



ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY
GENERÁLNE RIADITEĽSTVO BRATISLAVA

R O Z K A Z

o zavedení grafikonu vlakovej dopravy

PLATÍ OD 11. DECEMBRA 2016

Schválené námestníkom GR ŽSR pre prevádzku dňa 21.10.2016
(č. 23968/2016/O450-001)

Záznamy o změnách

Číslo zmeny	Účinnost' od	Opravené dňa	Podpis

OBSAH

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA	5
1. PRECHOD DO NOVÉHO GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY	6
2. ZAVÁDZANIE A RUŠENIE LETNÉHO ČASU	7
2.1. OPATRENIA, PLATNÉ PRI ZAVÁDZANÍ A RUŠENÍ LETNÉHO ČASU	7
2.2. ĎALŠIE OPATRENIA, PLATNÉ LEN PRI ZAVÁDZANÍ LETNÉHO ČASU	9
2.3. ĎALŠIE OPATRENIA, PLATNÉ LEN PRI RUŠENÍ LETNÉHO ČASU	9
3. POMÔCKY GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY	10
3.1. LISTY GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY	12
3.2. ZOŠITOVÉ CESTOVNÉ PORIADKY	12
3.2.1.TABUĽKA 7 - SLUŽOBNÉ VLAKY	12
3.2.2.TABUĽKA 8 - OPERATÍVNE VLAKY.....	13
3.2.3.HLAVIČKA VLAKU.....	15
3.2.4.STÍLPEC 1 TABELÁRNEHO CESTOVNÉHO PORIADKU	16
3.2.5.STÍLPEC 2 TABELÁRNEHO CESTOVNÉHO PORIADKU – PRAVIDELNÉ VCHODY NA OBSADENÚ KOĽAJ.....	16
3.2.6.VÝPRAVA VLAKOV OSOBNÉJ DOPRAVY	16
3.2.7.SEKTORY PRE NÁSTUP CESTUJÚCICH.....	17
3.3. VÝVESNÉ CESTOVNÉ PORIADKY	18
3.4. CESTOVNÝ PORIADOK VLAKOV OSOBNÉJ DOPRAVY	18
3.5. PLÁN RADENIA VLAKOV	18
3.6. ROZKAZ O ZAVEDENÍ GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY	19
3.7. ND PLÁN VLAKOTVORBY	19
3.8. ZÁVER K POMÔCKAM GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY	21
4. KONTROLA PLNENIA GVD.....	21
5. OPATRENIA PRI VLAKOCH NÁKLADNEJ DOPRAVY	22

5.1. VŠEOBECNE	22
5.2. SMEROVANIE.....	23
5.3. MEDZIŠTÁTNA NÁKLADNÁ DOPRAVA	24
5.4. SLUŽOBNÉ VLAKY	24
5.5. RUŠŇOVÉ VLAKY	24
5.6. ZARAĐOVANIE DIALKOVEJ ZÁŤAŽE DO RELAČNÝCH VLAKOV PN	24
6. CERTIFIKOVANÉ VLAKY	25
7. ŠPECIÁLNE PREPRAVY.....	25
8. PODMIENKY PRE PREVÁDZKU DIAGNOSTICKÝCH PROSTRIEDKOV KOĽAJE	27
8.1. PREVÁDZKA MERACIEHO VLAKU GEOMETRICKEJ POLOHY KOĽAJE.....	28
8.2. PREVÁDZKA KOĽAJNICOVEJ DEFEKTOSKOPICKEJ SÚPRAVY	29
8.3. PREVÁDZKA MERACIEHO VLAKU TRAKČNÉHO VEDENIA.....	30
9. PREPRAVA ZAMESTNANCOV STREDÍSK MIESTNEJ SPRÁVY A ÚDRŽBY	31
10. PRESTUPNÉ ČASY A ČASY NA PRERADENIE PRIAMÝCH VOZŇOV	31
11. TABUĽKA 1: PREHĽAD ČÍSLOVANIA LISTOV GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY A ZOŠITOVÝCH CESTOVNÝCH PORIADKOV	33
12. ZMENY POČAS TLAČE POMÔCOK GVD.....	36
ZÁVER.....	36

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Upozorňujem, že všetky predpisy, výnosy, obežníky 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 ihneď, ako sú tieto informácie k dispozícii. Výpravcovia pre tento účel bezodkladne dopĺňajú (aktualizujú) informácie do príslušných aplikácií Prevádzkového informačného systému ŽSR (ďalej len PIS ŽSR).

Prednostovia ŽST, v ktorých je vykonávaný posun s koľajovými vozidlami ZSSK, zamestnancami ZSSK, alebo inými dodávateľmi tejto služby pre ZSSK, sú povinní zaslať na základe vyžiadania technológa ZSSK – SePP oddelenia miestnych technológií plán obsadenia dopravných koľají v príslušnej ŽST pre aktuálny GVD. O určení koľaje na odstavenie vozňov a o poradí vozňov rozhodne zodpovedný zamestnanec ŽST.

Upozorňujem výpravcov na dodržiavanie určenia 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 z rôznych dôvodov pri narušení GVD.

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

- a) Polminútové časové údaje príchodu a odchodu (stĺpec 5 a 7), uvádzané v zošitových cestovných poriadkoch, nie sú obsiahnuté v kmeňových dátach GVD PIS ŽSR, 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 ŽSR je potrebné do všetkých aplikácií PIS ŽSR a v dopravnej

dokumentácii uvádzať aktuálny čas udalosti bez potreby zaokrúhľovania týchto časových údajov.

Pre obdobie platnosti GVD 2016/2017 sú v dopravniciach na jednotlivých tratiach **zavedené prerušenia zmeny s pohotovosťou na pracovisku alebo s pohotovosťou v rámci pracovnej zmeny**. Prerušenia zmeny sú zapracované v rozvrhu služieb a zavádzajú sa podľa určenia v jednotlivých dopravniciach vzhľadom na rozsah vlakovej dopravy.

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

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

Pri jazde vlakov cez dopravne s výlukou dopravnej služby je potrebné, aby železničný podnik oznámil ŽSR tri pracovné dni pred zamýšľaným chodom vlaku ad-hoc trasy, že pôjde cez dopravňu, kde je výluka dopravnej služby.

1. Prechod do nového grafikonu vlakovej dopravy

Grafikon vlakovej dopravy 2016/2017 nadobúda platnosť v noci zo soboty 10. decembra 2016 na nedeľu 11. decembra 2016 o 0.00 h. Jeho platnosť skončí dňa 9. decembra 2017 o 24.00 h.

Pravidelné vlaky sú zavedené a ohlásené zavedením nového GVD na celé obdobie jeho platnosti a nie je potrebné ich v noci prechodu zavádzať.

Prechod pravidelných vlakov do nového GVD 2016/2017 je určený obežníkom GR ŽSR 24048/2016/O450-001.

Zavádzanie mimoriadnych vlakov obmedzte. Ak je ich chod nevyhnutný, ich prechod do nového GVD určí príslušný prevádzkový dispečer ORD. Príslušný prevádzkový dispečer ORD určí aj prechod do nového GVD u vlakov nákladných a osobitného určenia. Prechod vlakov osobnej dopravy do nového GVD je riešený osobitnými opatreniami.

Z dôvodu obmedzenia zbytočných zastavovaní môže byť vlak prečíslovaný v čase od 23.00 h do 01.00 h. V uvedenom časovom intervale platia súčasne starý aj nový GVD. V čase po 1.00 h už musí každý vlak ísť podľa nového GVD. V prechodovej noci o 0.00 h prejdú vlaky v aplikáciách PIS ŽSR na nový GVD automaticky.

V dopravnej dokumentácii sa prechod na nový GVD zaznamenáva červeno „Nový GVD 2016/2017“.

Na tratiach s telefonickým dorozumievaním v prechodovej noci od 23.00 h dňa 10. decembra do 1.00 h dňa 11. decembra 2016 sa musí pri ponuke, prijatí 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 O410.

Požiadavky na predĺženie platnosti ROV predložia O430 a O460 na O410 do 30.11.2017.

Súborné rozkazy o výlukách na jednokoľajných tratiach sú aktualizované so zmenou GVD.

Dňom skončenia platnosti starého GVD strácajú platnosť všetky jeho pomôcky. Výnimku tvoria cestovné poriadky osobitných vlakov, vypracované priamo pre prechod.

2. Zavádzanie a rušenie letného času

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

Príslušné dátumy ako i konkrétne opatrenia pre jazdu vlakov budú oznámené osobitnými opatreniami O450 GR ŽSR.

