

## **SŽ D7**

### **Předpis pro operativní řízení provozu**

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 114439/2025-SŽ-GŘ-O12  
dne

Ing. Mojmír Nejezchleb  
zástupce generálního ředitele pověřený  
správní radou řízením organizace

Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.  
náměstek generálního ředitele pro řízení  
provozu

V novém vydání tohoto předpisu byly mimo formálních jazykových, stylistických a grafických úprav provedeny následující obsahové a věcné změny:

- Zajištění souladu ustanovení s novelizovanými předpisy SŽ D1, SŽ D3, SŽ D4, SŽ D1/1, SŽ D7/2.

### **ANOTACE**

Předpis stanovuje pravidla pro organizování a řízení drážní dopravy na tratích provozovaných provozovatelem dráhy státní organizací Správa železnic.

### **KLÍČOVÁ SLOVA**

analýza; jízdní; řád; dispečerský; aparát; příkaz; plánování; provozu; řízení;

## **SŽ D7**

### **Předpis pro operativní řízení provozu**

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
generální ředitelství  
odbor operativního řízení provozu a výluk  
Praha  
spravazeleznic.cz  
rok vydání: 2025  
náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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 jakékoli formě nebo jakýmkoli způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

**ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH**

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

<b>oprava/změna a její pořadové číslo</b>	<b>číslo jednací</b>	<b>účinnost od</b>	<b>opravu/změnu zapracoval</b>

**GOBSAH**

	strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
ZKRATKY A ZNAČKY.....	6
ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....	9
ČÁST DRUHÁ PLÁN VLAKOVÉ DOPRAVY.....	12
část TŘETÍ OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ PROVOZU.....	14
kapitola I Pravidla řízení provozu .....	14
kapitola II Mimořádné události, mimořádnosti a řízení odchylek JŘ .....	16
kapitola III Odstavování drážních vozidel.....	24
kapitola IV Evakuace cestujících .....	26
kapitola V Distribuce pokynů pro operativní řízení provozu.....	28
kapitola VI Krizové situace.....	29
ČÁST ČTVRTÁ KONTROLA A HODNOCENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU.....	30
ČÁST PÁTÁ ANALÝZA JÍZDNÍHO ŘÁDU .....	32
ČÁST ŠESTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	34
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....	35
Příloha A (normativní) Schéma dispečerského řízení SŽ.....	36
Příloha B (normativní) Přehled kódů narušení jízdního řádu podle odpovědnosti za zpoždění .....	37
Příloha C (normativní) Výpočet plnění jízdního řádu .....	48
Příloha D (normativní) Vzor Dispečerského příkazu a Žádosti o stanovisko.....	51
Příloha E (normativní) Doby typových událostí .....	53

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalostí tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalostí pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalostí, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

<b>pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>znalost ustanovení</b>
zaměstnanci SŽ, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby SŽ	<b>informativní:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ úseku řízení provozu, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy	<b>úplná:</b> vyjma Přílohy C
odborně způsobilý zaměstnanec OSPD s oprávněním prokazatelně sdělit výpravčímu obnovení provozuschopnosti včetně podmínek provozování s omezením, dále DŽIn, DŽDC, HDI, elektrodispečer	<b>úplná:</b> část třetí, kap. II, čl. 13–15 <b>informativní:</b> část první, část třetí, kap. II, čl. 12
zaměstnanci OSPD odpovídající za informování o změnách stavebně technických parametrů dráhy, pomalých jízdách a nepředpokládaných výlukách	<b>úplná:</b> část třetí, kap. II, čl. 27
zaměstnanci SŽ O30	<b>úplná:</b> část třetí, kap. VI
HZS SŽ	<b>úplná:</b> část třetí, kap. II, kap. IV
dopravci zaměstnanci odpovědní za operativní řízení provozu	<b>úplná:</b> část třetí, kap. II, čl. 16-18, kap. III, kap. IV (pouze osobní dopravci), část pátá, čl. 35
zaměstnanci SŽ pořizující dynamické informace o pohybu vlaku	<b>úplná:</b> Příloha B

## ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto předpisu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

AJŘ.....	analýza jízdního řádu
CDP .....	Centrální dispečerské pracoviště
CDS.....	centrální dispečerský systém
COIS HZS .....	Celostátní operační informační středisko Hasičského záchranného sboru SŽ
CPS .....	cizí právní subjekt
ČHMÚ .....	Český hydrometeorologický ústav
DA.....	dispečerský aparát
DAP .....	dokumenty a předpisy, tj. dokumenty vnitropodnikové legislativy Správy železnic, které navazují na platnou legislativu ČR a EU, definované v předpisu SŽ N1
DP .....	dispečerský příkaz
DŽDC.....	dispečer železniční dopravní cesty
DŽIn.....	dispečer železniční infrastruktury
Edps .....	elektronická depeše
GRAPP.....	grafická prezentace polohy
GŘ.....	generální ředitelství
HD.....	hlavní dispečer
HDI .....	hlavní dispečer železniční infrastruktury
HZS ČR .....	Hasičský záchranný sbor České republiky
HZS SŽ .....	Hasičský záchranný sbor Správy železnic
IS.....	informační systém
IS DOMIN.....	informační systém dočasného omezení infrastruktury
ISOŘ.....	informační systém operativního řízení
IZS .....	integrovaný záchranný systém
JPO.....	jednotka požární ochrany
JŘ.....	jízdní řád
MD ČR.....	Ministerstvo dopravy České republiky
MU.....	mimořádná událost
MZ.....	mimořádná zásilka
NŘP .....	náměstek generálního ředitele SŽ pro řízení provozu
O12 .....	odbor operativního řízení provozu a výluk
O15 .....	odbor provozuschopnosti
O30 .....	odbor bezpečnosti a krizového řízení
OIS HZS.....	operační informační středisko Hasičského záchranného sboru SŽ
OJ .....	organizační jednotka
OP .....	operativní příkaz
OŘ.....	oblastní ředitelství
OS.....	organizační složka
OSPD .....	organizační složka provozuschopnosti dráhy
OZOV.....	odpovědný zaměstnanec objednavatele výluky

