

SŽ Bp1

Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic

Změna č. 1

účinnost od 1. března 2023

Schváleno pod čj. 4913/2023-SŽ-GŘ-O10
dne 31. ledna 2023

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.
generální ředitel

SŽ Bp1

Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic

Změna č. 1

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor personální
Praha
spravazeleznic.cz
Rok vydání: 2023

© Správa železnic, státní organizace, 2023

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

Generální ředitel schválil podle čl. 14. odst.1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále také „SŽ“) změnu předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (dále jen „SŽ Bp1“).

Čl. 1

Předpis SŽ Bp1 ve znění změny č.1 se mění takto:

- (1) Název pokynu „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací“ **se upravuje** takto: „*Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic*“.
- (2) V části ROZSAH ZNALOSTÍ **se** ve sloupci pracovní činnosti nebo zařazení (funkce) **doplňuje** za slovo „dopravce“ text „*včetně dopravce Správa železnic*“
- (3) V části SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK **se vkládají** nové zkratky s vysvětlením:

„ATWS..... *automatický traťový varovný systém (Automatic Track Warning Systém),*
 HZS..... *hasičský záchranný sbor,*
 LOWS *varovný systém ovládaný bezpečnostní hlídkou (Lookout Operated Warning Systém),*
 SCWS *varovný systém napojený na zabezpečovací zařízení (Signal Controlled Warning Systém),*
 TWS *traťový varovný systém (Track Warning Systém),*
 VR..... *výlukový rozkaz,*
 zároveň **se zrušuje** zkratka:
 „ZAV..... *zařízení automatického varování*“.
- (4) V článku 1, odstavci 4 **se nahrazuje** text následovně:

„(4) *Předpis rovněž neupravuje základní pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví osob na stavbách v prostorách SŽ, která řeší předpis SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách státní organizace Správa železnic (dále jen „předpis SŽ Bp3“).*“.
- (5) V celém článku 2 **se nahrazuje** text (včetně poznámek pod čarou) následovně:

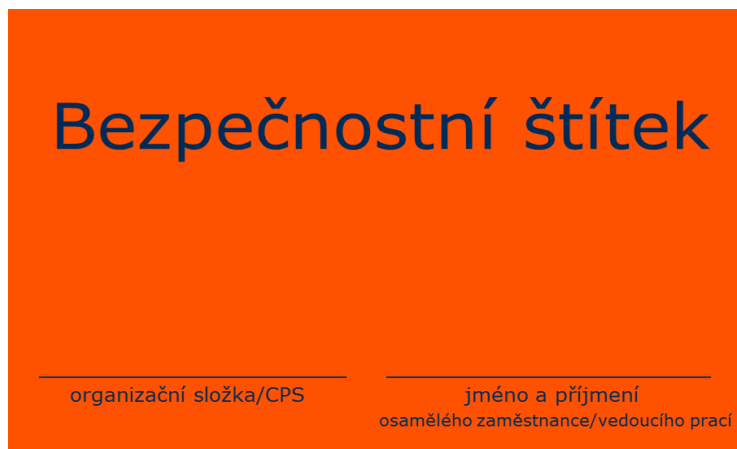
„(1) *Pro správnou součinnost všech osob vykonávajících činnosti v prostorách SŽ a na dráze provozované SŽ je bezpodmínečně nutné zamezit omylům a nedorozuměním. Proto jsou v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu používány odborné pojmy, které se musí důsledně dodržovat. Záměna určeného významu těchto pojmů není v souvislosti s výkonem činnosti dovolena.*

(2) *Většina základních pojmů obsažených v jednotlivých člancích tohoto předpisu je převzata z platných právních předpisů, technických norem a vnitřních předpisů SŽ. V případě, že je zapotřebí definovat nový pojem nebo je nutné definici danou výše uvedenými dokumenty pro potřeby tohoto předpisu upravit, je vymezení pojmu uvedeno textem „pro účely tohoto předpisu“.*

(3) **Bezpečnostní hlídka** – jedna nebo více osob určených ke střežení ostatních osob pracujících v provozované dopravní cestě.

(4) **Bezpečnostní štítek** – upamatovávací pomůcka, která upozorňuje dopravního zaměstnance v daných případech na přítomnost osamělého zaměstnance nebo pracovní skupiny v provozované železniční dopravní cestě.

Bezpečnostní štítek je oranžové nebo červené barvy rozměru 105 x 155 mm (± 5 mm), s nápisem „Bezpečnostní štítek“ a uvedením organizační složky nebo názvu cizího právního subjektu (dále i „CPS“) a jména a příjmení osoby. Viz obrázek 1.



Obr. 1: Vzor bezpečnostního štítku

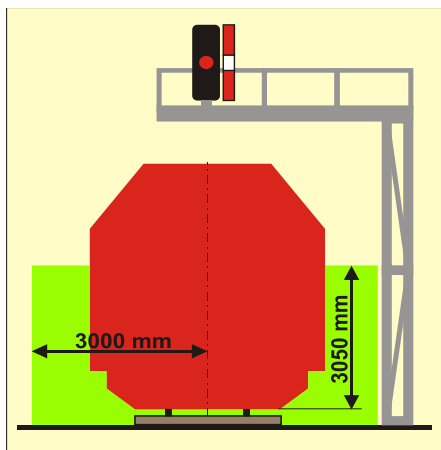
- (5) **Cizí právní subjekt** – pro účely tohoto předpisu je to souhrnný název pro fyzickou osobu, podnikající fyzickou osobu nebo právnickou osobu, odlišnou od SŽ nebo jejího zaměstnance, která vykonává nebo má vykonávat činnosti v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo případně svojí činností může ovlivnit činnost SŽ, včetně provozování dráhy na železniční dráze provozovatele SŽ. Tento souhrnný pojem zahrnuje:
- dodavatele/zhotovitele,
 - dopravce (mimo dopravce SŽ),
 - ostatní CPS.
- (6) **Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení** (dále jen „DOZ“) – druh obsluhy zabezpečovacího zařízení, které umožňuje dálkové ovládání obsluhou z určeného pracoviště.
- (7) **Dirigující dispečer** – zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati D3.
- (8) **Dispečer radiobloku** – zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati vybavené radioblokem, který provádí obsluhu radioblokové centrály.
- (9) **Dodavatel/zhotovitel** – pro účely tohoto předpisu je to CPS, který na dráze provozované SŽ provádí pro SŽ práce a služby, a to na základě smluvního ujednání.
- (10) **Doprovce** (mimo dopravce SŽ) – pro účely tohoto předpisu je to CPS, který na základě licence a Smlouvy o provozování drážní dopravy provozuje na dráze, kterou provozuje SŽ, drážní dopravu.
- (11) **Dopravna** – místo na dráze, které slouží k řízení jízdy vlaků, posunu a posunu mezi dopravami. Dopravny mohou být s kolejovým rozvětvením nebo bez kolejového rozvětvení.
- (12) **Dopravna D3** – je dopravna na trati D3, určená k řízení jízdy vlaků, posunu a PMD, která není obsazena výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu.
- (13) **Dopravna RB** – je dopravna na trati RB, určená k řízení jízdy vlaků, posunu a PMD, která není obsazena výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu.
- (14) **Dopravna s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec** – je dopravna, ve které je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, který v dané dopravě řídí a organizuje drážní dopravu.
- (15) **Dopravní zaměstnanec** – zaměstnanec segmentu řízení provozu SŽ nebo příslušný zaměstnanec SŽ, který je zodpovědný za organizování nebo řízení drážní dopravy.

Pro účely tohoto předpisu pojem dopravní zaměstnanec zahrnuje pouze tyto funkce: výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer radiobloku a výhybkář (případně jiný zaměstnanec SŽ) s přiděleným obvodem odpovědnosti pro zjišťování volnosti vlakové cesty, popř. posunovacím obvodem.