2.1. Opatrenia, platné pri zavádzaní a rušení letného času

- a) Opatrenia pre zmenu času, vrátane do úvahy prichádzajúcich dopravných opatrení, sa uvedú v rozkaze prednostu stanice (RPS). Do RPS sa zapracujú aj prípadné zmeny obsadenia koľají, ak k nim pri zmene času dochádza. Opatrenia, týkajúce sa iných výkonných pracovník, určia a vydajú ich vedúci.
- b) V RPS, prípadne v opatrení vedúceho iného výkonného pracoviska sa uvedie, kto zodpovedá za nastavenie všetkých hodín. OZT zabezpečia správne nastavenie hodín, riadených hlavnými hodinami a inými externými zdrojmi (napr. GPS).
- c) Nastavenie času na hodinách v stanovištiach, zúčastnených na príprave vlakovej cesty a na traťových stanovištiach, nariadi výpravca príslušnej stanice. Pre stanice so zložitými miestnymi pomermi a pre stanice

a stanovišťa, ktoré v dobe zmeny času nebudú obsadené (výluka dopravnej služby a pod.), nariadi potrebné opatrenia prednosta stanice v RPS podľa bodu a).

- d) Vlakový personál vlakov, ktoré podľa GVD idú na sieti ŽSR medzi 1.00 h a 4.00 h, vyrozumie o zmene času a nutnosti posunutia hodín východisková stanica rozkazom V. Vyrozumenie 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, vyrozumie 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 červeno na voľný riadok názov nového času. V ostatnom sa postupuje podľa bodu 2.2c, alebo 2.3c.

- f) Vo všetkých prípadoch, keď je treba v dopravných príkazoch, písomných rozkazoch, správach a pod. uvádzať časový údaj, musí byť v noci zmeny času od 1.00 h do 4.00 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 si už predtým porovnali čas.

- g) V noci prechodu z LČ na SEČ a opačne od 1.00 h starého času do 4.00 h nového času sa musí v medzistaničných úsekoch, kde sa jazdy vlakov nezabezpečujú ponukou a prijatím, ale len telefonickou odhláškou alebo traťovým zabezpečovacím zariadením, ohlasovať predvídaný odchod vlaku telefonicky vždy aj susednej obsadenej dopravni. Ak nie je hlásenie predvídaného odchodu nariadené prevádzkovým poriadkom inak, ohlasuje sa 1 až 10 minút pred vypočítaným odchodom (prechodom) vlaku.

- h) Konkrétne ustanovenia pre jazdu jednotlivých vlakov, ktoré idú podľa GVD medzi 2.00 h a 2.59 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 a 848 predpisu 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 hraničnej 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 dopravných dispečer, výpravca DOT. V noci prechodu od 23.00 h predošlého dňa do 7.00 h prvého dňa platnosti nového času ohlásí každý rušňovodič, určený zamestnanec vlakovej čaty, rušňovodič - traťový strojník a závorár z dopravne (príľahlej stanice) dispečerovi aj nastavenie správneho času vlastných hodinek.

- k) Opatrenia na úpravu času na zariadeniach výpočtovej techniky zabezpečí na všetkých pracoviskách vlastnými organizačnými opatreniami O210 GR ŽSR.

2.2. Ďalšie opatrenia, platné len pri zavádzaní letného času

- a) Letný čas sa vo vyhlásenom dni upravuje o 2.00 h SEČ na 3.00 h LČ.
- b) V súlade s bodom 2.1c, nariadi výpravca o 2.00 h SEČ úpravu času na 3.00 h LČ, v súlade s bodom 1d nariadi východisková stanica zmenu času rozkazom V.
- c) Vo všetkých písomnostiach pre dopravnú dokumentáciu sa o 2.00 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 2.00 h a 2.59 h sa musia uskutočniť vzhľadom na zmenu času až o 3.00 h LČ. Výpravca upraví sled vlakov podľa poradia ich dôležitosti v zmysle čl. 459 predpisu Z 1 (príp. v zmysle kap. 3.2.1. Rozkazu o zavedení GVD). 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 Z 1.

2.3. Ďalšie opatrenia, platné len pri rušení letného času

- a) Letný čas sa ruší vo vyhlásenom dni nastavením hodín o 3.00 h LČ na 2.00 h SEČ. Hodina „2“ sa preto v noci zmeny vyskytne dvakrát: po 2.00 h...2.59 h LČ nasleduje 2.00 h SEČ.
- b) V súlade s bodom 1c, nariadi výpravca o 3.00 h LČ nastavenie hodín na 2.00 h SEČ. V súlade s bodom 1d, nariadi východisková stanica zmenu času všeobecným rozkazom V.

- c) Vo všetkých písomnostiach pre dopravnú dokumentáciu sa o 3.00 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 2.00 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 odchyľne od bodu 2.3d určiť, že:

- Vlak bude zadržaný vo vhodnej stanici, v ktorej má podľa GVD pobyt medzi 1.00 h a 1.59 h a bude vypravený tak zmeškaný, aby po zmene času na SEČ išiel presne podľa GVD.
- Vlak, ktorý začína svoju jazdu medzi 0.00 h a 2.00 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 2.01 h a 2.59 h a dá sa predpokladať, že v staniach a zastávkach, kde po polnoci zastavuje, bude väčší výstup ako nástup, môže dôjsť až do cieľovej stanice podľa LČ.

3. Pomôcky grafikonu vlakovej dopravy

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

- Listy grafikonu vlakovej dopravy
- Zošitové cestovné poriadky
- Vývesné cestovné poriadky
- Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy
- Rozkaz o zavedení grafikonu vlakovej dopravy
- ND Plán vlakotvorby (vydávaný len v elektronickej podobe).

Druhy vlakov

Účinnosťou predpisu Z 1 bol v zmysle čl. 459 (pre riadenie dopravy na ŽI) znížený počet druhov vlakov. V dokumentoch, oznamoch a hláseniach, určených **pre cestujúcich, môžu byť použité aj iné označenia druhu - vlaku** (napr.: EC – Euro City).

Iné označenia druhu vlakov a ich priradenie v zmysle čl. 459 predpisu Z1:

Prepravný druh	Druh vlaku podľa Z1
SC, EC, EN, IC, Ex, RJ	Ex
R, RR, ER	R
REX, Zr, Os	Os

Charakteristika 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.
- **EC = EuroCity:** obdoba SC vlaku.
- **EN = EuroNight:** obdoba SC, EC pre nočné spojenie.
- **IC = InterCity:** medzištátny alebo vnútroštátny vlak vyššej kvality, ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úroveň poskytovaných služieb a pod.) odlišuje od ostatných vlakov nižších kategórii; slúži na rýchle spojenie významných miest, (centier) jednotlivých štátov alebo vo vnútroštátnej preprave.
- **Ex = Expresný vlak:** dôležitý vlak, spájajúci významné miesta krajín a štátov na veľké vzdialenosti.
- **RJ = REGIOJET:** medzištátny alebo vnútroštátny vlak železničného podniku RegioJet a.s., ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úrovňou poskytovaných služieb) odlišuje od ostatných vlakov.
- **R = Rýchlik:** vlak na rýchlu prepravu na väčšie vzdialenosti, zastavuje spravidla len v dôležitých staniach.

- **RR = Regionálny rýchlik:** pre rýchlu prepravu na väčšie vzdialenosti v rámci regiónov, zastavuje spravidla len v dôležitých staniách.
- **ER = EuroRegio:** medzištátny zrýchlený vlak.
- **REX = Regional Expres:** regionálny expresný vlak, ktorý je obdobou rýchlika s častejším zastavovaním v staniách; slúži na rýchle spojenie miest medzištátnych a vnútroštátnych regiónov.
- **Zr = Zrýchlený vlak:** vlak, ktorý je obdobou rýchlika s častejším zastavovaním v staniách, slúži na rýchle spojenie miest vnútroštátnych regiónov.
- **Os = Osobný vlak:** vlak, ktorý zabezpečuje prepravu spravidla do všetkých staníc a zastávok prechádzanej trate.

3.1. Listy grafikonu vlakovej dopravy

Členenie listov GVD je uvedené v Prehľade číslovania listov GVD. Pre vyznačovanie pravidelnosti a iných charakteristických údajov, vyjadrených trasou jednotlivých vlakov, platia údaje a vzory v záhlaví listu GVD.

Rušňové vlaky sú kreslené vždy bodkovane bez možnosti rozlíšenia ich pravidelnosti. Pravidelné rušňové vlaky sú preto povinní zamestnanci v liste GVD označiť plnou zelenou čiarou. Rovnakým spôsobom zamestnanci vyznačia aj nákladný vlak podľa potreby, ak je v jeho trase vedený pravidelný rušňový vlak.