PA .....	provozní aplikace
PD .....	provozní dispečer
PND7 .....	prováděcí nařízení k předpisu pro operativní řízení provozu
PMD .....	posun mezi dopravami
PO .....	provozní obvod
PPS .....	pohraniční přechodová stanice
RID .....	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SC .....	Situační centrum
SPI .....	sběr provozních informací
SPO .....	seznam plánovaných omezení
SŽ .....	Správa železnic, státní organizace
SŽDC .....	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ÚD .....	ústřední dispečer
VD .....	vedoucí dispečer
VDS .....	výluka dopravní služby
VNJŘ .....	výlukový nákrešný jízdní řád
ZDD .....	základní dopravní dokumentace
ZZ .....	zabezpečovací zařízení
ŽST .....	železniční stanice



V souladu s čl. 13. odst. (5), čl. 14 odst. (1) a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“) se schvaluje tento předpis SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu.

## ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### článek 1 Všeobecná ustanovení

- (1) SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu (dále také „SŽ D7“) stanoví v souladu s platnou legislativou<sup>1</sup> zásady pro organizování drážní dopravy při operativním řízení provozu na tratích provozovaných státní organizací Správa železnic (dále také „SŽ“).
- (2) Předpis SŽ D7 vychází a je v souladu s ustanoveními předpisu SŽ D1 Dopravní a návěštní předpis (dále také „SŽ D1“) a dalších vztažných vnitřních dokumentů a předpisů (dále také „DAP“) SŽ, které se zabývají řízením provozu. Stanovuje zaměstnancům SŽ a provozovateli drážní dopravy (dále také „dopravce“) pravidla pro řízení provozu a další činnosti s tím spojené.
- (3) Předpis SŽ D7 je závazný pro všechny složky SŽ podílející se na organizování, plánování a řízení drážní dopravy a pro dopravce na tratích, na kterých SŽ vykonává v souladu s platnou legislativou činnost provozovatele dráhy.

### článek 2 Základní pojmy

- (1) Používané pojmy převzaté z národních právních předpisů, předpisu SŽ D1, a jiných DAP souvisejících s organizováním drážní dopravy při operativním řízení provozu se dále nevysvětlují. Vysvětleny jsou ostatní pojmy použité v tomto předpisu.
- (2) **Dispečer železniční infrastruktury** (dále také „DŽIn“) je zaměstnanec úseku provozuschopnosti a je podřízen náměstkovi ředitele oblastního ředitelství (dále také „OR“) pro provoz infrastruktury. Není součástí dispečerského aparátu (dále také „DA“) SŽ. DŽIn spolupracuje s vedoucím dispečerem (dále jen „VD“), provozním dispečerem (dále jen „PD“), elektrodispečerem a hlavním dispečerem infrastruktury v oblasti předávání informací při omezeních provozování dráhy a drážní dopravy a o plánované obnově provozu.
- (3) **Dispečerský aparát dopravce** (dále také „DA dopravce“) je kontaktní osoba dopravce pro operativní řízení provozu.
- (4) **Dispečerský aparát centrálního dispečerského pracoviště** (dále také „DA CDP“) je pro účely tohoto předpisu společné označení pro PD a VD.
- (5) **Dispečerský aparát generálního ředitelství** (dále také „DA GR“) je pro účely tohoto předpisu společné označení pro hlavního dispečera (dále také „HD“) a ústředního dispečera (dále také „ÚD“).
- (6) **Dispečerský aparát SŽ** (dále také „DA SŽ“) je pro účely tohoto předpisu společné označení pro DA CDP a DA GR.
- (7) **Elektrodispečer ve službě** (dále také „elektrodispečer“) je zaměstnanec organizační složky provozuschopnosti dráhy (dále také „OSPD“) pro řízení činnosti, dohledu a správy zařízení trakčních napájecích soustav a dalších jím řízených technologií. Působnost,

<sup>1</sup> V době schválení předpisu viz Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů.

povinnosti a pravomoci elektrodispečera a elektrodispečinků ve vztahu k řízení provozu na dopravní cestě jsou stanoveny v části třetí a čtvrté předpisu SŽ E6 Předpis pro činnost elektrodispečinků. Elektrodispečer není součástí DA SŽ podle odst. (6) tohoto článku. Pro řízení drážní dopravy je oprávněn udělovat přímé pokyny v souladu s předpisem SŽ D1. Operativní pokyny udílené elektrodispečerem jsou závazné pro všechny zaměstnance při výkonu dopravní služby na všech úrovních řízení železničního provozu. Operativní pokyny týkající se omezení infrastruktury udílené elektrodispečerem musí být sděleny ihned přímo výpravčímu. Až poté informuje elektrodispečer o konkrétním omezení infrastruktury příslušného PD.