- (16) **Dorozumívací prostředky** – zařízení, která slouží k předávání slyšitelných nebo viditelných pokynů, včetně telekomunikačního zařízení.
- (17) **Dráha** – cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.
- (18) **Drážní vozidlo** (dále jen „vozidlo“) – dopravní prostředek závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy – koleji. Společný název pro hnací vozidla, speciální hnací vozidla, tažená vozidla, speciální tažená vozidla, dvoucestná vozidla v poloze na koleji a řídicí vozy. Drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby provozované na zvláště k tomu vyhrazených kolejích vlečky, jakož i lehký dopravní prostředek, který není konstrukčně uzpůsoben pro spojování s drážními vozidly a při svém pohybu je závislý na lidské síle.
- (19) **Lehké kolejové prostředky** (dále jen „LKP“) – přenosné stroje a vozíky nebo jiná zařízení pro přepravu materiálu, náradí a/nebo různého zařízení po trati pohybující se na kolech nebo pojezdových kladkách a provozované lidskou silou, které pro jejich konstrukci (hmotnost, jednoduchý pojezd apod.) nelze zařadit mezi speciální vozidla. Lehký kolejový prostředek musí být vždy uzpůsoben tak, že jej lze nasazovat na kolej a z koleje odstraňovat ručně. Na základě konstrukčních vlastností dělíme lehké kolejové prostředky na:
- lehké kolejové prostředky snadno odstranitelné z průjezdného průřezu koleje,
 - lehké kolejové prostředky obtížně odstranitelné z průjezdného průřezu koleje.
- (20) **Lehké kolejové prostředky snadno odstranitelné z průjezdného průřezu koleje** musí splňovat všechny tyto podmínky:
- musí být vybaveny držadly pro zvedání, která musí být umístěna tak, aby bylo zajištěno rovnoměrné rozložení hmotnosti, příp. musí být tyto prostředky konstruovány tak, aby je bylo možné pohodlně uchytit a zvednout, přičemž by bylo zajištěno rovnoměrné rozložení hmotnosti,
 - musí být k dispozici tolik osob ke zvedání lehkého kolejového prostředku, aby byla splněna podmínka maximálního povoleného zatížení jednotlivé osoby,
 - maximální povolené zatížení jedné osoby činí 20 kg; při lehkém kolejovém prostředku uzpůsobeného pro manipulaci jednou osobou 25 kg,
 - doba potřebná pro odstranění z koleje nesmí být delší než 15 s.
- Do hmotnosti lehkého kolejového prostředku je vždy nutné počítat i hmotnost případného nákladu.*
- (21) **Lehké kolejové prostředky obtížně odstranitelné z průjezdného průřezu koleje** jsou všechny lehké kolejové prostředky, které nesplňují podmínky pro zařazení mezi LKP snadno odstranitelné z průjezdného průřezu koleje.
- (22) **Mimořádná událost** – nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily:
- a) bezpečnost drážní dopravy,
 - b) bezpečnost osob,
 - c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo
 - d) životní prostředí.
- (23) **Osamělý zaměstnanec** – osoba, která provádí práce na zařízení sama v provozované železniční dopravní cestě.
- (24) **Posun** – každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda vozidel, nejde-li o jízdu vlaku nebo posun mezi dopravnami.
- (25) **Práce na zařízení** – pro účely tohoto předpisu, je to činnost osob v provozované železniční dopravní cestě, při které je prováděna oprava, úprava, modernizace, montáž, demontáž, údržba, kontrola nebo měření součástí staveb dráhy a činnost při projektování staveb. Za práci na zařízení se rovněž považuje práce s lehkými

kolejovými prostředky. Naopak za práci na zařízení není považována běžná a standardní obsluha zařízení železniční infrastruktury.

- (26) **Pracovní skupina** – dvě nebo více osob, které provádějí společně práci v provozované železniční dopravní cestě, přičemž jedna z osob musí být vedoucím prací.
- (27) **Prostory SŽ** – budovy a pozemky, k nimž má SŽ právo hospodaření.
- (28) **Průjezdový průřez** – obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, který vymezuje vzdálenost vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje (viz obrázek číslo 2).



■ Průjezdový průřez ■ Volný schůdný a manipulační prostor

Obr. 2: Zjednodušené grafické vyznačení průjezdného průřezu a volného schůdného a manipulačního prostoru, platné pro koleje s rozchodem 1435 mm v železniční stanici.

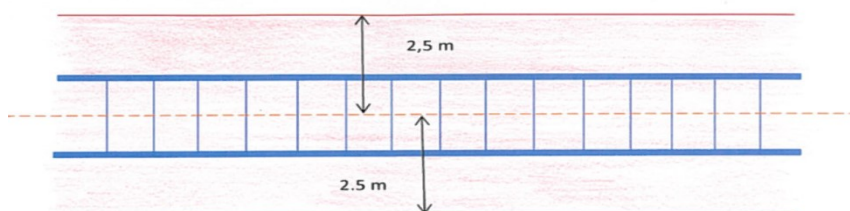
- (29) **Převpravce** – fyzická nebo právnická osoba, která je odesílatelem nebo příjemcem vozové zásilky.
- (30) **Služební přechod** – přechod přes kolej vyhrazený pouze pro zaměstnance SŽ a CPS s oprávněním vstupu do provozované železniční dopravní cesty. Musí být označen tabulkou se zákazem vstupu nepovolaných osob.
- (31) **Snížená viditelnost** – viditelnost, při níž nejsou nejméně na vzdálenost 100 m zřetelně viditelné předměty a osoby (v době od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, silného deště a v uzavřených neosvětlených prostorech).
- (32) **Speciální vozidlo** – vozidlo konstruované pro stavbu, údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy a odstraňování následků mimořádných událostí.
- (33) **Stavba dráhy** – stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv.
- (34) **Stejnokroj SŽ** – oděv používaný při výkonu práce za účelem reprezentace SŽ na veřejnosti dle vnitřního předpisu SŽ.
- (35) **Stezka** – část pláň tělesa železničního spodku nebo povrchu zapuštěného kolejového lože, která slouží k pohybu osob v železniční dopravní cestě.
- (36) **Strojvedoucí** (osoba řídící drážní vozidlo) – pro účely tohoto předpisu společný název pro osoby s odbornou způsobilostí k řízení (speciálního) hnacího vozidla bez zřetele na jeho typ.
- (37) **Širá trať** – úsek trati, ohraničený na každé straně buď stanicí, dopravnou D3, dopravnou RB nebo koncem dráhy (zakončením tratě např. na zastávce, na nákladisti). Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné

koleje. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka.

