti do 160 km/h,
- 30 km/h na trati so stykovanou koľajou.

Sprevádzajúci personál pre potreby DVS zabezpečujú SŽTS príslušných OR vo svojom obvode podľa platného plánu jász DVS. Na účely zadávania vstupných údajov o týchto diagnostických prostriedkoch do PIS ŽSR je železničným podnikom ŽSR VVÚŽ Žilina – 8889.

Dbajte, aby na odstavenú DVS neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy DVS neumožnili jej výjazd najneskôr o 06:30 h z príslušnej východiskovej ŽST.

Podrobné pokyny pre prevádzku defektoskopickej súpravy budú uvedené v „Opatrení námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku na zabezpečenie kontinuálnej defektoskopickej činnosti, vrátane dohľadávania zistených chýb“, ktoré bude vydané pred uskutočnením prvej jazdy DVS pre príslušnú meraciu kampaň.

Po skončení merania odstavujte súpravu na koľaje s elektrickou prípojkou 400 V (230/400 V) 16 A, s dostupnou prípojkou na čerpanie vody pre účely merania a s možnosťou použitia hygienických zariadení.

Náklady za prenájom HKV a výkon rušňovodičov HKV účtujte podľa podmienok, uvedených v zmluve o dodaní služby.

Koordináciu a plynulú jazdu DVS súpravy zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri ORD príslušných OR.

### **8.3. Prevádzka diagnostického vozidla nedeštruktívneho skúšania koľajníc (DV NDT)**

DV NDT pozostáva zo súpravy dvoch vozidiel s vlastným zdrojom pohybu nezávislej trakcie s celkovou max. dĺžkou 55 m. Diagnostická súprava je schopná jazdy v oboch smeroch bez obmedzení a potreby dodatočnej manipulácie.

Vzhľadom na technické riešenie a konštrukciu meracieho systému UT, môže DV NDT počas svojej jazdy ovplyvňovať správnu činnosť prvkov detekcie jazdy vlaku inštalovaných na železničných tratiach (snímače osí, koľajové obvody a pod.). Táto skutočnosť bude uvedená vždy v objednávke dopravnej trasy.

Maximálna rýchlosť diagnostickej súpravy pri doprave (bez merania) je 120 km/h. Maximálna rýchlosť defektoskopkej súpravy pri meraní je:

- 70 km/h pri traťovej rýchlosti 160 km/h,
- 50 km/h pri traťovej rýchlosti do 160 km/h,
- 30 km/h na trati so stykovanou koľajou.

Sprevádzajúci personál pre potreby DV NDT zabezpečujú SŽTS príslušných OR vo svojom obvode podľa platného plánu jász DV NDT. Na účely zadávania vstupných údajov o týchto diagnostických prostriedkoch do PIS ŽSR je železničným podnikom ŽSR VVÚŽ Žilina – 8889.

Dbajte, aby na odstavené DV NDT neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy DV NDT neumožnili jeho výjazd najneskôr o 06.30 h z príslušnej východiskovej ŽST.

Podrobné pokyny pre prevádzku diagnostickej súpravy budú uvedené v príslušnom IRA, vydanom podľa potreby pre organizačné a technologické zabezpečenie jazdy, presunov a odstavenia DV NDT, ktorý bude vydaný pred uskutočnením prvej jazdy DV NDT pre príslušnú meraciu kampaň.

Po skončení denného merania odstavujte diagnostickú súpravu na koľaje s elektrickou prípojkou 400 V (230/400 V) 16 A, s dostupnou prípojkou na čerpanie vody pre účely merania a s možnosťou použitia hygienických zariadení.

Koordináciu a plynulú jazdu DV NDT zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri ORD príslušných OR.

#### 8.4. Prevádzka meracieho vlaku parametrov trakčného vedenia

MV PTV môže byť zostavený v dvoch alternatívach:

- a) z HKV nezávislej trakcie a meracieho vozňa parametrov TV dodávateľa merania. HKV musí byť vybavené elektrickou prípojkou (3000 V) pre el. napájanie meracieho vozňa parametrov TV, priebežnou a napájacou vzduchovou prípojkou,
- b) z HKV závislej trakcie s minimálne šiestimi vloženými vozňami a meracieho vozňa parametrov TV dodávateľa merania. HKV a vložené vozne musia byť vybavené elektrickou prípojkou (3000 V) pre el. napájanie meracieho vozňa parametrov TV, priebežnou a napájacou vzduchovou prípojkou.