- (8) **Hlavní dispečer infrastruktury** (dále také „HDI“) je zaměstnanec úseku provozuschopnosti, odboru provozuschopnosti (dále také „O15“) GŘ. Není součástí DA SŽ podle odst. (6) tohoto článku. HDI dohlíží na práci DŽIn a spolupracuje se zaměstnanci situačního centra (dále jen „SC“) v oblasti předávání informací při omezeních provozování dráhy a drážní dopravy a o plánované obnově provozu.
- (9) **Hlavní dispečer řízení provozu** (dále také „HD“) je zaměstnanec úseku řízení provozu. Se zaměstnanci SC dohlíží a zajišťuje přenos informací o aktuálním stavu provozu na síti určeným vedoucím zaměstnancům SŽ. Je kontaktní osobou pro dopravce pro požadavky odstavení drážních vozidel na kolejích určených prováděcím nařízením k předpisu pro operativní řízení provozu (dále jen „PND7“).
- (10) **Operativní řízení drážní dopravy** (nebo také operativní řízení provozu) je činnost v reálném čase skládající se ze vzájemné výměny informací, požadavků a pokynů mezi zaměstnanci řízení provozu, OSPD a dopravci, spočívající v jejich operativním usměrňování za účelem efektivního splnění požadavků Plánu vlakové dopravy při odchylkách od platného jízdního řádu (dále jen „JR“), mimořádnostech a mimořádných událostech (dále jen „MU“).
- (11) **Provozní aplikace** (dále také „PA“) na podporu řízení provozu pro účely tohoto předpisu jsou informační systém operativního řízení provozu (dále jen „ISOŘ“), centrální dispečerský systém (dále také „CDS“), TPV (traťová poloha vlaku), GTN (graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení) a GRADO (grafická dokumentace).
- (12) **Provozní dispečer** (dále také „PD“) je odpovědný za operativní řízení provozu v přiděleném obvodu působnosti, ve kterém řídí práci výpravčích a rozhoduje o řízení provozu při odchylkách od JR. PD komunikuje s DA dopravce, se kterým projednává a vyřizuje požadavky na změnu Plánu vlakové dopravy v přiděleném obvodu působnosti. Obvody působnosti PD jsou uvedeny v Prováděcím nařízení k předpisu SŽ D7 část A. Pro dopravce jsou zveřejněny na Portálu provozování dráhy SŽ <https://provoz.spravazeleznice.cz>.
- (13) **Řízení provozu** představuje soubor činností zahrnující vzájemnou výměnu informací, požadavků a pokynů mezi zaměstnanci řízení provozu, pracovníky úseku provozuschopnosti a dopravci. Jeho cílem je zajistit bezpečný a plynulý provoz drážní dopravy v reálném čase, a to s ohledem na aktuální provozní situaci, včetně všech omezení, která mohou ovlivnit provoz. Hlavním účelem řízení provozu je zajistit efektivní plnění JR a požadavků ve vyhlášeném Plánu vlakové dopravy.
- (14) **Situační centrum** (dále také „SC“) je pracoviště ÚD, HD, HDI a zaměstnanců Celostátního operačního a informačního střediska (dále také „COIS“) Hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „HZS SŽ“). Vedoucím směny SC je ÚD.
- (15) **Ústřední dispečer** (dále také „ÚD“) je z hlediska řízení provozu vedoucím směny na síti SŽ a vedoucím směny SC. Je mu přímo podřízen HD a VD. Se zaměstnanci SC dohlíží a zajišťuje přenos informací o aktuálním stavu provozu na síti určeným vedoucím zaměstnancům SŽ. ÚD komunikuje s Národním operačním centrem policejního prezidia České republiky.
- (16) **Vedoucí dispečer** (dále také „VD“) je vedoucím směny CDP z hlediska operativního řízení provozu, řídí práci provozních dispečerů a vrcholově zajišťuje komunikaci s ostatními složkami SŽ a integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) při řešení mimořádných událostí a mimořádností.

- (17) **Vedoucí směny** je pro účely tohoto předpisu vždy jediný předem určený zaměstnanec řízení provozu, který je odpovědný za řízení provozu ve svém přiděleném obvodu a směně. Je-li na pracovišti více zaměstnanců podílejících se na řízení provozu, musí být vždy ustanoven pouze jeden jako vedoucí směny.
- Vedoucím směny v železniční stanici (dále jen „ŽST“) je zpravidla výpravčí, pokud není v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“) stanoveno jinak. Vedoucím směny dispečerského sálu CDP je zaměstnanec stanovený v ZDD.
  - Vedoucí směny provozního obvodu (dále jen „PO“) je určen přednostou provozního obvodu a je uveden v PND7 část A. Není součástí DA SŽ podle odst. (6) tohoto článku. Náplň činnosti vedoucího směny PO pro potřeby vedení PO je plně v kompetenci přednosty PO. Ve vztahu k DA SŽ je vedoucí směny PO odpovědný za:
    - Příjem a distribuci vydaných operativních příkazů (dále také „OP“) ve svém obvodu působnosti.
    - Příjem výstražných zpráv Českého hydrometeorologického ústavu (dále také „ČHMÚ“) od DA SŽ a jejich distribuci výpravčím všech stanic dotčené oblasti.
- (18) **Výpravčí** je pro účely tohoto předpisu společný název pro všechny zaměstnance s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy v přímém výkonu dopravní služby tzn. že zahrnuje i traťového dispečera, dirigujiícího dispečera (na tratích D3) a dispečera radiobloku.
- (19) **Zaměstnanci řízení provozu** je pro účely tohoto předpisu společný název pro zaměstnance DA SŽ a výpravčí podle základních pojmů tohoto předpisu.