- (38) **Telefonní zápisník** – tiskopis, do kterého zaměstnanci zapisují údaje o vedených telefonních hovorech a jejich obsah, popř. i další zápisy nařízené předpisy SŽ.
- (39) **Telekomunikačním zařízením se rozumí:**
- technické zařízení, které umožňuje vzájemný telefonní styk osob, které je ve správě Správy železnic (včetně bezdrátového telefonu veřejného operátora GSM);
 - rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu GSM-R);
 - výpočetní technika s příslušným vybavením;
 - staniční rozhlas v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením. Staniční rozhlas lze použít k udělení pokynů, u kterých je nutná oboustranná komunikace, jen pokud je vybaven zpětným dotazem.
- Rozhlas se zpětným dotazem je takové telekomunikační zařízení, které dovoluje oboustrannou komunikaci, ale pouze v režimu simplex.
- (40) **Trať** – vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku nebo posunového dílu a/nebo PMD, rozdělená na úseky trati mezi dopravnami s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravnách.
- (41) **Trať D3** – trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy, na které se vykonává dopravní služba podle předpisu SŽ D3.
- (42) **Trať RB** – trať vybavená radioblokem, na které se vykonává dopravní služba podle předpisu SŽ D4.
- (43) **Traťový dispečer** – zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy, který na určených traťových úsecích dálkově řídí řízenou oblast nebo její část.
- (44) **Traťový varovný systém** (dále jen „TWS“) – systém pro zajištění bezpečnosti osob na pracovním místě, který se do činnosti uvádí výstupem ze zabezpečovacího zařízení (dále jen „SCWS“), jízdou vozidel samočinně (dále jen „ATWS“) nebo bezpečnostní hlídkou (dále jen „LWS“).¹
- (45) **Upamatovávací pomůcka** – pomůcka určená k podpoře paměti, případně pomůcka, při jejímž použití dojde k znemožnění obsluhy ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení nebo k zabránění postavení jízdní cesty samočinnou činností zabezpečovacího zařízení.
- (46) **Vedoucí prací** – zaměstnanec určený vedoucím zaměstnancem (popř. vedoucí zaměstnanec sám), který řídí činnost pracovní skupiny osob při práci na zařízení.
- (47) **Vedoucí výlukových prací** – osoba s příslušnou odbornou zkouškou stanovenou provozovatelem dráhy. Řídí a organizuje práce na vyloučeném zařízení dopravní cesty podle schválených technologických postupů.
- (48) **Vedoucí stroje** – osoba, které jsou při pracovní (technologické) činnosti stroje podřízeni všichni členové obsluhy stroje. Vedoucí stroje nesmí být současně vedoucím prací.
- (49) **Vedoucí zaměstnanec** – zaměstnanec, který je na jednotlivých stupních řízení zaměstnavatele oprávněn stanovit a ukládat podřízeným zaměstnancům pracovní úkoly, organizovat, řídit a kontrolovat jejich práci a dávat jim k tomu účelu závazné pokyny.
- (50) **Vizuální kontrola** – práce na zařízení vykonávaná osamělým zaměstnancem, při které je prováděna kontrola součástí staveb dráhy pouze pohledem. Za vizuální kontrolu se nepovažuje pravidelná prohlídka výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek obsluhujícím zaměstnancem a zaměstnancem provádějícím čištění a mazání těchto zařízení.
- (51) **Volný schůdný a manipulační prostor** (dále jen „VSMP“) – prostor mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej, a který musí být zachován pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem (viz obrázek číslo 2). Bližší požadavky na volný schůdný a manipulační prostor včetně ustanovení, jaké překážky do něho mohou zasahovat, obsahuje technická norma ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní,

dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky a předpis SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí.²

- (52) **Výhybkář** – pro účely tohoto předpisu je to společný název pro všechny zaměstnance SŽ, určené k obsluze výhybek.
- (53) **Vyloučená kolej** – kolej v dopravně nebo v traťovém úseku, na které bylo dočasně vyloučeno pravidelné provozování drážní dopravy, přičemž jízdu drážního vozidla lze uskutečňovat jen při splnění stanovených podmínek.
- (54) **Výpravčí** – zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy ve stanici (odbočce) bez DOZ, nebo jedné nebo více stanicích (odbočkách) s DOZ.
- (55) **Základní dopravní dokumentace** (dále jen „ZDD“) – souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vleček včetně jejich příloh.
- (56) **Zaměstnanec SŽ** – fyzická osoba, která je se SŽ v pracovněprávním vztahu.
- (57) **Železniční dopravní cesta** (dále jen „dopravní cesta“) – pro účely tohoto předpisu je to část dráhy, která je určena k pohybu drážních vozidel. Je v horizontálním směru vymezena hranicemi 2,5 m od osy koleje (vizobr. 3).



Obr. 3: Zjednodušené grafické vyznačení hranic železniční dopravní cesty v případě koleje

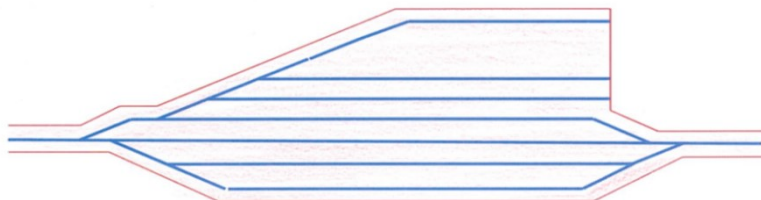
V dopravně s kolejovým rozvětvením je dopravní cesta vymezena vnější hranicí 2,5 m od os krajních kolejí v případě, že mezi kolejemi nejsou prostory, které patří jiným subjektům. Pokud tam takové prostory jsou, je dopravní cesta ohraničena vnější hranicí 2,5 m od os kolejí sousedících s uvedenými prostory (viz obr. 4).

Ve všech případech je to včetně prostor veřejně přístupných (vyjma ostrovních a poloostrovních nástupišť), pokud v nich dochází k práci na zařízení nebo k práci s možností vzájemného ohrožení bezpečnosti zaměstnanců a železničního provozu.

V případě ostrovních a poloostrovních nástupišť je železniční dopravní cesta vymezena vzdáleností 2,5 m od os kolejí (vyznačenou žlutou čarou) přilehlých k danému nástupišti.

Případné odlišnosti hranic železniční dopravní cesty v dopravně s kolejovým rozvětvením a v případě kolejí skladových areálů a vleček SŽ s minimálním železničním provozem, může odchylně stanovit schvalovatel ZDD nebo MPBP.

Provozovaná dopravní cesta je dopravní cesta, na které je provozována dráha, tj. provádí se činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Ta je buď nevyloučená, nebo vyloučená (omezené provozování dráhy).



Obr. 4: Zjednodušené grafické vyznačení hranic železniční dopravní cesty v případě dopravní s kolejovým rozvětvením

(58) **Železniční stanice** (dále jen „stanice“) – dopravna s kolejovým rozvětvením umožňující křížování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.

¹ TWS je podrobně popsán v ČSN EN 16704-2-1.

² Dle uvedených dokumentů směřjí do VSMP zasahovat: nástupiště, boční rampy, koutové výztuhy na mostních objektech a pojistné úhelníky, zábradlí stávajících železničních mostních objektů, tunely, stožárová, trpasličí a ostatní návěstidla, stožáry osvětlení a staničního rozhlasu, podpěry trakčního vedení, konstrukční součásti výhybek a kolejových brzd, výměníky a výměnová návěstidla výhybek, přestavníky, stykové transformátory, snímače polohy jazyků a pohyblivých hrotů srdcovek. Případné ostatní stavby a zařízení zasahující do VSMP musí být uvedeny v příslušné ZDD nebo Tabulkách traťových poměrů (dále jen „TTP“).