3.2. Zošitové cestovné poriadky

3.2.1. Tabuľka 7 – Služobné vlaky:

V Tabuľke 7 ZCP sú uvedené informácie pre vedenie služobných vlakov (Služ). Pre každý traťový úsek sú pridelené číselné série Služ vlakov s rozdelením pre stanovené rýchlosti 30, 40, 50, 60 a 80 km/h a osobitne pre Služ vlaky pre prehliadku trakčného vedenia. Každý Služ vlak má samostatný tabelárny cestovný poriadok. V hlavičke tabelárneho cestovného poriadku Služ vlaku sa neuvádza údaj o HKV a Normatívne hmotnosti.

3.2.2. Tabuľka 8 – Operatívne vlaky

V príslušných ZCP je vytvorená tabuľka 8 – **Operatívne vlaky**, v ktorej sú sústredené informácie, týkajúce sa operatívnych vlakov. Tabuľka 8 má tri časti, A, B, C.

- Časť A - obsahuje dohodnuté intervaly čísel vlakov, ktoré sú zavádzané len v pohraničnom úseku. Do tejto časti sú prenesené informácie o operatívnych vlakoch, ktoré boli pôvodne v tabuľke 5.
- Časť B - obsahuje čísla tranzitných operatívnych vlakov, vedených aj mimo hraničných úsekov s tabelárnym cestovným poriadkom „kmeňového operatívneho“ vlaku. Pozri tiež bod 5.1.
- Časť C - obsahuje podmienky a spôsob realizácie pri využití parametrov trás určených operatívnych čísel pre rýchlosť 160 km.h^{-1} pri vlakoch R 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615 v úseku Bratislava-Rača – Zlatovce, Trenčianska Teplá – Púchov a opačne, vrátane tabelárnym cestovným poriadkov operatívnych vlakov.

Podmienky a spôsob realizácie:

1. Parametre trás určených operatívnych čísel pre rýchlosť 160 km.h^{-1} je možné využiť u vlakov R 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615 v prípade splnenia stanovených podmienok vo vyššie menovaných úsekoch na trati Púchov – Bratislava-Rača.
2. Využitie trasy je možné iba v prípade meškania vlaku a dodržania radenia vozidiel pre rýchlosť minimálne 160 km.h^{-1} . Hnacie koľajové vozidlo musí byť vybavené funkčnou mobilnou časťou ETCS.
3. Železničný podnik zabezpečí, že brzdiaci účinok bude v zmysle 2 článku Prílohy č. 7 predpisu ŽSR Z 1 ešte pred jazdou overený pre zábrzdňú vzdialenosť platnú pre vlaky jazdiace podľa ETCS a pre zábrzdňú vzdialenosť pre vlaky jazdiace podľa návěstidiel, ak sú v úsekoch, v ktorých sa bude aplikovať postup dovoľujúci jazdu určených vlakov rýchlosťou vyššou ako je stanovené ich tabelárnym cestovným poriadkom s možnosťou využitia parametrov trás určených operatívnych čísel, tieto vzdialenosti rozdielne. Uvedený postup bude dodržaný vždy, aj keď parametre operatívnej trasy pre rýchlosť 160 km.h^{-1} nebudú využité.

4. Vlakvedúci po vyhotovení Správy o brzdení a overení zostavy vlaku vyhovujúcej pre použitie parametrov určených operatívnych čísel nahlási túto skutočnosť ústrednému dispečerovi ZSSK.
5. V prípade predpokladaného meškania vlaku ústredný dispečer ZSSK telefonicky dostatočne včas požiada ústredného dispečera ŽSR o využitie parametrov trás operatívnych čísel vlakov pre rýchlosť 160 km.h^{-1} , aby vlak mohol byť o tejto skutočnosti vyzoomený. V žiadosti uvedie číslo vlaku, pre ktorý využitie parametrov trás operatívnych čísel požaduje.
6. Ústredný dispečer ŽSR rozhodnutie o tom, v ktorom úseku sa parametre trás operatívnych čísel vlakov pri žiadanom vlaku použijú oznámi telefonicky ústrednému dispečerovi ZSSK a zabezpečí vyzoomenie dotknutých prevádzkových zamestnancov ŽSR. Vlakový personál o tom informuje zamestnanec určený postupmi železničného podniku.
7. V prípade, že ústredný dispečer ŽSR tejto žiadosti vyhovie, prostredníctvom dispečerského aparátu ŽSR vyzoomie o tom príslušného výpravcu stanice, ktorý určenému vlaku doručí všeobecný rozkaz s textom napr.:
„V úseku Trenčín – Bratislava-Rača pre Vašu jazdu platia údaje zo stĺpa č. 3 a 8 CP vlaku 116xx, podľa ZCP 125, tabuľky 8, časť C.“
8. Ústredný dispečer ŽSR prostredníctvom dispečerského aparátu ŽSR o tejto skutočnosti, ešte pred odchodom vlaku zo stanice, kde bude vyzoomievaný všeobecným rozkazom, vyzoomie všetkých výpravcov v dotknutom úseku trate.
9. Pri použití postupu dovoľujúceho jazdu určených vlakov rýchlosťou vyššou ako je stanovené ich tabelárnym cestovným poriadkom s možnosťou využitia parametrov trasy určených operatívnych čísel, zamestnanci zúčastnení na riadení dopravy na dráhe pri pravidelnom aj mimoriadnom obsadení dopravní, musia pri týchto vlakoch rátať s jazdnými časmi podľa tabelárneho cestovného poriadku oznámeného operatívneho čísla.
10. **Chôdza cez miesta so zvýšeným nebezpečenstvom** v zmysle čl. 77 predpisu ŽSR Z 2 sa však môže uskutočniť len vtedy, keď nie je očakávaný chod koľajového vozidla (toto zamestnanec zistí dopytom u príslušného dopravného zamestnanca), alebo keď má zamestnanec istotu, že pred príchodom koľajového vozidla bezpečne dosiahne bezpečnostný výstupok na moste, na miestach

so zvýšeným nebezpečenstvom má možnosť ustúpiť do bezpečnej vzdialenosti alebo dosiahne bezpečnostný výklenok v tuneli, v ktorom bezpečne počká prechod koľajového vozidla. Zamestnanci vykonávajúci pracovnú činnosť v priestore možného ohrozenia v úsekoch tratí, v ktorých sa bude aplikovať postup dovoľujúci jazdu určených vlakov rýchlou vyššou ako je stanovené ich tabelárnym cestovným poriadkom, musia stále predpokladať pri zaisťovaní bezpečnosti, že môže byť dovolená jazda vlaku podľa vyššie uvedených zásad. Pri výkone prevádzkovej činnosti v priestore možného ohrozenia, musia byť zamestnanci na trati včas vyznamenaní výpravcom DOT o pohybe každého koľajového vozidla.

11. V úsekoch, v ktorých sa bude aplikovať postup dovoľujúci jazdu určených vlakov rýchlou vyššou ako je stanovené ich tabelárnym cestovným poriadkom s možnosťou využitia parametrov trasy určených operatívnych čísel je zakázané používať možnosť aktivácie dočasných stanovišť:
 - a) strážnikov oddielov,
 - b) závorárov,
 - c) strážnikov trate na ochranu pracujúcich na trati,
 - d) iných dočasných stanovišť zriadených podľa rozkazu o výluke;

12. V prípade, že bolo dočasné stanovište zriadené ešte pred používaním postupom dovoľujúceho jazdu určených vlakov rýchlou vyššou ako je stanovené ich tabelárnym cestovným poriadkom s možnosťou využitia parametrov trasy určených operatívnych čísel, nie je možné v konkrétnom úseku dovoliť jazdu vlaku s rýchlou vyššou akú dovoľuje jeho kmeňový tabelárny cestovný poriadok v tomto úseku.

3.2.3. Hlavička vlaku

- a) Názvy vlakov v ZCP nie sú uvádzané.
- b) Pokiaľ nie je v hlavičke vlaku uvedené inak, treba predpokladať vlakové vykurovanie 3000 V. Označovanie hnacích koľajových vozidiel (HKV) je v súlade s číselníkom Rady HKV z Centrálnaj správy kmeňových dát (CSKMD) .
- c) V hlavičke vlaku je uvádzané kalendárne obmedzenie jazdy vlaku.

- d) V jednotlivých pomôckach GVD sa pri hodnotách hmotnosti uvádza aj prislúchajúci typ jazdného odporu (v zmysle čl. 26 predpisu SR 1013). Ak je pre niektorú hodnotu použité označenie „T4“ jedná sa o údaj, ktorý platí pre ložené podvozkové vozne. Obdobné označenie „U4“ znamená prázdne podvozkové vozne.