Maximálna rýchlosť MV PTV aj pri meraní je 160 km/h (podľa charakteru merania a použitého HKV). Pri meraní parametrov trakčného vedenia v neutrálnych poliach rešpektujte návesti pre elektrickú prevádzku „Vypnite prúd“ a „Zapnite prúd“ vo význame „Stiahnite zberač“ a „Zdvihnite zberač“ pre všetky HKV okrem meracieho vozňa.

Vedúceho MV PTV, ktorý zároveň plní funkciu technického sprievodu, zabezpečuje Výskumný a vývojový ústav železníc, Sekcia energetiky a elektrotechniky, úsek prevádzky, Radlinského 10, Prešov.

MV PTV môže byť po dohode jeho vedúceho s príslušným výpravcom v mimoriadnych prípadoch z prevádzkových dôvodov, na niektorých jednokolajných traťových úsekoch, hlavne prihraničných, tlačený podľa predpisu ŽSR Z 1. Po skončení merania odstavujte MV PTV na koľaj s elektrickým predkurovacím zariadením 3000 V, alebo elektrickou prípojkou 230/400 V a s možnosťou použitia hygienických zariadení. Pri odstavení na konci týždňa podľa možnosti na koľaje s uzavretým a stráženým obvodom (pracovísk OTV a pod.). Dbajte, aby na odstavený MV PTV neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy MV PTV, neumožnili jeho výjazd o 06:30 h z príslušnej východiskovej ŽST.

Na základe požiadavky vedúceho MV TV, ŽST v celej železničnej sieti v správe ŽSR, vychádzajú v ústrety pri plnení vozňa pitnou alebo úžitkovou vodou.

Pre splnenie podmienok merania je nutné viesť MV PTV plynule po hlavných koľajach maximálnou traťovou rýchlosťou bez obmedzení. Koordináciu plynulej jazdy MV PTV zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri ORD príslušných OR.

## 9. Preprava zamestnancov Stredísk miestnej správy a údržby

Pre prepravu zamestnancov SMSÚ (aktuálne platná zmluva medzi ŽSR a ZSSK) z dôvodu zabezpečenia okamžitej údržby (odstránenie príčin porúch) postupujte podľa týchto zásad:

- a) mimoriadne zastavenie vlakov na nástup a výstup zamestnancov údržby na a z poruchy je možné realizovať len pre zabezpečenie **okamžitej údržby** pri vyčerpaní všetkých dostupných možností prepravy z a na miesto poruchy zamestnancov údržby (pohotovostné auto, motorový vozík, montážny vozeň trakčného vedenia a pod.);
- b) v prípade potreby zastavenia vlaku musí byť zamestnancom SMSÚ správne vyplnená objednávka na mimoriadne zastavenie na nástup a výstup (príloha k písomnému rozkazu/pokynu) a predložená výpravcovi príslušnej ŽST. Objednávka zároveň slúži spolu so zamestnaneckým preukazom ako "Povolenie pre jazdu v služobnom vozni, resp. na stanovišti rušňovodiča";
- c) dopravné opatrenia pre zastavenie vlaku zabezpečuje výpravca príslušnej ŽST prostredníctvom kontrolného dispečera OR prevzatím objednávky, ktorá súčasne tvorí prílohu k rozkazu V.

## 10. Preprava zamestnancov Sekcie riadenia dopravy na svoje pracovisko

Preprava zamestnancov SRD na svoje pracovisko (aktuálne platná zmluva medzi ŽSR a ZSSK) sa vykonáva:

- a) zabezpečením pravidelných zastavení vlakov osobnej dopravy pre výstup a nástup zamestnancov ŽSR do a zo služby. Zastavenie vlaku je uvedené v CP vlaku značkou ↻,
- b) zabezpečením mimoriadnych zastavení vlakov osobnej dopravy pre výstup a nástup zamestnancov ŽSR do a zo služby. Vlak musí byť o zastavení vyzozumený V rozkazom,
- c) vedením služobných vlakov pre rozvoz zamestnancov ŽSR do a zo služby.