- (6) Název druhé části **se upravuje** na: „Základní principy bezpečnosti a ochrany zdraví při činnostech, pohybu a pobytu v prostorách SŽ nebo na dráze provozované SŽ“.
- (7) Název článku 4 **se upravuje** na: „Činnost cizího právního subjektu v prostorách SŽ nebo na dráze provozované SŽ“.
- (8) Název článku 5 **se upravuje** na: „Zajišťování bezpečnosti veřejnosti, cestujících a přepraveců v prostorách SŽ, případně na dráze provozované SŽ“
- (9) V celém článku 5 **se nahrazuje** text následovně:
- „(1) Pobyť a pohyb cestujících je dovolen pouze v těch částech prostor SŽ, které jsou veřejně přístupné, a to za podmínek daných platnými právními předpisy a vnitřními předpisy SŽ.
- (2) Pro zajištění bezpečnosti osob a udržení pořádku ve vyhrazených místech SŽ musí být vypracován pro každý veřejně přístupný prostor SŽ Provozní řád osobního nádraží.
- (3) Součástí tohoto řádu musí mimo jiné být i konkrétní vymezení veřejně přístupných prostor.
- (4) Provozní řád osobního nádraží musí být vyvěšen na vhodném viditelném místě. Za tato místa se považují především vstupy a vchody do prostor SŽ, místa, kde dochází k informování osob apod. Odpovědnost za zpracování a zveřejnění řádu má příslušná (správcovská) OS.
- (5) Ke zprostředkování pokynů, které vedou k zajištění bezpečnosti cestujících ve veřejně přístupných prostorách při mimořádnostech, je vhodné využít, pokud je to možné, orientačních a informačních systémů pro cestující.
- (6) I základní činnosti přepraveců musí probíhat zpravidla v prostorách SŽ, které jsou veřejně přístupné.
- (7) Je-li z povahy činnosti přepraveců nutné vstoupit i do ostatních prostor SŽ, včetně provozované železniční dopravní cesty (např. v souvislosti se zajišťováním nákladu na železničním vozidle), je nutné, aby tyto osoby dodržovaly veškerá ustanovení tohoto předpisu, která se jejich činnosti týkají.
- (8) Prokazatelné seznámení s příslušnými ustanoveními tohoto předpisu (dle předchozího ustanovení) je povinen zajistit dopravce, který pro přepravce přepravu zajišťuje. Zároveň je příslušný dopravce odpovědný za písemné informování přepravece (případně i jiných jeho partnerů) o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života v uvedených prostorách (včetně rizik SŽ).
- (9) Dojde-li v prostorách SŽ k úrazu osob včetně cestujících, případně osoby přepravce, a to v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo v souvislosti s pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy (mimořádná událost), je nutné postupovat v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (dále jen „předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“).

- (10) *V případě úrazu osob včetně cestujících a osob přepravce, který se stal v prostorách SŽ mimo případy uvedené v předešlém odstavci, se další postup zraněného řídí dle obecných zákonných ustanovení, zejména pak zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Případný požadavek na náhradu škody vzniklé v souvislosti s tímto úrazem, uplatňují tyto osoby přímo na adrese uvedené v příslušném Provozním řádu osobního nádraží.“.*
- (10) Název třetí části **se upravuje** na: *„Bezpečnost a ochrana zdraví při činnostech v provozované železniční dopravní cestě provozovatele dráhy SŽ“*
- (11) V článku 6, odstavci 1 **se nahrazuje** odkaz na odstavec v čl. 2 z „53“ na „57“.
- (12) V článku 6, odstavci 10 **se nahrazuje** text následovně:
„Všechna zařízení, pracovní pomůcky, stroje, nářadí a ostatní materiál musí být při jízdě drážního vozidla uloženy vždy tak, aby nezasahovaly do průjezdného průřezu. Do schůdného a manipulačního prostoru (s přihlédnutím k podmínkám daným předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ) je možné ukládat uvedené předměty jen ve výjimečných případech.“.
- (13) V článku 6, odstavci 15, bodu n) **se nahrazuje** text následovně:
„prostředky k zajištění vozidel proti ujetí používat v rozporu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Zarážku ke zmírnění rychlosti vozidel nebo jeho zastavení je nutno položit na kolejnici tak včas před jedoucím vozidlem, aby mohla být správně položena bez ohrožení bezpečnosti. Přitom je nutno přihlížet ke sklonu koleje, počasí, rychlosti, hmotnosti a počtu vozidel, která se mají zastavit, a při pokládání zarážky musí být osoba vždy čelem k blížícímu se vozidlu. Je rovněž zakázáno odstraňovat zarážku z koleje těsně před jedoucím vozidlem nebo z pod vozidla, u kterého je předpoklad jeho uvedení do pohybu nebo na které najíždějí jiná vozidla nebo lze najetí vozidel předpokládat,“.
- (14) V článku 6, odstavci 18 **se nahrazuje** text následovně:
„Všechny osoby v provozované dopravní cestě, při plnění pracovních úkolů a při činnostech, které jsou v přímé souvislosti s plněním pracovních úkolů, jsou povinny používat, a to minimálně na horní polovině těla, pracovní oděv výstražné barvy nebo výstražnou vestu. Ty nesmějí být nadměrně znečištěné, promaštěné či nasáklé hořlavinou. Oděv výstražné barvy i výstražná vesta musí být zapnuté.“.
- (15) Na totožnou stranu, kde se nachází odstavec 18, **se vkládá** k němu se vztahující poznámka pod čarou:
„⁵ Plněním pracovních úkolů je výkon pracovních povinností vyplývajících z pracovního poměru a z právních vztahů založených dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr, jiná činnost vykonávaná na příkaz zaměstnavatele a činnost, která je předmětem pracovní cesty. Plněním pracovních úkolů je též činnost konaná pro zaměstnavatele na podnět odborové organizace, rady zaměstnanců, popřípadě zástupce pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci či člena evropské rady zaměstnanců, člena vyjednávacího výboru nebo ostatních zaměstnanců, popřípadě činnost konaná pro zaměstnavatele z vlastní iniciativy, pokud k ní zaměstnanec nepotřebuje zvláštní oprávnění nebo ji nevykonává proti výslovnému zákazu zaměstnavatele, jakož i dobrovolná výpomoc organizovaná zaměstnavatelem.
V přímé souvislosti s plněním pracovních úkolů jsou úkony potřebné k výkonu práce a úkony během práce obvyklé nebo nutné před počátkem práce nebo po jejím skončení a úkony obvyklé v době přestávky v práci na jídlo a oddech konané v objektu zaměstnavatele a dále vyšetření u poskytovatele zdravotních služeb prováděné na příkaz zaměstnavatele nebo vyšetření v souvislosti s noční prací, ošetření při první pomoci a cesta k němu a zpět. Takovými úkony však nejsou cesta do zaměstnání a zpět, stravování, vyšetření nebo ošetření u poskytovatele zdravotních služeb ani cesta k němu a zpět, pokud není konána v objektu zaměstnavatele.“.

(16) V článku 6, odstavci 20 **se nahrazuje** text následovně:

„Výjimku z ustanovení předchozího odstavce tohoto předpisu mají pouze dopravní zaměstnanci ve stejnokroji SŽ a zaměstnanci SŽ s trvalým pracovištěm v železniční dopravní cestě ve skladových areálech a na vlečkách SŽ s minimálním železničním provozem, a to za podmínek daných následujícími odstavci.“

(17) V článku 6, odstavci 27 **se nahrazuje** text následovně:

„Bezpečná práce osob pracujících při opravách a čištění vozidel má být zajištěna, pokud možno uzamykatelnou kolejovou zábranou, výkolejkou, případně odvratnou výhybkou. Pokud toto není možné, musí se zajistit bezpečnost pracoviště v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1 ČST PRVNÍ (krytí vozidel). Odpovědnost za krytí vozidla má osoba, která na vozidle pracuje. Pokud na tato stojící vozidla krytá příslušným návěstidlem jsou odstavována další vozidla, zajistí krytí všech vozidel ten, který další vozidla odstavuje.“

(18) V článku 7, odstavci 1 **se nahrazuje** text následovně:

„Vykonávání činností v provozované nevyložené železniční dopravní cestě za snížené viditelnosti (mimo práce na zařízení v době od soumraku do svítání) a na nepřehledných úsecích, se může provádět jen z nutných provozních důvodů. Za nutné provozní důvody lze považovat pouze činnosti:

- vedoucí k odstranění bezprostředního ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy,*
- konané na základě legislativy, které mají za úkol zajistit bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy (např. vykonávání prohlídek a/nebo měření podle Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah),*
- přímo související s provozováním drážní dopravy,*
- přímo související s výkonem dopravní služby.“*

(19) V článku 8 **se zrušuje** původní odstavec 9. Zároveň došlo k přečíslování následujícího odstavce z „10“ na „9“.