3.2.4. Stĺpec 1 tabelárneho cestovného poriadku

V ZCP v stĺpci 1 tabelárneho cestovného poriadku vlaku, nebude uvádzaná značka trate s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením. Tento údaj je vyznačený v Tabuľkách traťových pomerov (TTP) príslušnej trate v Tabuľke 1.

3.2.5. Stĺpec 2 tabelárneho cestovného poriadku – pravidelné vchody na obsadenú koľaj

V zmysle ustanovenia čl. 923 predpisu Z 1 môže príslušné OR povoliť pravidelné vchody vlakov na obsadenú koľaj. Z tohto dôvodu prednostovia staníc, ktoré nevyhnutne potrebujú zapracovať pravidelný vchod vlaku na obsadenú koľaj, musia každoročne písomne požiadať za vlastnú i pridelené dopravne o toto povolenie. ŽST tieto požiadavky postúpia príslušnému kontrolórovi dopravy, ktorý preskúma ich opodstatnenosť a tie, ktoré schválil, postúpi na schválenie na OR.

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.

Schválené požiadavky postúpi OR na O450 GR ŽSR na zapracovanie do ZCP, zamietnuté žiadosti OR 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 Z 1) na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy.

3.2.6. Výprava vlakov osobnej dopravy

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

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

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

Upozorňujem výpravcov na dôsledné dodržiavanie ustanovení o výprave vlakov.

3.2.7 Sektory pre nástup cestujúcich

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).

Sektor pre nástup cestujúcich sú uplatňované len u vlakov druhu Ex (SC, EC, EN, IC, Ex, RJ) a R (R, RR) s posilovými vozňami radenými najčastejšie na konci vlaku (spravidla vlaky párneho smeru) a len v týchto ŽST: Banská Bystrica, Bratislava hl. st., Čadca, Košice, Nové Mesto nad Váhom, Nové Zámky, Poprad-Tatry, Prešov, Púchov, Štúrovo, Trebišov, Trenčianska Teplá, Trenčín, Trnava, Vrútky, Zvolen os.st., Žilina.

Pod tabelárnym cestovným poriadkom dotknutých vlakov je uvedená poznámka s názvom stanice a písmenom sektora (napr: Banská Bystrica - **D**), informujúca o sektore nástupišťa v konkrétnej ŽST. Tento určený sektor zodpovedá plánovanému radeniu vlaku a plánovanej východovej koľaji.

Vlak, ktorý má pod tabelárnym cestovným poriadkom uvedenú ŽST s vyznačeným sektorom, zastaví čelom prvého vozidla obsadeného cestujúcimi v úrovni tabuľky s písmenom sektora, uvedeného pod tabelárnym cestovným poriadkom v danej ŽST.

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 Z1 (čl. 912 – 913). V prípadoch, keď bude potrebné aby vlak zastavil na určenom mieste, postupuje sa podľa článku 914 predpisu ŽSR Z 1.

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

povinnosti zamestnancov, vzhľadom na miestne pomery a technológiu práce stanoví každá ŽST individuálne.

Od nového GVD 2017/2018 bude v tabelárnych cestovných poriadkoch vytvorený nový stípec č. 4, v ktorom budú písmená sektorov uvádzané v riadku príslušnej stanice.

3.3. 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 priesvitným materiálom. Za včasné vyvesenie VCP zodpovedajú zamestnanci OR ŽSR. Zverejnenie VCP na zastávkach, kde pracujú iba zamestnanci ZSSK, zabezpečia zamestnanci regionálnych pracovísk ZSSK.

Zakazujem deliť jednotlivé listy VCP na menšie diely!

3.4. Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy

Za pridelenie Cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy (ďalej CP) a jeho označenie pečiatkou vlastnej stanice zamestnancom, ktorí ho používajú k výkonu služby, zodpovedajú prednostovia príslušných ŽST. Taktiež zodpovedajú za včasné dodanie zmien týmto zamestnancom.

Zamestnanci, ktorí majú pridelený takýto výtlačok CP ako služobnú pomôcku, vykonajú jeho označenie na prvej strane textom „**Služobný výtlačok**“ a čitateľným podpisom. Títo zamestnanci zodpovedajú za označenie CP, včasné a správne vykonanie zmien počas jeho platnosti.

3.5. Plán radenia vlakov

Plán radenia vlakov vyveste včas na určené miesta. Plány musia byť umiestnené tak, aby boli čitateľné v celom rozsahu. Za včasné vyvesenie plánov radenia vlakov, ako aj ich opravy, zodpovedajú zamestnanci ŽSR. Zverejnenie plánov radenia na zastávkach, kde pracujú iba zamestnanci ZSSK, zabezpečia zamestnanci regionálnych pracovísk ZSSK.

3.6. 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 2016/2017 ich musia aj dodržiavať.

3.7. ND Plán vlakotvorby

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

Pre predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry (tzv. ad-hoc žiadosti na vlakové trasy) sú v pomôcke označené tzv. voľné trasy, ktoré môžu byť použité pre ľubovoľný železničný podnik; vlaky série 59xxx sú určené prednostne pre dopravu vlakov ozbrojených zložiek, ale v prípade ich neobjednania sa môžu použiť pre ľubovoľné objednávky vlakových trás.

V pomôcke GVD sú označené aj tzv. koridorové voľné trasy (RFC5, RFC7, RFC9), ktoré sú určené prednostne pre potreby medzištátnych koridorových OSS. Označenie RFC pod záhlavím trasy vľavo znamená, že trasa môže byť pridelená pre objednávku trasy ľubovoľného železničného podniku rovnako ako voľné trasy.

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.
- tieto vopred dohodnuté vlakové trasy sa pridelujú najprv nákladným vlakom, ktoré prechádzajú cez aspoň jednu hranicu.

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

Prílohu „**Prehľad trás a radenie vlakov ND**“ je možné pre zamestnancov ŽSR plnohodnotne a adresne generovať z aplikácie MET (Manažérsky editor trás), menu „Tlačové výstupy/Nákladná doprava“. 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. Železničné podniky môžu prostredníctvom MET generovať iba prehľad svojich objednaných vlakov, vlakov RFC a VT. O nové prístupy do MET je možné požiadať O450 GR ŽSR.

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 vlakových ŽST na ŽSR, je zmenu radenia vlaku nutné prerokovať so ŽSR.

V pomôcke zostáva označovanie zahraničných železničných podnikov. Pri každom vlaku sú uvedené všetky známe zahraničné železničné podniky, podieľajúci 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.

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 vlakov tvorby určené inak.

Pri vlakoch nákladnej dopravy je uvedená pravidelná hmotnosť vlakov. Železničný podnik môže vyťažiť vlak v zmysle normatívu hmotnosti tab. 6 ZCP príslušnej trate, alebo podľa Tabuliek hmotností ťahaných vozidiel uvedených v SR 1013.

Pri vlakoch nákladnej dopravy je v pomôcke uvedené limitované zavádzanie vlakov podľa potreby (PP). Toto limitované zavádzanie znamená, že vlak smie byť zavedený iba po dohode železničného podniku a ŽSR. V medzištátnej doprave smie byť vlak zavedený v tieto dni iba po dohode so zahraničnými partnermi.

Na základe požiadavky železničného podniku môžu byť trasy vlakov označené poznámkou „*súprava vozňov bez zaisťovacích bŕzd*“.

Pri doprave vlakov zostavených z vozidiel bez zaisťovacích bŕzd (bez ohľadu na označenie trasy vyššie uvedenou poznámkou) železničný

podnik vybaví vlak potrebným počtom zarážok tak, aby boli dodržané ustanovenia predpisu Z 1.

Údaj potrebného brzdiaceho percenta „r“ pre vozidlá zaistené zaistovacími brzdami, v tomto prípade slúži ako podklad v zmysle čl.1420 predpisu Z 1 pre výpočet počtu zarážok, ktorými je nutné vybaviť vlak.

Plán vlakotvorby pre vlakotvorné stanice je prílohou tejto pomôcky.

3.8. 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 ich zmeny v určenom termíne! Prednostovia ŽST zabezpečia po každej zmene kontrolu jej vykonania.

Neplatné pomôcky GVD použite ako makulatúru, alebo s nimi zachádzajte ako s druhotnou surovinou.

4. Kontrola plnenia GVD

Zamestnanci ktorí pri vlakoch zabezpečujú podaj a odber služobnej korešpondencie , musia očakávať vlak na mieste pravidelného zastavenia, aby z dôvodu týchto úkonov nedochádzalo k prekročeniu pobytu, ani k znemožneniu jeho krátenia pri meškaní vlaku.