### článek 3 Struktura řízení provozu

- Schéma struktury řízení provozu je uvedeno v Příloze A. Konkrétní povinnosti DA SŽ, včetně kontaktů a obvodů působnosti jsou uvedeny v PND7 část A. Vazba operativního řízení na úseku řízení provozu na systém operativního řízení provozuschopnosti, pohotovosti odborných správ, nehodové pohotovosti odborných správ a nehodového dozoru OR je popsána v SŽ SM099 Sledování provozní situace na úseku provozuschopnosti. Zajištění provozuschopnosti při provozních událostech v infrastruktuře a nebezpečných meteorologických jevech a v tomto předpise.
- Udílet přímé pokyny ústřednímu dispečerovi v oblasti operativního řízení provozu je oprávněn náměstek generálního ředitele SŽ pro řízení provozu (dále také „NRP“), ředitel odboru operativního řízení provozu a výluk (dále jen „O12“) a vedoucí oddělení operativního řízení provozu O12. Přímé zásahy jiných složek SŽ do operativního řízení provozu nejsou dovoleny.
- Každý zaměstnanec řízení provozu je odpovědný za výkon dopravní služby ve svém obvodu.
- Činnosti spojené s přímým řízením provozu mají vždy přednost před ostatními činnostmi. Zajištění veškerých činností spojených s bezpečností provozu (bezpečnosti při řízení a organizování drážní dopravy) na dopravní cestě včetně zastavení provozu a obnovení provozu má vždy přednost před činnostmi souvisejícími s plynulostí provozu.
- Zaměstnanci řízení provozu jsou povinni:
  - nepřetržitě sledovat vývoj provozní situace ve svém obvodu;
  - informovat se o situaci na síti SŽ a v sousedních obvodech;
  - informovat včas sousední obvody o zhoršení situace ve svém obvodu;
  - na základě znalosti a rozboru situace v dostatečném předstihu provádět a zabezpečovat konkrétní opatření ke splnění Plánu vlakové dopravy a ostatních úkolů;

- e) kontrolovat dodržování vydaných opatření;
- f) včas vkládat a kontrolovat vstupní informace do informačních systémů (dále také „IS“);
- g) v IS (PA) pořizovat údaje tak, aby věcně a časově odpovídaly skutečnosti;
- h) provádět prvotní analýzu narušení jízdy vlaku.

#### **článek 4** **Prováděcí nařízení k předpisu SŽ D7**

- (1) Prováděcí nařízení k předpisu SŽ D7 je dokument vydávaný na období platnosti JŘ, který konkretizuje ustanovení předpisu SŽ D7 a je nedílnou součástí platných pomůcek JŘ. PND7 má dvě části, a to část „A“ a „B“. PND7 musí být vydána minimálně 10 dní před zahájením svojí účinnosti.
- (2) PND7 část A pro obvody CDP Praha a Přerov zpracovávají zaměstnanci CDP, určení ředitelem CDP. Opatření platné pro celou síť zpracovává zaměstnanec O12. PND7 část A, včetně jeho změn odsouhlasuje příslušný ředitel CDP a schvaluje ředitel O12.
- (3) PND7 část A popisuje aktuální organizační struktury řízení provozu a činnosti jednotlivých složek SŽ ve vztahu k platnému JŘ. PND7 část A stanovuje vzájemné povinnosti a odpovědnosti zaměstnanců řízení provozu a DA dopravce. V PND7 část A jsou stanoveny obvody dispečerských pracovišť CDP.
- (4) PND7 část B (rozšiřuje obecně platná pravidla pro řízení provozu definovaná předpisem SŽ D1 o specifika jednotlivých tratí. V PND7 část B jsou uvedeny pokyny a opatření dopravců kooperativnímu řízení provozu, která se aktivují při narušení JŘ. PND7 část B, včetně jeho změn zpracovává určený zaměstnanec O12 a schvaluje ředitel O12.
- (5) Dopravci musí návrh opatření předložit O12 nejpozději 60 dní před platností JŘ. O12 posoudí návrh opatření ve spolupráci s příslušným OŘ a CDP. Za věcnou správnost návrhu zásad a pokynů odpovídá dopravce. Realnost splnění požadavku posuzuje O12 ve spolupráci s příslušným OŘ a CDP.

POZNÁMKA Dopravce může návrh opatření projednat v předstihu s dotčenými OŘ a CDP.

- (6) Zpracovatel PND7 je oprávněn požádat příslušné OŘ a DA dopravce o zpracování, dodání potřebných podkladů a kontrolu platných ustanovení, které mají být součástí PND7.
- (7) V případě potřeby mohou být ustanovení v PND7 zapracována změnou i během platnosti JŘ.

### **ČÁST DRUHÁ** **PLÁN VLAKOVÉ DOPRAVY**

#### **článek 5** **Úvodní ustanovení**

- (1) Plán vlakové dopravy je souhrn všech schválených žádostí dopravců, platných v daném čase a vyhlášený PD CDP. PD vyhláší Plán vlakové dopravy průběžně prostřednictvím určeného IS.
- (2) Plán vlakové dopravy je sestavován a průběžně a pro všechny dopravní body v souladu s předpisem SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy a SŽ Is10 Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS) (dále jen „SŽ Is10“).
- (3) Při zpracování Plánu vlakové dopravy se vychází z přidělených tras pro konkrétní den (tzn. z informace o aktivaci, příp. deaktivaci trasy) a požadavků dopravce na její modifikaci.