(20) Název čtvrté části **se upravuje** na: *„Práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě provozovatele dráhy SŽ“*

(21) V článku 11, odstavci 1 **se nahrazuje** druhá odrážka následovně:

- „sdělení názvu OS nebo CPS a jména a příjmení osamělého zaměstnance/vedoucího prací,“.*

Zároveň se doplňuje nová odrážka, v pořadí čtvrtá, ve znění:

- „oznámení, zda budou použity k označení pracovního místa světelné výstražné terče nebo využity výstražné kolíky s dočasnou platností pro pracovní místa,“.*

(22) V článku 11, odstavci 2 **se nahrazuje** text následovně:

„V případě požadavku práce na zařízení osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací pracovní skupiny v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, probíhá zpravidla sjednání podmínek práce na zařízení osobně.“

(23) V článku 11, odstavci 11 **se nahrazuje** text následovně:

„Zajištění bezpečnosti pracovního místa je možné následujícími způsoby:

- na základě signalizace TWS typu ATWS nebo SCWS,*
- na základě informací o plánované jízdě vozidel přes pracovní místo od dopravního zaměstnance,*
- na základě signalizace TWS typu LOWS,*

- *na základě informací od bezpečnostní hlídky (včetně předsunuté bezpečnostní hlídky) o jízdě vozidel prostřednictvím telekomunikačního zařízení nebo osobně,*
- *na základě smyslů vedoucího prací (vizuálně)."*

(24) V článku 11, odstavci 16 **se nahrazuje** text následovně:

„Pokud nedojde k sjednání podmínek práce na zařízení z důvodu nesouhlasu dopravního zaměstnance (objektivní příčiny, nemožnost bezpečného zajištění pracovního místa informováním z důvodu zaneprázdnění při požadavku uvedeného zajištění bezpečnosti pracovního místa apod.), je povinností dopravního zaměstnance učinit o provedeném nesouhlasu a jeho důvodu zápis do telefonního zápisníku. I v tomto případě je povinností osamělého zaměstnance/vedoucího prací zápis v telefonním zápisníku spolupodepsat. V případě sjednávání podmínek práce na zařízení pomocí telekomunikačního zařízení musí dopravní zaměstnanec osamělému zaměstnanci/vedoucímu prací číslo zápisu z telefonního zápisníku, pod kterým je nesouhlas dopravního zaměstnance s prací na zařízení zaznamenán, oznámit.“

(25) V celém článku 12 **se nahrazuje** text následovně:

- „(1) Zajišťováním bezpečnosti pracovního místa je myšlen proces, který stanoví pravidla pro zajišťování bezpečnosti směrem k provozování drážní dopravy a nastaví podmínky pro řádné zajišťování bezpečnosti všech osob na pracovním místě.*
- (2) Jednotlivé způsoby zajišťování bezpečnosti pracovního místa jsou uvedeny v čl. 11 odst. 11 tohoto předpisu.*
- (3) Pro zajištění bezpečnosti pracovního místa se použije vždy ten způsob, u kterého jsou splněny veškeré podmínky požadované tímto předpisem, a je v pořadí čl. 11 odst. 11 umístěn nejvýše. Pokud veškeré podmínky nebrání tomu, aby byla tato priorita porušena, musí být dodržena.*
- (4) Základní podmínkou použití TWS typu ATWS a SCWS k zajišťování bezpečnosti pracovního místa je jeho použití a provozování podle návodu k obsluze.*
- (5) TWS typu ATWS a SCWS musí být schváleno pro použití na provozované dopravní cestě SŽ.*
- (6) Je povinností použít TWS (typu ATWS nebo SCWS) nebo informací o plánovaných jízdách přes pracovní místo od dopravního zaměstnance jako způsobu zajištění pracovního místa v případě, je-li na pracovním místě nebo ve střeženém úseku, případně jeho části, traťová rychlost vyšší než 120 km/h (a není-li v tomto místě přechodné omezení traťové rychlosti do 120 km/h včetně).*
- (7) Zajištění bezpečnosti pracovního místa jen na základě informací o plánovaných jízdách drážních vozidel přes pracovní místo od dopravního zaměstnance je povinné v případě vykonávání prací na zařízení osamělým zaměstnancem nebo také pracovní skupinou v dopravně s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec.*
- (8) Pokud osamělý zaměstnanec nebo pracovní skupina, která chce provádět práci na zařízení v dopravně s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, nemohou být o pohybu vozidel informováni dopravním zaměstnancem telekomunikačním zařízením, případně jiným spolehlivým způsobem (osobně), nesmí práci na zařízení v nevyložené provozované dopravní cestě vykonávat.*
- (9) V případě, kdy je sjednáno zajištění bezpečnosti pracovního místa na základě informování o jízdách vozidel přes pracovní místo, dopravní zaměstnanec může dovolit jízdu vozidla přes pracovní místo pouze v případě, že bude osamělý zaměstnanec/vedoucí prací včas informován o jízdě vozidla a příjem této informace bude jím potvrzena. V okamžiku, kdy nedojde k potvrzení přijetí informace o plánované jízdě vozidla, nesmí být jízda přes toto pracovní místo dovolena. Viz však odst. 11 a 12 tohoto článku.*
- (10) Za včasné informování je považováno takové oznámení jízdy vozidel, kdy mezi potvrzením o jeho přijetí a dovolením jízdy (postavením vlakové/posunové cesty) vozidla do úseku s pracovním místem, uplyne minimálně čas, který je sjednán jako doba pro vyklizení pracovního místa.*

- (11) *Dopravní zaměstnanec může v rámci jedné informace předat zprávu o plánovaných jízdách přes pracovní místo více železničních vozidel (vlaků, posunových dílů apod.). Podmínkou ovšem je, že mezi předpokládaným časem dovolením jízdy do úseku s pracovním místem nesmí být prodleva mezi první a poslední jízdou uvedené v dané informaci více než 5 minut.*
- (12) *Dopravní zaměstnanec může rovněž povolit jízdu vozidla přes pracovní místo v případě, že osamělý zaměstnanec/vedoucí prací (nebo jím pověřený zaměstnanec) ohlásí dopravnímu zaměstnanci, že je pracovní místo vyklizeno před časem sjednaným jako doba pro vyklizení pracovního místa.*
- (13) *V případě, že bude povolena jízda vozidla do úseku s pracovním místem na základě ohlášení o vyklizení pracovního místa (před časem sjednaným jako doba pro vyklizení pracovního místa), musí být toto ohlášení zapsáno v telefonním zápisníku. Pokud tato zpráva je prováděna na sjednaném spojení, které je vybaveno záznamovým zařízením, údaje o tomto hlášení se zapisovat nemusí.*
- (14) *Pokud během práce na zařízení, kde je sjednáno zajištění bezpečnosti pracovního místa na základě informace od dopravního zaměstnance, zjistí osamělý zaměstnanec/vedoucí prací ztrátu spojení s dopravním zaměstnancem sjednaným způsobem, musí pracovní místo neprodleně vyklidit a pokusit se co nejdříve informovat dopravního zaměstnance o ztrátě spojení. Pokračování v práci na zařízení je možné až po opětovném navázání spojení, případně po sjednání nových podmínek práce na zařízení.*
- (15) *Včasnou informaci o pohybu vozidel přes pracovní místo předává vždy ten dopravní zaměstnanec (výpravčí), z jehož dopravního je pohyb vozidel uskutečňován nebo ten, který o pohyb vozidel požádal (v případě tratí D3 vždy dirigující dispečer, na tratích RB dispečer radiobloku).*
- (16) *Jestliže nemůže vedoucí prací zajistit bezpečnost pracovního místa na základě signalizace TWS typu ATWS nebo SCWS nebo na základě informací o jízdě vozidel od dopravního zaměstnance je nutné využít zabezpečení pracovního místa na základě signalizace TWS typu LOWS.*
- (17) *I v případě využití TWS typu LOWS je nutné, aby systém byl schválen pro použití na provozované železniční cestě SŽ a základní podmínkou bylo jeho používání a obsluha v souladu s návodem k obsluze.*
- (18) *Jestliže nelze zajistit bezpečnost pracovního místa na základě signalizace TWS typu ATWS nebo SCWS, nebo na základě informací o jízdě vozidel od dopravního zaměstnance a ani na základě signalizace TWS typu LOWS, určí vedoucí prací jednoho nebo více osob jako bezpečnostní hlídku, případně předsunutou bezpečnostní hlídku.*
- (19) *Hlavním smyslem bezpečnostní hlídky (předsunuté bezpečnostní hlídky) je sledovat úsek tratě před začátkem střeženého úseku pracovním místem, zjišťovat, zda se k pracovnímu místu neblíží drážní vozidlo a zajistit včasné předání této informace směrem k pracovnímu místu.*
- (20) *V ojedinělých případech, dovolují-li to především rozhledové podmínky a případná vhodná činnost vedoucího prací, je možné zajistit bezpečnost pracovního místa na základě střežení samotného vedoucího prací.*
- (21) *Ve všech případech, kdy je střežení pracovního místa pracovních skupin prováděno na základě signalizace TWS (všech typů), informací od bezpečnostních hlídek, nebo na základě smyslů vedoucího prací, musí být dána informace o jízdě vozidel tak včas, aby odpovědný zaměstnanec mohl dát pokyn k vyklizení pracovního místa dříve, než vozidlo projede kolem bodu vzdáleného od pracovního místa dle níže uvedené tabulky.*
- (22) *Úsek trati, který začíná v určené vzdálenosti a končí pracovním místem, se nazývá střežený úsek. Délka střeženého úseku se zjistí výpočtem daným vzorcem uvedeným v odst. 23 tohoto článku. V případě, že ve střeženém úseku je stanoveno více hodnot rychlostí, musí být použita nejvyšší hodnota rychlosti.*