Z dôvodu sledovania chodov jednotlivých vlakov osobnej a nákladnej dopravy sú všetci zamestnanci, zadávajúci informácie o pohybe vlakov do aplikácie PIS ŽSR, povinní pri vzniku alebo náraste meškania vlaku zadať príslušný číselný kód dôvodu meškania vlaku.

Číselník dôvodov meškania vlakov je uložený v Správe kmeňových dát Portálu PIS a je spravovaný cez Centrálnu správu kmeňových dát (CSKMD). Platí osobitne pre osobnú aj nákladnú dopravu, pre kmeňové vlaky a aj pre všetky následy vlakov, okrem služobných vlakov ŽSR. Pri Rv vlakoch pribudla možnosť zadávania dôvodov meškania, ktorú je potrebné využiť predovšetkým v prípade, ak nastane meškanie Rv vlaku, ktoré spôsobí meškanie iného vlaku osobnej dopravy.

5. Opatrenia pri vlakoch nákladnej dopravy

5.1. Všeobecne

Pre predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry (tzv. ad-hoc žiadosti na vlakové trasy) v zásade využívajte trasy, ktorých náplň zodpovedá Plánu vlakov tvorby. Pri vlakoch, ktoré nemajú v GVD uvedenú celistvú trasu, resp. trasu s nadväzujúcou "krídelnou" trasou, využívajte voľné trasy, uvedené v Pláne vlakov tvorby s prihliadnutím na to, či ide o relačný alebo ucelený vlak. Kombinovať trasy ucelených a relačných vlakov je možné len výnimočne.

Trasa vlaku pridelená určenému železničnému podniku je označená skratkou tohto železničného podniku. Následy týchto trás vlakov smú byť pridelené aj ostatným železničným podnikom. Táto zásada platí aj pre vlaky podľa potreby (pp). Vlaky, označené skratkou VT (voľné trasy) a ich následy sa môžu použiť pre akýkoľvek železničný podnik. Používanie následov vlakov pre medzištátnu dopravu je zakázané.

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 dobrať (odstaviť), prípadne vykonať obsluhu, predpisujte týmto vlakom zastavenie a potrebný pobyt rozkazom V.

Na hraničných priechodoch ŽSR – ÖBB Infra AG, ŽSR – SŽDC , ŽSR – PKP PLK S.A., ŽSR – MÁV Zrt., ŽSR – GYSEV Zrt., ŽSR – UZ a na traťových úsekoch:

1. Hidasnémeti HU – Čaňa št. hr. – Čaňa - Košice – Žilina – Čadca – Čadca št. hr. - Mosty u Jablunkova CZ
2. Szob HU – Štúrovo št. hr. – Štúrovo – Bratislava hl. st. – Kúty – Kúty št. hr. – Lanžhot CZ
3. Komárom HU – Komárno št. hr. – Komárno – Nové Zámky – Bratislava hl. st. – Kúty – Kúty št. hr. – Lanžhot CZ
4. Rajka HU – Rusovce št. hr. – Rusovce - Bratislava hl. st. – Kúty – Kúty št. hr. – Lanžhot CZ

sú v tabuľke 8 príslušných ZCP uvedené dohodnuté intervaly čísel operatívnych trás vlakov, ktoré je možné použiť v prípadoch, ak je to účelné pre zabezpečenie plynulej prevádzky na sieti ŽSR. Tieto čísla je možné využiť pre železničné podniky, ktoré na tomto priechode/trati nemajú dohodnuté vlastné trasy. Vlaky sa pod týmto číslom môžu ponúkať medzi susednými manažermi infraštruktúry a evidovať v informačnom systéme.

Čísla tranzitných vlakov z traťových úsekov z bodu 1. až 4. používajte prednostne pre tranzitnú medzištátnu dopravu.

Pre zabezpečenie možnosti sledovania jazdy nákladných vlakov, ako aj z dôvodu zabezpečenia správneho odúčtovania poplatkov za železničnú infraštruktúru je možné vo východiskom dopravnom bode spísať v informačnom systéme PIS ŽSR len vlak, ktorý bol naplánovaný prostredníctvom aplikácie PIS ŽSR – Zmenový plán. Vlaky, ktorých trasa podľa GVD je trasovaná na viac ako jeden kalendárny deň (vlaky idúce cez poľnoc), sa plánujú vždy vo vzťahu na východiskový dopravný bod vlaku podľa GVD bez ohľadu na to, ktorý dopravný bod z trasy vlaku bude východiskový dopravný bod. Pri súpise vlaku sa ako dátum plánovaného odchodu uvedie dátum plánovaného odchodu zo Zmenového plánu.

Pre zabezpečenie jednoznačného priradenia súpisu vlaku k dynamickým informáciám o pohybe vlaku je možné prečíslovať vlak, resp. zmeniť cieľový dopravný bod vlaku len v Zmenovom pláne ŽSR.

V prípade, ak sa vo vlaku vyskytne koľajové vozidlo, pre ktoré je zrejme (z Telegramu, resp. označenia vozňa), že ide o prepravu nebezpečného tovaru alebo mimoriadnej zásielky, sú zamestnanci vo východiskovej stanici, alebo v stanici, kde koľajové vozidlo bolo zaradené do vlaku, povinní skontrolovať či sú tieto skutočnosti uvedené v IS PIS ŽSR. Kód nebezpečného tovaru alebo mimoriadnej zásielky je uvedený v doplňujúcich údajoch. Ak zamestnanci stanice zistia nesúlad údajov uvedených v súpise vlaku so skutočným zložením vlaku, okamžite upozornia na túto skutočnosť prevádzkového dispečera ORD a zamestnancov železničného podniku. Vlak zo stanice smie odísť, až keď zamestnanci železničného podniku uskutočnia opravu nesprávnych údajov.

5.2. Smerovanie

Smerovanie vozňových zásielok je poskytované aplikáciou PIS.

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.

Upozorňujem, že od zmeny GVD sa mení náplň pohraničných smerovacích bodov 5695, 5696, a 5696-1. Nová náplň smerovacích pohraničných bodov je zapracovaná do pomôcky ND Plán vlakotvorby.

5.3. Medzištátna nákladná doprava

Slovensko – Rakúsko (SK – AT)

Nákladné vlaky na sieti ÖBB Infra jazdia rýchlosťou 100 km.h⁻¹, preto musia tejto rýchlosti vyhovovať vozne, smerujúce na ich sieť a musia byť tak aj naložené.

5.4. Služobné vlaky

Pre služobné vlaky je vyhradená séria čísel od 90000 do 99999, pričom:

- séria 90000 – 90999 je určená výlučne pre jazdy služobných vlakov za účelom prehliadky trakčného vedenia;
- séria 91000 – 99999 je určená pre ostatné jazdy služobných vlakov.

Čísla vlakov a tabelárne cestovné poriadky sú pre obidva účely jazd služobných vlakov pre jednotlivé trate uvedené v príslušnom ZCP Tab. 7.

Vyhradené čísla vlakov smú byť zavedené výlučne pre jazdy vlakov zložiek ŽSR (ich zavádzanie pre externé železničné podniky je zakázané).

Organizačné zložky ŽSR si objednávku trasy služobného vlaku uplatňujú príslušným druhom objednávky prostredníctvom Informačného systému PIS ŽSR.

5.5. Rušňové vlaky

V GVD sú zapracované voľné trasy rušňových vlakov. Tieto trasy zavádzajte na žiadosť železničného podniku (na základe príslušnej elektronickej „Objednávky trasy“) v prípade, ak železničný podnik na uvedenej trati nemá objednané alebo vyčerpal trasy rušňových vlakov, ktoré si v danom úseku objednal.

5.6. Zaradovanie diaľkovej záťaže do relačných vlakov Pn

Ak železničný podnik požiada o doplnenie záťaže relačného Pn vlaku záťažou, ktorá sa podľa pomôcok ND - Plán vlakotvorby radí do pravidelných Pn vlakov s ucelenou záťažou (platí aj z východiskovej stanice), je potrebné mu vyhovieť za podmienky, že takýto Pn vlak bude z tejto stanice do cieľovej stanice prečíslovaný a vedený vždy ako násled plánovaného relačného Pn vlaku.

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 O410 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 O410 GR ŽSR priebežne aktualizované a zasielané na ORD jednotlivých OR, ktoré ich budú distribuovať prednostom železničných staníc v rámci svojich obvodov.