## 11. Prestupné časy a časy na preradenie priamych vozňov

**Prestupný čas** je čas, ktorý spravidla uplynie medzi príchodom prvého a odchodom druhého vlaku pre bezpečný prestup cestujúcich vzhľadom na miestne pomery ŽST. Určí sa pre každú, do úvahy prichádzajúcu ŽST, v troch hodnotách:

- a) **základný prestupný čas** – čas potrebný na prestup cestujúcich medzi dvoma vlakmi,
- b) **najkratší prestupný čas** – čas potrebný na prestup cestujúcich medzi dvoma vlakmi, pri ich pravidelnom najpriaznivejšom rozmiestnení v stanici. Tento čas sa použije pri konkrétnych vlakoch, ktoré stoja pri jednom ostrovnom nástupišti, pri krátkych vlakoch stojacich vedľa seba a pod.,
- c) **najdlhší prestupný čas** – čas potrebný na prestup cestujúcich medzi dvoma vlakmi, pri ich pravidelnom najnepriaznivejšom rozmiestnení v stanici. Tento čas sa použije pri konkrétnych vlakoch alebo skupinou vlakov určitého smeru, vzhľadom na koľajové usporiadanie stanice a nástupišť konkrétnych staníc.

**Čas na preradenie priamych vozňov** sa uvádza len v staniciach, kde je to plánované pri zostave GVD. Ak pri meškaní neprejdú priame vozne na pravidelný vlak, určí sa v pomôcke „Čakacie časy a opatrenia pri meškaní vlakov osobnej dopravy“ vlak, ktorým budú mimoriadne prevezené, prípadne zmenený obrat pred cieľovou stanicou a podobne.

Pre GVD 2025/2026 sú stanovené prestupné časy nasledovne:

ŽST s nástupišťami bez podchodov:

- základný prestupný čas – 3 minúty
- najkratší prestupný čas (v prípade pristavenia vlakov na susedných koľajach) – 2 minúty

ŽST s nástupišťami s podchodom:

- základný prestupný čas – 5 minút
- najkratší prestupný čas (v prípade pristavenia vlakov na jednom nástupišti) – 3 minúty

ŽST s odchylnými prestupnými časmi a časmi na preradenie priamych vozňov:

Bratislava hl. st.	5 (3, 6) (PV 20)
Bratislava-Petržalka	5 (2, -)

Čadca	5 (3, 6)
Humenné	5 (3, 7)
Košice	8 (4, -) (PV 15)
Leopoldov	5 (3, 7)
Lipany	2
Lučenec	3 (2, 5)
Lužianky	3 (2, 4)
Margecany	3 (2, 5)
Nové Mesto nad Váhom	5 (3, 7)
Nové Zámky	5 (3, -) (PV 5)
Poprad-Tatry	5 (3, -) (PV 10)
Prešov	5 (3, -) (PV 10)
Prievidza	4 (2, 5)
Skalica na Slovensku	2
Štrba	3 (2, 7)
Štúrovo	5 (3, -) (PV 10)
Tatranská Lomnica	2
Topoľčany	3 (2, 4)
Trenčianska Teplá	5 (2, -)
Trenčín	5 (2, -)
Trnava	5 (3, 7)
Zvolen os. st.	5 (3, 7) (PV 12)
Žilina	10 (7, 12) (PV 15)

Základný prestupný čas je uvedený za názvom stanice, po ňom je v zátvorke uvedený najkratší a najdlhší prestupný čas. Čas potrebný na preradenie priamych vozňov je uvedený v ďalšej zátvorke, s označením „PV“.

Prestupné časy a časy na preradenie priamych vozňov slúžia pri zostave cestovného poriadku.

Prestupné časy nesmú byť skracované pomôckou Čakacie časy a opatrenia pri meškanií vlakov osobnej dopravy.