Tabulka 1: Minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa v závislosti na traťové rychlosti a době potřebné k vyklizení pracovního místa

Rychlos t [v km/h]	Doba potřebná k vyklizení pracovního místa [v sekundách]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa [v metrech]									
20	390	420	440	470	500	530	550	580	610	640
30	430	470	510	550	600	640	680	720	760	800
40	470	530	580	640	690	750	800	860	920	970
50	510	580	650	720	790	860	930	1 000	1 070	1 140
60	550	640	720	800	890	970	1 050	1 140	1 220	1 300
70	800	890	990	1 090	1 190	1 280	1 380	1 480	1 570	1 670
80	840	950	1 060	1 170	1 280	1 390	1 500	1 620	1 730	1 840
90	880	1 000	1 130	1 250	1 380	1 500	1 630	1 750	1 880	2 000
100	920	1 060	1 200	1 340	1 480	1 620	1 750	1 890	2 030	2 170
110	960	1 120	1 270	1 420	1 570	1 730	1 880	2 030	2 190	2 340
120	1 000	1 170	1 340	1 500	1 670	1 840	2 000	2 170	2 340	2 500

(23) V případě jiných rychlostí či jiné doby potřebné k vyklizení pracovního místa se použije pro matematický výpočet tento vzorec:

$$l = \frac{t}{3,6} * v + z$$

l je minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa [v metrech];

t je doba potřebná k vyklizení pracovního místa[s];

v je nejvyšší rychlost ve střeženém úseku [km.hod-1];

z je vzdálenost [m] rovna:

při nejvyšší rychlosti ve střeženém úseku do 60 km/h včetně: 300;

při nejvyšší rychlosti ve střeženém úseku nad 60 km/h: 500."

(26) V článku 13, odstavci 4 bod d) **se nahrazuje** text následovně:

„bezpečnost zaměstnanců tak, že blíží-li se vozidlo, dá vedoucí prací (bezpečnostní hlídka) včas návěsti dané předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ k vyklizení pracovního místa a přesvědčí se, zda je zachován průjezdný průřez pro jízdu vozidla. Vedoucí prací dá pokyn ke vstupu do provozované koleje, až když se přesvědčí, že celé vozidlo projelo a že za ním nejede další vozidlo. Na vícekolejně trati, na souběžně vedených tratích a ve stanici musí vedoucí prací pozorovat i sousední koleje na obě strany.“

(27) V článku 13, odstavci 5 **se nahrazuje** text následovně:

„Vedoucí prací (nebo jím pověřený člen pracovní skupiny) je povinen označit pracovní místo na širé trati varovnými návěstidly dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ (pokud není pracovní místo kryto výstražným kolíkem s omezenou platností pro pracovní místa). Umístění varovných návěstidel nezabývá zaměstnance zodpovědného za bezpečnost na pracovním místě povinnosti varovat ostatní zaměstnance (viz Tabulka č.2).“

(28) V článku 13, odstavci 10 **se nahrazují** body d) a e) následovně:

„d) vedoucí prací a bezpečnostní hlídka musí mít u sebe a na svém stanovišti návěstidla určená vedoucím zaměstnancem v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ,

e) každá bezpečnostní hlídka i vedoucí prací musí potvrdit příjem varovné návěsti („Vlak se blíží“ a „Vyklidte pracovní místo“) dohodnutým způsobem a musí návěst opakovat další hlídce nebo pracovní skupině. Zjistí-li bezpečnostní hlídka, že návěst nebyla zpozorována nebo jí nebylo uposlechnuto, dá návěst dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ „Urychleně vyklidte pracovní místo,“

(29) Tabulka č. 2 se nahrazuje následovně:

Tabulka 2: souhrnné vyjádření základních podmínek práce na zařízení v závislosti na umístění pracovního místa a v závislosti na tom, kým je práce na zařízení vykonávána

		Bezpečnostní štítek	Zajištění bezpečnosti prac. místa	Označení prac. místa varovnými návěstidly
Osamělý zaměstnanec	Dopravná s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec	Pokud je sjednání provedeno osobně ANO*	na základě informací o plánované jízdě drážního vozidla přes prac. místo od dopr. zaměstnance	nemusí se provádět
	Širá trať a dopravná s kolejovým rozvětvením, kde není fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec	Pokud je sjednání provedeno osobně ANO*	na základě informací o plánované jízdě drážního vozidla přes prac. místo od dopr. zaměstnance	nemusí se provádět
Pracovní skupina	Dopravná s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec	Pokud je sjednání provedeno osobně ANO*	na základě informací o plánované jízdě drážního vozidla přes prac. místo od dopr. zaměstnance	nemusí se provádět
	Širá trať a dopravná s kolejovým rozvětvením, kde není fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec	Pokud je sjednání provedeno osobně ANO*	volba ze všech možností (nutnost dodržení případných omezení)	Na širé trati se musí provést**, v dopravně s kolejovým rozvětvením, kde není fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec se provádět nemusí

* pokud není v tomto předpise nebo v ZDD určeno jinak

** výjimku určuje čl. 13 odst. 7 tohoto předpisu, přesné podmínky stanoví předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

(30) V celém článku 16 **se** pojem „traťový dispečer“ **upravuje** na pojem „výpravčí (traťový dispečer)“.

(31) V článku 16, odstavci 5 **se nahrazuje** text následovně:

„I v případě sjednání zajišťování bezpečnosti pracovního místa na tratích s DOZ na základě signalizace TWS typu LOWS, informací od bezpečnostní hlídky nebo (ve zcela výjimečných případech) smyslů vedoucího prací, musí být dodržena podmínka maximální traťové rychlosti na úseku s pracovním místem do 120 km/h včetně.“

(32) V článku 18, odstavci 3 až 5 **se nahrazuje** text následovně:

„(3) Jestliže však probíhá práce na zařízení ve vyloučené koleji, ovšem v blízkosti provozované nevyloučené koleje (tzn. v takové vzdálenosti, kdy při práci

na vyloučené koleji je nebezpečí střetu, sražení nebo přejetí osob na pracovním místě drážním vozidlem jedoucím na nevyložené koleji) nebo na úseku vyloučené koleje mezi srdcovkou výhybky a námezníkem příslušné výhybky, platí ustanovení pro práci na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě (mimo jiné je nutno sjednat a evidovat podmínky práce na zařízení pro pracovní místo v nevyložené koleji) prostřednictvím zaměstnance stanoveného ve smyslu předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ D7/2 Organizování výlukových činností (dále jen „předpis SŽ D7/2“), např. vedoucího výlukových prací.