Pre zabezpečenie sledovania kvality certifikovaných vlakov, uvedené vlaky vedte vždy pod prideleným číslom, a to od okamihu súpisu vlaku až do jeho ukončenia v cieľovej ŽST. Prečíslovanie certifikovaných vlakov v informačnom systéme PIS ŽSR je v ŽST súpisu vlaku zakázané. Prečíslovanie certifikovaných vlakov počas ich trasy je možné len v nevyhnutných prípadoch z titulu odklonu vlaku. Použitie kmeňového čísla certifikovaného vlaku je možné iba v prípade, ak plánovaná východisková a cieľová stanica vlaku podľa GVD je totožná s naplánovanou trasou v Zmenovom pláne (t.j. nesmie dôjsť ku skráteniu trasy). Použitie následu certifikovaného vlaku nie je obmedzené len pre vnútroštátne úseky. V medzištátnej doprave je zakázané.

Použitie čísla certifikovaného vlaku pre jazdu rušňového vlaku je zakázané.

7. Špeciálne dopravy

Pri preprave vojenských zásielok, ktorá sa uskutočňuje podľa vydaného instradačného telegramu, zakazujem v bežnej prevádzkovej práci odrieknuť vlaky, ktorými sa zásielky prepravujú (ani na určitom úseku prepravnej cesty). Platí to aj pre prepravy špeciálnej vojenskej techniky, ak sú tieto zásielky sprevádzané príslušníkmi Policajného zboru SR.

Preprava mimoriadnych zásielok s PNM sa uskutočňuje podľa predpisu Z 7 Mimoriadne zásielky (účinnosť od 01.07.2010) a príslušných

článkov predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky.

Od 06.06.2016 je možné podávať Žiadosť o súhlas k preprave mimoriadnych zásielok aj elektronicky cez „Web formulár“, ktorý je umiestnený na internetovej stránke www.zsr.sk v sekcii Mimoriadne zásielky. Elektronická žiadosť plnohodnotne nahrádza Žiadosť o súhlas k preprave mimoriadnych zásielok vo formáte pdf, xls alebo doc. Táto nová forma žiadosti je obsahovo rozšírenejšia a je užívateľsky komfortnejšia pre obidve strany - objednávateľa prepravy mimoriadnej zásielky ako aj tvorcu povolenia na prepravu mimoriadnej zásielky - URMIZU. Budú akceptovateľné obidve formy žiadosti - či už prostredníctvom Web formulára alebo vyplnené tlačivo vo formáte pdf, xls alebo doc. Nie je potrebné zasielať obidve formy žiadosti.

Pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy rovnakých zásielok, často sa opakujúcich z viacerých odosielacích staníc do viacerých staníc určenia, vybraných železničných sietí pre všetkých prepravcov a železničné podniky, ktorí splnia tam stanovené technické podmienky dopravy, bez toho, aby žiadal o povolenie O410- oddelenie špeciálnych prepráv(URMIZU), boli vypracované tzv. „**POVOLENIA TYPOVEJ PREPRAVY**“ – PTP:

- a) **PTP 310** – slúži pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy veľkých kontajnerov HIGH CUBE a výmenných nadstavieb, ktoré nie sú zaradené a prepravované v ucelených vlakoch, určených pre „Kódovú prepravu“ - KV, ale sú zaradené do normálnej vlakotvorby jednotlivo. Špecifické podmienky na prepravu takýchto nadrozmerých zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 310.
- b) **PTP 311** – slúži pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy veľkých kontajnerov HIGH CUBE a výmenných nadstavieb na vozňoch Sggns 80'. Špecifické podmienky na prepravu takýchto nadrozmerých zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 311.
- c) **PTP 210** – slúži pre zjednodušenie a urýchlenie prepravy špeciálnych vozidiel rôznych typov (pre medzinárodnú prepravu). Špecifické podmienky na prepravu takýchto nadrozmerých zásielok sú bližšie popísané v samotnom povolení PTP 210.

Naďalej však zostáva povinnosť pre železničné podniky pri preprave všetkých mimoriadnych zásielok dodržiavať článok 1333 a) predpisu Z 1, t. j. v nákladnom liste **musí byť zapísaný súhlas na prepravu a určená prepravná cesta**. Od 01.10.2012 je možné vyhľadať a vytlačiť plné znenia vydaných telegramov pre mimoriadne zásielky 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 **ITP – INSTRADÁCIE TRVALEJ PLATNOSTI** je možné nájsť v „MIZA – prehľad vydaných povolení“, a to zadaním čísla 7777 do kritéria výberu „Hľadaj číslo SMZ“.

Zoznam aktuálne platných povolení v režime **PTP – POVOLENIE TYPOVEJ PREPRAVY** je možné nájsť v „MIZA – prehľad vydaných povolení“, a to zadaním konkrétneho čísla PTP (0210, 0310 alebo 0311) do kritéria výberu „Hľadaj číslo SMZ“.

Preprava rádioaktívnych materiálov sa musí uskutočňovať podľa predpisu **O 23 „Doprava a preprava vybraných rádioaktívnych materiálov po tratiach ŽSR“**, schváleného generálnym riaditeľom ŽSR dňa 25.04.2014 s účinnosťou od 01.05.2014. 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 doplnkových služieb pre železničné podniky pri prepravách MZ s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR**“ schválená generálnym riaditeľom ŽSR dňa 15.12.2014 s účinnosťou od 01.01.2015.

8. Podmienky pre prevádzku diagnostických prostriedkov koľaje

Pre zlepšenie operatívnosti pri zabezpečovaní jazd:

- meracieho vlaku geometrickej polohy koľaje (MV GPK) ŽSR VVÚŽ Žilina,
- koľajnicovej defektoskopickej súpravy (KDS),
- meracieho vlaku trakčného vedenia (MV TV),

dodržiavajte nasledujúci postup:

Každú jazdu MV GPK, KDS resp. MV TV:

- v medzištátnej doprave – objednávatel si objedná trasy vlakov cez aplikáciu PIS ŽSR – Objednávka OSS, ktoré následne spracuje kancelária OSS, počas jej neobsadenia hlavný dispečer GR ŽSR.
- vo vnútroštátnej doprave – objednávatel si objedná trasy vlakov cez aplikáciu PIS ŽSR – Objednávka trasy, ktoré následne

spracuje dispečerský aparát príslušného OR ŽSR. Pre účely zadávania vstupných údajov o týchto diagnostických prostriedkoch do PIS ŽSR je železničným podnikom ŽSR VVÚŽ Žilina – 8889.

Spoločné opatrenia pre prevádzku jednotlivých druhov meracích vlakov (MV GPK, KDS a MV TV):

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. Sprevádzajúci personál sa dostaví k miestu odstavenia meracieho vlaku o 06.00 h z dôvodu jeho vyposunovania do stanice a vykonaniu náležitostí v zmysle čl. 1368 predpisu Z 1, tzn. spísaniu Súpisu vlaku a Správy o zostave vlaku a odovzdaní týchto dokumentov výpravcovi (alebo určenému zamestnancovi ŽST), ktorý zabezpečí spísanie vlaku v PIS ŽSR.

MV vedte po traťových koľajach v správnom smere jazdy, a to aj cez ŽST po hlavných koľajach priamym smerom. Ak v niektorej ŽST. výpravca plánuje MV zastaviť z nejakého dopravného dôvodu, najprv umožní domerať hlavnú staničnú - zvyčajne 1. koľaj, ktorá je priamym pokračovaním priebežnej traťovej koľaje. Následne prestaví MV na inú staničnú koľaj. Dbajte, aby denná zmena nepresiahla 8 hodín, vrátane 30 minútovej prestávky na obed pre vlakovú čatu a osádku MV.

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 - ŽSR 60 56 99-29 017-3 s celkovou dĺžkou maximálne 50 m. Rušňovodiča HKV MV zabezpečuje Železničná spoločnosť ZSSKC, Stredisko riadenia trakcie Žilina. Sprevádzajúci personál zabezpečujú jednotlivé SMSÚ ŽTS TO príslušných OR ŽSR po vzájomnej dohode. V ojedinelých prípadoch (najmä na presuny MV GPK bez merania na dlhšie vzdialenosti) – na základe požiadavky VVÚŽ Žilina – môže zastupovať sprevádzajúci personál aj druhý rušňovodič motorového vozňa zo Strediska riadenia trakcie Žilina.

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

Po skončení merania odstavujte MV GPK na koľaj s elektrickou prípojkou 400 V a s možnosťou použitia hygienických zariadení, pri

odstavení na konci týždňa podľa možnosti na koľaje s uzavretým a stráženým obvodom (TO, MDS a pod.). Dbajte, aby na odstavený MV GPK neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy MV neumožnili jeho výjazd o 6.30 h z príslušnej východovej ŽST.