- (4) Požadavky na změnu Plánu vlakové dopravy a mimořádnosti na vlaku dle čl. 292 předpisu SŽ D1 musí být dopravcem oznámeny tak včas, aby mohly být zapracovány do Plánu vlakové dopravy před jízdou vlaku a akceptací požadavku nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu.
- (5) Příjem změny je povolen za předpokladu, že požadovaná změna byla zaslána nejpozději v momentě, kdy se vlak nachází minimálně 30 minut od místa požadované změny (hodnota 30 minut je složena z jízdních dob daného vlaku) nebo minimálně 30 minut před požadovaným odjezdem z dopravního bodu požadované změny. U změn požadovaných v kratším, než stanoveném limitu SŽ negarantuje jejich provedení a v odůvodněných případech je může zamítnout.
- (6) Není-li žádost nebo požadavek dopravce podán v souladu s ustanovením příslušných DAP, nesmí být přijat do Plánu vlakové dopravy. V tomto případě PD vytvoří v IS na vlak informaci Zákaz jízdy vlaku a dohodne s dopravcem způsob nápravy.
- (7) Zjistí-li výpravčí, že je na vlaku mimořádnost podle ustanovení předpisu SŽ D1, která není předhlášena v Plánu vlakové dopravy, nepovolí jeho další jízdu nebo zajistí bezpečné zastavení a neprodleně informuje příslušného PD. Provozní dispečer informuje dopravce a do doby sjednání nápravy vystaví v IS informaci Zákaz jízdy vlaků.

## **článek 6**

### **Způsob vyhlášení Plánu vlakové dopravy**

- (1) Plán vlakové dopravy vyhláší PD průběžně prostřednictvím určeného IS a v souladu s ustanoveními PND7 část A.
- (2) Je-li pro přepravu vydáno opatření, ve kterém jsou stanoveny doplňující informace pro řízení provozu, musí být toto opatření uvedeno u vlaku jako mimořádnost v trase vlaku. Stejně tak, má-li pravidelná trasa pro svou jízdu odchýlná opatření.
- (3) Mimořádnost na vlaku může mít platnost pro celou trasu, pro část trasy nebo pro konkrétní dopravní body. Platnost mimořádnosti na vlaku musí být přesně vymezena a zadána.
- (4) Mimořádnost na vlaku musí být v PA na podporu řízení provozu systémově zvýrazněna. Platnost zvýraznění je dána platností mimořádnosti (v celé trase, v části trasy nebo ke konkrétnímu dopravnímu bodu). Způsob zvýraznění v PA je stanoven ve Směrnici SŽ SM109<sup>2</sup>. V PA zaměstnanců řízení provozu se zobrazují pouze data v souladu s vyhlášeným Plánem vlakové dopravy.
- (5) Vyhlášený Plán vlakové dopravy je závazný a nesmí být bezdůvodně měněn.

## **článek 7**

### **Seznámení zaměstnanců řízení provozu s vyhlášeným Plánem vlakové dopravy**

- (1) Výpravčí je povinen seznámit se s vyhlášeným Plánem vlakové dopravy, stanovenými podmínkami jízdy a parametry vlaků při převzetí dopravní služby a v jejím průběhu, a to tak, aby byl informován o všech relevantních okolnostech a povinnostech, které jsou nezbytné pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu. Za tímto účelem musí být trvale obsazené pracoviště výpravčího vybaveno příslušnými PA.
- (2) Ve všech případech, kdy výpravčí není schopen přijmout Plán vlakové dopravy v IS, vyžádá si pokyny od provozního dispečera CDP, a to přímo nebo prostřednictvím sousedního výpravčího.

---

<sup>2</sup> V době schválení předpisu viz Směrnice SM109 Technické požadavky na aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

## **článek 8**

### **Poruchy IS a náhradní způsob tvorby a vydání Plánu vlakové dopravy**

- (1) V případě poruchy IS, při které není možno přijímat požadavky do Plánu vlakové dopravy dle SŽ IS10 datově, PD informuje dopravce o náhradním způsobu a termínu příjmu požadavků (e-mailem, telefonicky apod.)
- (2) V případě poruchy IS, při které není možno vyhlášovat Plán vlakové dopravy průběžně v IS, vyhlásí Plán vlakové dopravy PD telefonicky, a to v čase 5:00, 11:00, 17:00 a 23:00 ve svém obvodu.
- (3) Podle tohoto článku se postupuje také na příkaz zaměstnanců Podpory řízení provozu.