- (4) V případě potřeby dalšího zajištění bezpečnosti osob při práci na zařízení na vyloučené koleji v blízkosti nevyložené koleje je možné zavést pomalou jízdu po nevyložené koleji. U předpokládané výluky musí být potřeba pomalé jízdy zapracována do VR ve smyslu ustanovení předpisu SŽ D7/2. V případě nepředpokládané výluky zprostředkuje zajištění pomalé jízdy odpovědný zástupce objednavatele výluky na základě žádosti vedoucího výlukových prací.
- (5) Pomalou jízdu (dle předchozího ustanovení) není třeba zavádět v případě, kdy je pro oddělení pracovního místa a nebezpečné oblasti – oblasti, kde mohou být osoby, materiál nebo zařízení sražený železničním vozidlem nebo vystavení zranění z důvodu porывu větru - (nevyložené koleje) použito zábran¹ (v souladu s příslušnou ČSN²) schválených pro použití na dráze provozované SŽ, jež zabraňují neúmyslnému vstupu osob do nebezpečné oblasti, a tyto zábrany odstraňují nebo dostatečně minimalizují riziko možného střetu nebo sražení osoby s projíždějícím drážním vozidlem po nevyložené koleji.“
- (33) V článku 18, odstavci 7 **se nahrazuje** text následovně:
- „Práce na zařízení na vyloučené koleji, která nesouvisí s výlukou koleje a není zapracována do výlukového rozkazu, je možná pouze se svolením příslušného odpovědného zástupce objednavatele výluky a odborného zástupce zhotovitele, není-li ustanoven, potom vedoucího výlukových prací (ustanoveného ve smyslu předpisu SŽ D7/2). Odborný zástupce zhotovitele je povinen stanovit podmínky požadované práce na zařízení, a to především s ohledem na bezpečnost zaměstnanců.“*
- (34) V článku 19, odstavci 6 a 7 **se nahrazuje** text následovně:
- „(6) Všeobecné podmínky provozu speciálních vozidel stanoví předpis SŽ S8, Předpis pro provoz, údržbu a opravy speciálních vozidel, podmínky pro jednotlivé typy (dále jen „předpis SŽ S8“), předpis SŽDC (ČD) S8/3, Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů, a IS „REVOZ“- registr vozidel.*
- (7) Je zakázán provoz speciálních vozidel se závadami, definovanými např. v předpise SŽ S8, zejména s vadnými brzdami, porouchaným zařízením pro dávání návěstí a prošlými lhůtami prohlídek a revizí.“*
- (35) V článku 19, odstavci 12 **se nahrazuje** text následovně:
- „Práce se stroji je povolena do vzdálenosti 5,6 m od provozované nevyložené koleje jen za dozoru vedoucího stroje. Tento zaměstnanec zajistí, aby byla dodržena všechna ustanovení o bezpečnosti práce stroje a aby prací stroje nebyla ohrožena plynulost a bezpečnost dopravy na provozované koleji Pracovat s těmito stroji v uvedené vzdálenosti od provozované nevyložené koleje je povoleno za těchto podmínek:*
- a) práce se bude provádět za dozoru vedoucího stroje, znalého místních poměrů,*
- b) pracoviště stroje musí být zajištěno, kvůli komunikaci a předpokládaném hluku při použití stroje, hlídkou stroje, která má za povinnost informovat obsluhu stroje o pokynech vedoucího stroje (pokud nezajistí řádnou komunikaci vedoucí stroje sám),*

¹ Povinnost použití těchto zábran může být dána ze strany provozovatele dráhy SŽ v rámci výběrového řízení na provedení požadované činnosti. Tato podmínka musí být uvedena i ve vlastním smluvním ujednání.

² V době vydání tohoto předpisu ČSN EN 16704-2-2.

- c) *v minimální vzdálenosti 1950 mm od osy sousední nevyložené koleje musí být ve výši 1000 mm nad temenem kolejnice umístěna pevná páska výrazné barvy – toto není nutné v případě, že k oddělení pracovního místa budou použity zábrany dle příslušné ČSN nebo v případě, že páska/zábrana by znemožnila práci stroje,*
- d) *po dobu jízdy vozidel po sousední koleji musí být práce strojů přerušena (pokud provozní dokumentace stroje nepovoluje práci bez nutnosti přerušování práce při jízdě vozidel po sousední koleji),*
- e) *pracoviště musí mít telekomunikační spojení s dopravním zaměstnancem (v případě širé tratě s dopravními zaměstnanci obou sousedních stanic) a musí být osvětleno tak, aby byl zaručen dostatečný rozhled po celém pracovišti; zaměstnanci nesmějí být oslněni."*

(36) V článku 21 **se vkládají** nové odstavce 6, 7, 8 a 9:

- „(6) *K zajištění bezpečnosti osob při provádění mimořádné prohlídky vlaku (PMD) na traťové koleji, kdy na sousední traťové koleji je povolena jízda vozidel rychlostí vyšší než 40 km/h, lze využít zavedení bezpečnostní pomalé jízdy v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.*
- (7) *V souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ lze zavést bezpečnostní pomalou jízdu i v případě, kdy osoba dopravce zjišťuje příčiny nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky.*
- (8) *K zajištění bezpečnosti osob při provádění mimořádné prohlídky vlaku (PMD) na dopravních kolejích v dopravních s kolejovým rozvětvením, kdy na sousední koleji je povolena jízda vozidel rychlostí vyšší než 80 km/h, lze žádat příslušného dopravního zaměstnance (výpravčí, dispečer) o zavedení dopravních opatření.*
- (9) *V ostatních případech jsou osoby dopravce povinny před činností v provozované dopravní cestě zajistit si vlastní bezpečnost prostřednictvím příslušných vlastních vedoucích zaměstnanců nebo jimi pověřených osob."*

(37) V názvech článků 22–25 **se doplňuje** název dopravce o: „SŽ“.

(38) V článku 23, odstavci 2 b) **se nahrazuje** text následovně:

„v dopravně bez kolejového rozvětvení na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3 nebo předpisu SŽ D4 nebo“.

(39) V článku 24, odstavci 2 b) **se nahrazuje** text následovně:

„v dopravně bez kolejového rozvětvení na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3 nebo předpisu SŽ D4 nebo“.

(40) V článku 25, odstavci 2 b) **se nahrazuje** text následovně:

„v dopravně bez kolejového rozvětvení na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3 nebo předpisu SŽ D4 nebo“.

(41) V článku 28, odstavci 5 **se text nahrazuje** následovně:

„Současné práce na vyloučené koleji jsou možné pouze v případě, že jsou ve výlukovém rozkaze povoleny. Ve výjimečných případech je možná současná práce na vyloučené koleji za podmínek daných čl. 18 odst. 7 tohoto předpisu.“.

(42) Název desáté části **se upravuje** na: *„Bezpečná činnost při provozu, obsluze a údržbě elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel správce zařízení SŽ“.*

(43) Název článku 30 **se upravuje** na: *„Provoz elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel správce SŽ“.*

(44) V celém článku 33 **se nahrazuje** text následovně:

„(1) Změny a doplňky tohoto předpisu musí být projednány s gestorským útvarem provozovatele dráhy SŽ, odborovými organizacemi, které působí v rámci provozovatele dráhy SŽ a schváleny generálním ředitelem provozovatele dráhy SŽ.“.