Na základe požiadavky vedúceho MV GPK železničné stanice v celej sieti ŽSR vychádzajú v ústrety pri plnení obidvoch vozňov pitnou alebo úžitkovou vodou.

Rušňovodič HKV vypisuje „Záznam o prevádzke stroja“.

Náklady za výkon rušňovodičov HKV a postrkových HKV účtujte na adresu Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Výskumný a vývojový ústav železníc, Hviezdoslavova 31, 010 02 Žilina, nákladové stredisko 9290KM9799.

Koordináciu a plynulú jazdu MV GPK zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri oddelení riadenia dopravy príslušných oblastných riaditeľstiev.

8.2. Prevádzka koľajnicovej defektoskopickkej súpravy

KDS pozostáva HKV nezávislej trakcie, niekoľkých vložených vozňov (ubytovací, náradový) a MV s celkovou max. dĺžkou 100 m. Maximálna rýchlosť súpravy pri doprave (bez merania) je $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, pri meraní je rýchlosť do $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Technický sprievod a vlakvedúci pre potreby KDS zabezpečujú Sekcie ŽTS príslušných OR vo svojom obvode podľa platného plánu jász KDS. Pre účely zadávania vstupných údajov o týchto diagnostických prostriedkoch do PIS ŽSR je železničným podnikom ŽSR VVÚŽ Žilina – 8889.

Dbajte, aby na odstavenú KDS neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jazdy KDS neumožnili jej výjazd najneskôr o 6.30 h z príslušnej východovej ŽST.

V prípade potreby ZSSKC na základe zmluvného vzťahu zabezpečí pre dodávateľa merania potrebný vlakový personál a HKV s nástupom podľa plánu jász.

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

Po skončení merania odstavujte súpravu na koľaje s elektrickou prípojkou 400 V/16 A 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 KDS súpravy zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri oddelení riadenia dopravy príslušných oblastných riaditeľstiev.

8.3. Prevádzka meracieho vlaku trakčného vedenia

MVTV môže byť zostavený v dvoch alternatívach:

- a) HKV nezávislej trakcie zvyčajne radu 736, 749, 750, 754 a meracieho vozňa TV dodávateľa merania. HKV musí byť vybavené elektrickou prípojkou (3000 V) pre napájanie meracieho vozňa TV, priebežnou a napájacou vzduchovou prípojkou,
- b) z hnacieho vozidla závislej trakcie zvyčajne radu 350, 361 s minimálne šiestimi vloženými vozňami a meracieho vozňa TV dodávateľa merania. HKV a vložené vozne musia byť vybavené elektrickou prípojkou (3000 V) pre napájanie meracieho vozňa TV, priebežnou a napájacou vzduchovou prípojkou.

Maximálna rýchlosť MV TV pri meraní je $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (podľa charakteru merania a použitého HKV). Služba HKV, rušňovodiča a vlakové čaty s poznaním trate je zabezpečená prostredníctvom zmluvy so ZSSKC, ZSSK, resp. s iným železničným podnikom. OR Trnava, Košice, Žilina a Zvolen na základe zmluvného vzťahu zabezpečia pre dodávateľa merania sprevádzajúci personál (vlakovú čatu s platným poznaním príslušných traťových úsekov podľa plánu jász pre operatívne riešenie jász MV TV.

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

MV TV môže byť po dohode jeho vedúceho s príslušným výpravcom v mimoriadnych prípadoch – z prevádzkových dôvodov, na niektorých jednokoľajných traťových úsekoch, hlavne prihraničných, tlačený podľa predpisu Z 1. Po skončení merania odstavujte MV na koľaj s elektrickým predkurovacím zariadením 3000 V, alebo elektrickou prípojkou 400 V a s možnosťou použitia hygienických zariadení, Pri odstavení na konci týždňa, podľa možnosti na koľaje s uzavretým a stráženým obvodom (OTV a pod.). Dbajte, aby na odstavený MV neboli odstavované iné vozne a mechanizmy, ktoré by v plánovaný deň jász MV, neumožnili jeho výjazd

o 6.30 h z príslušnej východovej ŽST.

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

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

Koordináciu plynulej jazdy MV TV zabezpečia vo svojom obvode prevádzkoví dispečeri ORD príslušných OR.

9. Preprava zamestnancov Stredísk miestnej správy a údržby (SMSÚ)

Pre prepravu zamestnancov „Stredísk miestnej správy a údržby“ (zmluva č.1100065208/2016/5400/029 medzi ŽSR a ZSSK) z dôvodu zabezpečenia okamžitej údržby (odstránenie 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, MVTV a pod.);
- b) v prípade potreby zastavenia vlaku musí byť zamestnancom SMSÚ správne vyplnená objednávka na mimoriadne zastavenie na nástup a výstup (príloha k rozkazu V) 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. Prestupné časy a časy na preradenie priamych vozňov

Čakacie časy a opatrenia pri meškaní vlakov osobnej dopravy pre GVD 2016/2017 vydáva železničný podnik ZSSK a sú záväzné aj pre zamestnancov ŽSR.

Čas potrebný na prestup 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 nástupíšť konkrétnych staníc.

Do času potrebného na bezpečný prestup cestujúcich je zahrnutá aj prekládka batožín a listovej pošty.

Čas potrebný 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 konečnou stanicou a pod.

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“.

Zoznam prestupných časov a časov na preradenie priamych vozňov vo vybraných ŽST:

<i>Bánovce nad Ondavou 3 (2, –)</i>	<i>Diviaky 3 (2, –)</i>
<i>Banská Bystrica 5 (3, –)</i>	<i>Filákovovo 3 (2, –)</i>
<i>Barca 3 (2, –)</i>	<i>Galanta 3 (2, –)</i>
<i>Bratislava hl. st. 5 (3, 6) (PV 20)</i>	<i>Haniska pri Košiciach 2 (1, –)</i>
<i>Bratislava– Nové Mesto 4 (3, –)</i>	<i>Holíč nad Moravou 3 (2, –)</i>
<i>Bratislava– Petržalka 5</i>	<i>Horná Štubňa 2 (–, 3)</i>
<i>Bratislava– Rača 2</i>	<i>Hronská Dúbrava 2</i>
<i>Bratislava– Vajnory 3</i>	<i>Humenné 4 (2, 6)</i>
<i>Breznička 2 (1.5, –)</i>	<i>Chynorany 2</i>
<i>Brezno 5 (3, –)</i>	<i>Jablonica 2</i>
<i>Čadca 5 (3, 6)</i>	<i>Jesenské 3 (2, 4)</i>
<i>Čata 2</i>	<i>Kapušany pri Prešove 3 (2, –)</i>
<i>Červená Skala 3</i>	<i>Komárno 3 (2, –)</i>
<i>Čierna nad Tisou 3</i>	<i>Košice 8 (4, –) (PV 15)</i>
<i>Devínska Nová Ves 3</i>	<i>Kozárovce 2</i>

<i>Kraľovany 5 (3, –)</i>	<i>Skalica na Slovensku 2 (1, –)</i>
<i>Kúty 3 (2, –)</i>	<i>Slovenské Nové Mesto 3 (2, –)</i>
<i>Kysak 3 (2, –)</i>	<i>Spišská Nová Ves 3 (2, –)</i>
<i>Lenartovce 4</i>	<i>Spišské Vlachy 3 (2, –)</i>
<i>Leopoldov 5 (3, 7)</i>	<i>Starý Smokovec 2 (1, –)</i>
<i>Levice 3 (2, –)</i>	<i>Strážske 3 (2, –)</i>
<i>Lipany 2 (1, –)</i>	<i>Studený Potok 2 (1, –)</i>
<i>Liptovský Mikuláš 3</i>	<i>Šaľa 2</i>
<i>Lučenec 3 (2, 5)</i>	<i>Štrba 4 (3, 5)</i>
<i>Lužianky 4 (2, 5)</i>	<i>Štrbské Pleso 2 (1, –)</i>
<i>Margecany 3 (2, 5)</i>	<i>Štúrovo 5 (3, 6) (PV 10)</i>
<i>Martin 3</i>	<i>Šurany 3 (2, 4)</i>
<i>Michalany 4 (2, –)</i>	<i>Tatranská Lomnica 2 (1, –)</i>
<i>Moldava nad Bodvou 3 (2, –)</i>	<i>Tisovec 2 (1, 3)</i>
<i>Myjava 2</i>	<i>Topoľčany 3 (2, 4)</i>
<i>Nemšová 2</i>	<i>Trebišov 3 (2, –)</i>
<i>Nitra 3 (2, –)</i>	<i>Trenčianska Teplá 5 (2, –)</i>
<i>Nové Mesto nad Váhom 4 (2, 6)</i>	<i>Trenčín 5 (3, –)</i>
<i>Nové Zámky 5 (3, 6)</i>	<i>Trnava 5 (3, 7)</i>
<i>Palárikovo 2</i>	<i>Úľany nad Žitavou 2 (–, 3)</i>
<i>Plaveč 3 (2, –)</i>	<i>Vranov nad Topľou 3 (2, –)</i>
<i>Plešivec 3 (2, –)</i>	<i>Vrbovce 2</i>
<i>Poprad–Tatry 5 (3, –) (PV 10)</i>	<i>Vrútky 5 (3, –)</i>
<i>Prešov 5 (3, 6) (PV 10)</i>	<i>Zbehy 4 (2, 5)</i>
<i>Prievidza 3 (2, –)</i>	<i>Zlaté Moravce 2</i>
<i>Púchov 5 (3, –)</i>	<i>Zohor 3</i>
<i>Rožňava 3 (2, –)</i>	<i>Zvolen os. st. 5 (3, 7) (PV 12)</i>
<i>Ružomberok 3</i>	<i>Žilina 6 (3, 8) (PV 12)</i>
<i>Sereď 3 (2, –)</i>	