## **ČÁST TŘETÍ**

### **OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ PROVOZU**

#### **kapitola I**

#### **Pravidla řízení provozu**

#### **článek 9**

#### **Zásady komunikace mezi zaměstnanci řízení provozu a DA dopravce**

- (1) Pro předávání pokynů a dispozic mezi zaměstnanci dopravce a zaměstnanci řízení provozu platí základní pravidlo toku informací: dopravce → provozní dispečer → výpravčí, resp. výpravčí → provozní dispečer → dopravce, pokud pro konkrétní případy není stanoveno jinak.
- (2) Veškeré dispozice a pokyny, které jsou požadovány od dopravců (např. odstavení vlaku, uvolnění nebo obsazení dopravních kolejí, změna hnacích vozidel, zavedení náhradní dopravy), projednává s výpravčími zásadně příslušný PD.
- (3) Výjimku z předchozích odstavců tohoto článku tvoří případy, které nemají vliv na technologické postupy práce ŽST a plnění JŘ. DA dopravců nebo osoby dopravce odpovědné za operativní řízení mohou žádat výpravčí o konkrétní informace související s řízením provozu a organizováním drážní dopravy. Stejně tak mohou s výpravčími konzultovat aktuální technické, technologické, organizační a personální možnosti dopravní ve vztahu k plánovanému rozhodnutí týkajícího se informace související s operativním řízením provozu a organizováním drážní dopravy.
- (4) Při komunikaci se zaměstnanci řízení provozu jsou DA dopravců nebo osoby dopravce odpovědné za operativní řízení povinny vždy uvádět i název dopravce (např. hlavní dispečer plánovač ČD Cargo, síťový dispečer osobní dopravy Českých drah, traťový dispečer ORLEN Unipetrol Doprava) Pro komunikaci musí být použito spojení vybavené záznamovým zařízením, příp. musí být použita schválená datová komunikace mezi PA.
- (5) Komunikace mezi PD a výpravčím probíhá primárně systémem dispečerského spojení, služebního spojení vybaveného záznamovým zařízením nebo osobně. Pro sekundární komunikaci mezi PD a výpravčími jsou v příslušných PA vytvořeny systémy pro zaslání krátkých textových zpráv elektronickou poštou (dále také „pošta“). Systém pošty může být vytvořen i mezi PD a DA dopravce nebo zástupcem dopravce odpovědným za řízení provozu. Systém pošty lze využívat k vzájemné výměně informací v případě, že nehrozí riziko z prodlení při předávání informace.

## **článek 10**

### **Řízení sledu, přednosti vlaků a zajištění vazby na přípojný vlak**

- (1) Za řízení sledu vlaků a jejich pořadí a organizaci provozu v přidělené dopravně a v návazných mezistaničních úsecích je zodpovědný výpravčí.
- (2) Jízdu vlaků výpravčí organizuje s ohledem na pořadí důležitosti podle příslušných ustanovení předpisu SŽ D1. Odchylný sled nebo pořadí vlaků může výpravčímu nařídit Rozkaz o výluce, výlukový nákrešný JŘ (dále také „VNJŘ“), PND7 část B nebo DA SŽ.
- (3) Výpravčí je povinen předvídat vývoj dopravní situace a včas přijímat opatření ke správnému řízení dopravní situace ve svém obvodu. Za tímto účelem je povinen řádně zadávat dopravní dispozice a informace o předpokládaném navýšení narušení nebo jeho zkrácení do PA. Výpravčí současně aktivně komunikuje se sousedními výpravčími, popř. s příslušným PD a využívá informace zobrazované v příslušných PA.
- (4) Při zpoždění vlaků osobní dopravy je nutné předpokládat krácení jízdních dob. DA CDP ve spolupráci s výpravčími organizuje pořadí vlaků na trati s ohledem na jejich předpokládaný dojezd do přípojně a cílové ŽST.
- (5) Dopravce si může určit pořadí jízdy svých vlaků. Svůj požadavek musí uplatnit u příslušného PD tak včas, aby mohl být realizován bezpečně a bez vlivu na jízdu vlaků ostatních dopravců. Má-li takový požadavek dopravce obecnou platnost po celou dobu platnosti JŘ, může dopravce požádat provozovatele dráhy o vydání opatření, určené zaměstnancům řízení provozu, kterým se stanoví obecné zásady řízení provozu na jednotlivých tratích ve vztahu k vlakům daného dopravce. Opatření vydává O12 jako PND7 část B.
- (6) Je-li k předpokládané výluce vydán VNJŘ, organizuje výpravčí jízdu vlaků podle tohoto VNJŘ. Při zpoždění vlaků výpravčí organizují sled a pořadí jízdy vlaků v úseku dotčeném výlukou po dohodě s příslušným PD, který je oprávněn měnit sled i pořadí vlaků. V těchto případech by PD měl při střídání směru dodržet alespoň stanovené pořadí a počet vlaků. PD organizuje dopravu tak, aby byla v maximální míře využita propustnost provozované koleje, a co nejdříve obnovena organizace provozu podle platného VNJŘ.
- (7) Zajištění čekání vlaku na přípojný vlak nebo dopravní prostředek integrovaného dopravního systému v konkrétním dopravním bodě nad rámec čekacích dob SŽ zajistí zaměstnanci řízení provozu pouze tehdy, pokud žádost od dopravce obdrží nejméně 10 minut před předpokládaným odjezdem vlaku z vlastní stanice. Je-li žádost doručena později, nemusí být s ohledem na aktuální provozní situaci požadavku na čekání vyhověno.
- (8) Zajištění čekání návazného vlaku na prostředky náhradní dopravy u předpokládané výluky zajistí zaměstnanci řízení provozu, pokud od dopravce nejpozději 5 minut před předpokládaným odjezdem vlaku z dopravního bodu, ve kterém má dojít k přestupu, obdrží informaci o požadovaném času odjezdu. Výpravčí musí primárně předpokládat, že přípojná vazba bude požadována a tomuto stavu musí přizpůsobit organizaci jízd vlaků.
- (9) Zajištění čekání návazného vlaku na prostředky operativně zavedené náhradní dopravy z důvodu mimořádné události nebo mimořádnosti zajistí zaměstnanci řízení provozu podle požadavku dopravce.
- (10) Výpravčí je povinen sám nebo prostřednictvím operátora informačního systému informovat cestující o výši předpokládaného zpoždění a o omezení, přerušení nebo zastavení provozu. Informování cestujících výpravčí věnuje zvláštní pozornost v případě mimořádných událostí, mimořádností a v situacích, kdy dochází k časovému nebo geografickému odklonu, zavedení prostředků náhradní dopravy, odřeknutí části trasy nebo zrušení celé trasy bez náhrady.