- (2) *V případě, že některá pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví osob nejsou upravena, stanoví je dodatečně gestorský útvar provozovatele dráhy SŽ ve smyslu předchozího ustanovení.*
- (3) *Provozovatel dráhy SŽ, prostřednictvím O10, může v konkrétních případech stanovit, na základě posouzení a vyhodnocení případných rizik možného ohrožení života a zdraví a zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, pro jednotlivé subjekty odlišnosti od ustanovení tohoto předpisu, které je subjekt povinen zapracovat do svého místního provozního a bezpečnostního předpisu. Povolnými odchylkami však nesmí být dotčena práva a povinnosti provozovatele dráhy SŽ ani jiných subjektů.*
- (4) *Změny, doplnění nebo zrušení příloh tohoto předpisu, případně změnu obsahu předpisu s těmito změnami související, je oprávněn schvalovat jen vedoucí zaměstnanec gestorského útvaru provozovatele dráhy SŽ po případném projednání s odborovými organizacemi, které působí v rámci provozovatele dráhy SŽ.*
- (5) *Při vyhotovování dokumentů SŽ ve smyslu tohoto předpisu je nutné postupovat v souladu s Řádem SŽ R2 Spisový řád státní organizace Správa železnic (dále jen „R2“) a zajistit prostřednictvím nástrojů ERMS řádnou správu po celou dobu jejich životního cyklu (tzn. vyhotovení, evidenci, označení, vyřízení, uložení na spisovnu). V případě elektronicky vyhotovovaných dokumentů musí být tyto dokumenty před jejich vypravením či zveřejněním na webových stránkách SŽ v souladu se spisovým řádem opatřeny příslušnými náležitostmi požadovanými spisovým řádem, mimo jiné převedeny do odpovídajícího výstupního datového formátu a zabezpečeny připojením kvalifikované elektronické pečeti a časového razítka.*
- (6) *Vyhotovené dokumenty ve smyslu tohoto předpisu musí být řádně uchovány až do konce stanovené skartační lhůty, přičemž před předáním na spisovnu mohou být po dobu provozní potřeby uloženy u určeného zpracovatele nebo příruční registratuře v souladu se spisovým řádem R2.*
- (7) *Po uplynutí výše uvedené doby mohou být jednotlivé dokumenty v souladu se spisovým řádem R2 postoupeny do skartačního řízení.*
- (8) *Všechny osoby, kterým je stanovena znalost tohoto předpisu, jsou povinny seznámit se s tímto předpisem. Za seznámení odpovídá příslušný vedoucí zaměstnanec.*
- (9) *Záznam o seznámení se s předpisem v případě zaměstnanců SŽ musí obsahovat:*
- jméno a příjmení, případně titul zaměstnance,*
 - datum seznámení,*
 - případný rozsah znalostí, v případě, že je požadován v jiném rozsahu, než je dáno tímto předpisem,*
 - podpis zaměstnance.*
- (10) *Seznámení zaměstnanců SŽ dle předchozího bodu může být v konkrétních případech nahrazeno školením v prostředí Portálu Správy železnic (e-learning).*
- (11) *Tento předpis nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2021.“.*
- (45) V kapitole SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY **se nahrazuje** text následovně:
- „Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy**
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů*
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů*
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob a organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky*
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů*
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů*

ČSN 73 6320 - Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

Vnitřní předpisy

SŽ Bp3 – Bezpečnost a ochrana zdraví na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách státní organizace Správa železnic, v aktuálním znění

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, v aktuálním znění

SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, v aktuálním znění

SŽ D4 – Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem, v aktuálním znění

SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností, v aktuálním znění

SŽDC E7 – Předpis pro provoz elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel, v aktuálním znění

SŽDC Ob1 díl I – Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz zaměstnance, v aktuálním znění

SŽDC Ob1 díl II – Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt. v aktuálním znění

SŽ R2 – Spisový řád státní organizace Správa železnic, v aktuálním znění

SŽ S8 – Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel, v aktuálním znění

SŽDC (ČD) S8/3 - Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů, v aktuálním znění

SŽ S11 – Prostorová průchodnost tratí, v aktuálním znění

SŽDC T1 – Telefonní provoz, v aktuálním znění

SŽDC T7 – Rádiový provoz, v aktuálním znění

SŽDC (ČD) Z11 – Předpis pro obsluhu rádiových zařízení, v aktuálním znění

SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v aktuálním znění”.

(46) Příloha A, Tabulka A **se nahrazuje** následovně:

Situace	Zápis provádí	Dokument	Vzor textu
Sjednání podmínek práce na zařízení – osamělý zaměstnanec v obvodu dopravní fyzicky obsazené dopravním zaměstnancem se zajištěním pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance	Dopravní zaměstnanec	TZ	Souhlasím s prací na zařízení zaměstnance SSZT na výhybce č. 2. Čas potřebný k vyklizení pracovního místa 10 s (lze vyjádřit i takto: ČPVP 10 s), vyzoomování prostřednictvím mobilního telefonu, telefonní číslo 605 999 999. Varovný štítek v JOP zaveden.
Sjednání podmínek práce na zařízení – pracovní skupina v obvodu dopravní fyzicky obsazené dopravním zaměstnancem se zajištěním pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance	Dopravní zaměstnanec	TZ	Souhlasím s prací na zařízení osobami fy Ferda Mravenec a.s. v obvodu St2. Čas potřebný k vyklizení pracovního místa 15 s (ČPVP 15 s), zajištění pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance prostřednictvím radiostanice TRS. Bezpečnostní štítek odevzdán.
Sjednání podmínek práce na zařízení – osamělý zaměstnanec na širé trati se zajištěním pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance	Dopravní zaměstnanec	TZ	Souhlasím s prací na zařízení zaměstnance ST v km 25,600. Čas potřebný k vyklizení pracovního místa 25 s (ČPVP 25 s), zajištění pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance prostřednictvím rádiového zařízení GSM-R, číslo 959 800 080.
Sjednání podmínek práce na zařízení – pracovní skupina na širé trati se zajištěním pracovního místa na základě informací bezpečnostní hlídky. Pracovní místo bude označeno Světelným výstražným terčem.	Dopravní zaměstnanec	TZ	Souhlasím s prací na zařízení zaměstnanci CTD v úseku tratě v km 222,600 – 223,800. Při práci na zařízení bude použit lehký kolejový prostředek snadno odstranitelný z průjezdného průřezu. Zajištění pracovního místa na základě informací od bezpečnostní hlídky. Pracovní místo bude označeno světelným výstražným terčem.
Ukončení práce na zařízení	Dopravní zaměstnanec	TZ	Práce na zařízení na výměnách č. 2, 3 a 5 ukončeny. Varovný štítek v JOP zrušen.
Nesouhlas s prací na zařízení	Dopravní zaměstnanec	TZ	Nesouhlasím s požadovanou prací na zařízení osobami fy AB na druhé staniční koleji z důvodu nemožnosti bezpečného zajištění předávání informací o plánovaných jízdách drážních vozidel přes požadované pracovní místo v souvislosti s výlukou první a třetí staniční koleje.

Čl. 2

- (1) Oprava podle bodu 1 až 46 se provede výměnou všech listů předpisu.
- (2) Tato oprava je zapracována do konsolidovaného znění předpisu SŽ Bp1, který je spolu s touto opravou vyvěšen na intranetu Správy železnic v záložce eDAP. Držitel listinné podoby předpisu je povinen tuto opravu do předpisu zapracovat podle pokynů uvedených v čl. 2 této opravy.

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **3376142**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **21** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Tomáš FUCHSA**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **03.02.2023 15:06:17**



76842eca-347e-47a7-8b0e-05e2dd4b0d42