11. Tabuľka 1: Prehľad číslovania listov grafikonu vlakovej dopravy a zošitových cestovných poriadkov

Listy GVD a ZCP môžu vzhľadom na ich prehľadnosť a čitateľnosť obsahovať iné usporiadanie a smerovanie tratí ako tabuľky traťových pomerov. V tabuľke je za názvom trate uvedené aj číslo trate v TTP. Listy GVD 101, 105, 106, 109, 115, 118, 120, 125, 126 a 127 sa vydávajú ako dva osobitné listy 0-12 a 12-24 h. Listy GVD 113 a 114 sú tlačené na jednom liste.

Číslo	obsahuje trate
101	<p>Čop UA – Čierna nad Tisou ŠRT (101 B)</p> <p>Čop UA – Čierna nad Tisou (101 A)</p> <p>Čierna nad Tisou – Košice (101 A)</p> <p>Sátoraljaújhely HU – Slovenské Nové Mesto (101 C)</p> <p>Barca St. 1 – Košice (101 D + 101 E)</p>

102	Užgorod PSP UA – Haniska pri Košiciach ŠRT (102 A)
103	Lupków PL – Michaľany (103 A) Trebišov – Výh. Slivník výh. č. 8 (103 B) Michaľanská spojka (103 C)
104	Maťovce – Bánovce nad Ondavou (104 A) Bánovecká spojka (104 E) Stakčín – Humenné (104 B) Vranov nad Topľou – Trebišov (104 C) Bardejov – Kapušany pri Prešove (104 D)
105	Košice nákl. st. – Kraľovany (105 A + 101 D + 101 E)
106	Kraľovany – Horní Lideč CZ (106 A + 106 F) Odb. Potok – Odb. Váh (106 B) Varín – Žilina-Teplička – Odb. Váh (106 C) Žilina-Teplička – Žilina (106 G)
106D	Žilina – Čadca (106 D) Čadca – Mosty u Jablunkova CZ (106 D) Budatínska spojka (106 E) <i>Pre listy GVD 106 a 106 D je vydaný spoločný ZCP 106. Pre trať Čadca – Mosty u Jablunkova vydáva ZCP CZ.</i>
107	Orlovská spojka (107 B) Muszyna PL – Plaveč – Kysak (107 A) Kysacká spojka (107 C) Strážske – Prešov (107 D) <i>Pre trať Muszyna PL – Plaveč vydáva ZCP PL.</i>
109	Krásna nad Hornádom – Barca St. 4 (109 C) Košice – Plešivec (109 A) Barca – Hidasnémeti HU (109 B)
110	Margecany – Červená Skala (110 A) Spišské Podhradie – Spišské Vlachy (110 B) Levoča – Spišská Nová Ves (110 C)
111	Dobšiná – Rožňava (111 A) Plešivec – Slavošovce (111 B) Plešivec – Muráň (111 C) Medzev – Moldava nad Bodvou (111 D)
112	Plaveč – Poprad – Tatry (112 A) Odb. Spišská Belá – Spišská Belá nákl. (112 B) Tatranská Lomnica – Výh. Studený Potok zast. (112 C) Poprad – Tatry (TEŽ) – Štrbské Pleso (TEŽ) (112 D) Tatranská Lomnica (TEŽ) – Starý Smokovec (TEŽ) (112 E) Štrbské Pleso (OŽ) – Štrba (OŽ) (112 F)
113	Trstená – Kraľovany (113 A)
114	Žilina – Rajec (114 A) Čadca – Makov (114 C) Čadca – Zwardoň PL (114 B)
115	Plešivec – Zvolen os. st. (115 A) Zvolen východ výh. č. 302 – Zvolen východ (115 A) Výh. Urbánka – Filákov St. 3 (115 B) Bánréve HU – Lenartovce (115 C) Somoskőújfalu HU – Filákov St. 3 (115 D)

116	Jesenské – Brezno (116 B) Červená Skala – Banská Bystrica (116 A) Hronec n – Chvatimech odb. z (116 C)
117	Utekáč z – Lučenec (117 A) Breznička – Katarínska Huta nz. (117 B) Lučenec – Veľký Krtíš nz. (117 C)
118	Zvolen východ – Hronská Dúbrava – Vrútky (118 A) Priekopská spojka (118 B) Zvolenská spojka (118 C) Zvolen os. st. – Banská Bystrica – Odb. Dolná Štubňa (118 D)
119	Zvolen os. st. – Šahy (119 A) Šahy – Čata (119 B) Levice – Štúrovo (119 C)
120	Szob HU – Štúrovo (120 A) – ZCP vydáva HU Štúrovo – Bratislava hl. st. (120 A) Komárom HU – Nové Zámky (120 B)
121	Hronská Dúbrava – Palárikovo (121 A) Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava (121 B)
122	Horná Štubňa – Prievidza (122 A) Chrenovecká spojka (122 B) Nitrianske Pravno – Nové Zámky (122 C) Jeľšovce – Zbehy (122 D)
123	Topoľčianky n. – Ťľany nad Žitavou (123 B) Kozárovce – Dražovce rampa nákl. (123 A) Zbehy – Radošina (123 C) Lužianky – Leopoldov (123 D)
124	Komárno – Bratislava-Nové Mesto (124 A) Komárno – Kolárovo (124 B) Neded – Šaľa (124 C)
125	Púchov – Bratislava hl. st. (125 A)
126	Bratislava hl. st. – Kúty (126 A) Kúty – Lanžhot CZ (126 A) – ZCP vydáva CZ Devínska Nová Ves – Marchegg AT (126 B) Plavecký Mikuláš – Záhorská Ves (126 C)
127	Bratislava-Vajnory – Bratislava východ odch. sk. Juh – Odb. Vinohrady (127 A) Bratislava-Vajnory – Bratislava východ odch. sk. Sever – Bratislava-Rača (127 B) Bratislava-Rača – Bratislava hl. st. (125 A) Bratislava ÚNS – Bratislava-Pálenisko Rajka HU – Bratislava východ odch. sk. Juh (127 C) Kittsee AT – Bratislava-Petržalka (127 D) – ZCP vydáva AT Odb. Močiar – Bratislava predmestie (127 E) Odb. Močiar – Odb. Vinohrady (127 F) Bratislava-Nové Mesto – Bratislava hl. st. (127 G)
128	Leopoldov – Galanta (128 A) Sereď – Trnava (128 B) Trnava – Kúty (128 C) Brezová pod Bradlom – Jablonica (128 D)

129	Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce (129 A) Vrbovce – Veľká nad Veličkou CZ (129 A) – ZCP vydáva CZ Kúty – Sudoměřice nad Moravou CZ (129 B) Holíč nad Moravou – Hodonín CZ (129C) – ZCP vydáva CZ Čachtická spojka (129 D) Piešťany – Vrbové (129 E)
130	Trenčín – Chynorany (130 A) Trenčianska Teplá – Vlársky průsmyk CZ (130 B) Nemšová – Lednické Rovne (130 C) Trenčianske Teplice – Trenčianska Teplá (130 D)

12. Zmeny počas tlače pomôcok GVD

ZÁVER

Služobná pomôcka Rozkaz o zavedení GVD má účinnosť po celý čas platnosti GVD 2016/2017. Zabezpečte, aby sa s jej obsahom včas oboznámili a dodržiavali ju všetci zamestnanci ŽSR a železničné podniky.