## Článek 11 Vyluka dopravní služby

- (1) Vyluka dopravní služby (dále také „VDS“) je určena Rozkazem o výluce dopravní služby (dále také „Rozkaz o VDS“).
- (2) Rozkaz o VDS zpracovává příslušné OR na období platného JŘ. Rozkaz o VDS zpracovatel zveřejní na Portále provozování dráhy SŽ <https://provoz.spravazeleznic.cz> nejméně 7 kalendářních dnů před nabytím účinnosti.
- (3) Zahájení a ukončení VDS výpravčí vždy zaznamená ve své PA. Není-li záznam možný, ohlásí zahájení a ukončení provoznímu dispečerovi CDP, který záznam provede za výpravčího.
- (4) V případě zpoždění ostatních vlaků, které měly jet ještě před začátkem VDS, požádá výpravčí o rozhodnutí PD, zda má zahájit VDS až po odhlášení za těmito vlaky nebo zda vlaky pojedou až po ukončení VDS, popř. během VDS, je-li to podle ustanovení příslušného Rozkazu o VDS možné.
- (5) Vlaky jedoucí s náskokem vyčkají řádného ukončení VDS, pokud se nejedná o mimořádné vlaky v obecném zájmu nebo nutné pomocné vlaky.
- (6) V případě nutnosti překročení délky směny řeší VD situaci s nehodovou pohotovostí dotčeného PO nebo OR.

## Článek 12 Střežení pracoviště

- (1) Střežení pracoviště se zavádí v případě potřeby kontroly a sledování technických a technologických zařízení, podmínky určuje platná Podniková kolektivní smlouva Správy železnic, státní organizace.
- (2) V době střežení pracoviště zaměstnanec pracoviště neopouští, pro jízdu vlaků je střežení pracoviště přerušeno nebo zrušeno. Na přerušeni nebo zrušení střežení pracoviště se OP VD nevydává.
- (3) Plánované střežení pracoviště je evidováno v PA DOMIN.
- (4) Zahájení, ukončení, přerušeni nebo zrušení střežení výpravčí vždy zaznamená ve své PA. Není-li záznam možný, ohlásí zahájení a ukončení provoznímu dispečerovi CDP, který záznam provede za výpravčího.

## kapitola II Mimořádné události, mimořádnosti a řízení odchylek JŘ

### Článek 13 Evidence

- (1) **Mimořádnosti** ve smyslu tohoto předpisu se považují události, které nejsou plánovány a mají negativní vliv na plnění jízdního řádu jako např. poruchy, závady, nepředpokládané výluky, požáry nebo překážky na trati.
- (2) Všechny dopravní na síti SŽ trvale obsazené výpravčím musí být vybaveny některou z PA, umožňující přenášet dynamické informace o pohybu vlaku. Informace o jízdě vlaku a posunu mezi dopravami (dále jen „PMD“) musí být určenými zaměstnanci zadávány do PA v reálném čase, popř. automaticky příslušnou PA. Veškeré odchylky od plánovaného JŘ musí být u jízdy vlaků zdůvodněny. Odchylky v případě zpoždění se zdůvodňují kódem narušení (současně s prvotní analýzou) a přiřazením k tiketu události v případě, že daná událost generuje odchylku u více vlaků a tiket události je založen.
- (3) Prvotní analýza slouží k podchycení základních a doplňujících informací spojených s narušením jízdy vlaku a vzniklou odchylkou. Je určena pro podrobnější popis události, která má dopad pouze na jeden vlak a která nelze vyjádřit prostřednictvím kódů narušení

(slovní upřesnění závady, číslo poruchového záznamu apod.). Seznam používaných kódů narušení JŘ je součástí příslušných PA a je také uveden v Příloze B.

- (4) **Tiket události** představuje omezení zpracované v PA, ke kterému jsou přiřazovány jednotlivé odchylky od JŘ (narušení jízdy) všech dotčených vlaků. Výpravčímu se v PA nabízejí pouze relevantní tikety událostí, které mohou mít dopad na vlaky jedoucí v jeho řízené oblasti. Tiket události:
- se zakládá na pozadí v případě plánovaných omezení (ROV, nepředpokládaná výluka oznámena elektronickou depeší (Edps) apod.);
  - zakládá výpravčí, popř. provozní dispečer ve své provozní aplikaci v případě neplánované události (např. provozní výluka).
- (5) Stav plánované výluky musí být v IS potvrzen nejpozději do 15 minut od vzniku události.
- (6) Veškeré mimořádnosti, které způsobují odchylky od JŘ, mají vliv na provoz a plnění Plánu vlakové dopravy a všechny mimořádné události musí být bez zbytečného odkladu zaznamenány v PA.
- (7) Ohlášení MU a mimořádnosti musí být prováděno podle předpisu SŽ D17<sup>3</sup> a prováděcího opatření k předpisu SŽ D17-1<sup>4</sup>. Zaměstnanci řízení provozu evidují MU v PA a IS obdobně jako mimořádnosti.
- (8) Výpravčí je povinen tyto události zaznamenat ve své PA pro řízení provozu. Pokud není výpravčí schopen událost zapsat ve své PA (do doby úpravy PA), požádá o zpracování PD. Současně se záznamem v PA (IS) se tiket události automaticky zakládá na pozadí v informačním systému dočasného omezení infrastruktury (dále jen „IS DOMIN“). V rámci záznamu musí být vyplněno místo a čas vzniku události, stručný popis události, charakter a příčina omezení a předpokládaný konec omezení. Předpokládaným koncem omezení se rozumí předpokládaný čas obnovení provozu bez omezení.
- (9) V případě, že mimořádnost spočívá v překážce nebo požáru na kolejích nebo v-bezprostřední blízkosti (např. silniční nehoda na železničním přejezdu, zasahování větví do průjezdného průřezu, sesuv hornin či půdy, požáru mající negativní vliv na plnění JŘ), je výpravčí povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit také příslušnému operačnímu informačnímu středisku (dále jen „OIS“) HZS SŽ, aby bylo zajištěno co nejrychlejší obnovení provozu.
- (10) PD si v případě potřeby od výpravčího vyžádá doplňující informace pro upřesnění a aktualizaci dat.
- (11) Každý zaměstnanec řízení provozu, který zadává informace o mimořádnostech a mimořádných událostech do PA (IS), je povinen uvést aktuální dopad události na provoz, předpokládaný čas obnovení provozu a případné změny či další informace týkající se očekávaného vývoje, a to do doby obnovení provozu bez omezení.
- (12) VD odpovídá za průběžnou aktualizaci dostupných informací v IS o mimořádnostech a mimořádných událostech za obvod CDP v reálném čase.
- (13) VD informuje průběžně ÚD o vývoji provozní situace u mimořádných událostí a mimořádností s významným vlivem do provozu. Událost s významným vlivem do provozu je jakákoliv neplánovaná událost v důsledku, které jsou dva a více vlaků opožděny o více než 20 min.
- (14) ÚD je odpovědný za zveřejnění a publikaci omezení u událostí s významným vlivem do provozu v IS DOMIN a popis omezení pro cestující. Publikací v IS DOMIN dochází ke zveřejnění

<sup>3</sup> V době vydání předpisu viz předpis SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen „SŽ D17“).

<sup>4</sup> V době vydání předpisu viz předpis SŽ D17-1 Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí.

události v GRAPP, Interaktivní mapě SŽ a mobilní aplikaci Datel. Není-li ověřen konec omezení, pak v rámci publikace pro cestující ÚD doplní text: „Zjišťujeme stav – předpokládáný konec omezení bude upřesněn“. Ústřední dispečer průběžně kontroluje aktuálnost zveřejněných informací. V případě, že ÚD zjistí, že zveřejněná informace není aktuální, zajistí aktualizaci prostřednictvím VD.

- (15) ÚD dále odpovídá za informování vedoucích zaměstnanců SŽ prostřednictvím chatu „mimořádnosti“ v MS Teams o všech:
- a) nahlášených MU;
  - b) smrtelných a závažných úrazech;
  - c) ekologických haváriích;
  - d) umístění nástražných a výbušných systémů;
  - e) zastavených provozech na všech tratích;
  - f) omezených provozech s významným vlivem na osobní dopravu na koridorových tratích s dálkovou osobní dopravou.
- (16) Zaměstnanci SC tyto události průběžně aktualizují a doplňují o další informace. Zaměstnanci O18 doplňují aktualizované informace v případě vážných nehod a mimořádných událostí kdy dojde k vykoľežení vlaku nebo PMD, mimořádných událostí, při kterých dojde k újmě na zdraví nebo smrti osob apod.
- (17) ÚD nad rámec předchozího odstavce tohoto článku telefonicky informuje náměstka pro řízení provozu GR a ředitele O12 (nebo jejich pověřeného zástupce) o omezení provozu v důsledku kterého se neprovezou všechny pravidelné vlaky osobní dopravy a lze očekávat pozdržení 20 a více minut v úsecích a časech určených ředitelem O12.
- (18) Popis události se přenáší do dalších informačních systémů SŽ a v případě, že se jedná o událost, která zastavuje provoz, automaticky je odeslána notifikační zpráva s textem popisu omezení DA dopravců a na další definované adresy. Výpravčí a DA CDP je povinen v rámci popisu události uvést informaci o aktuálním a výhledovém omezení provozu. Tyto informace musí být průběžně aktualizovány např. tímto způsobem:
1. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Zjišťujeme stav.“
  2. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. O18 jede k místu MU.“
  3. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. O18 na místě MU. Předpoklad ukončení šetření je 11:00. Odhad zprovoznění 2.TK ve 13:00 – pouze kolejově.“
  4. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. V 10:50 ukončeno šetření a zahájeny obnovovací práce. Odhad zprovoznění 2.TK ve 13:00 – pouze kolejově.“
  5. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. V 10:50 ukončeno šetření a zahájeny obnovovací práce. V 11:38 stažen Nex 54301 – pro stažení použita HV 742 751 -1 (ČD-C). Odhad zprovoznění 2.TK ve 13:00 – pouze kolejově.“
  6. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. V 10:50 ukončeno šetření a zahájeny obnovovací práce. V 11:38

stažen Nex 54301 – pro stažení použita HV 742 751 -1 (ČD-C). Jízda po 2.TK obnovena ve 13:20 – pouze kolejově. Zavedena PJ = 30 km/h. Předpoklad zprovoznění 1.TK + TV je v 17:00."

7. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. V 10:50 ukončeno šetření a zahájeny obnovovací práce. V 11:38 stažen Nex 54301 – pro stažení použita HV 742 751 -1 (ČD-C). Jízda po 2.TK obnovena ve 13:20 – pouze kolejově. V 16:45 obnovena jízda po 1.TK včetně TV. 2.TK vyloučena a zahájeny práce na TV. Předpoklad obnovení provozu bez omezení 20:00."
8. „Vlak Nex 54301 (SR CZ) nahlásil najetí do neznámého elektrické zařízení v 1.TK. Bylo zjištěno prasklé směrové lano u trakční podpěry č. 479 a poškození TV ve 2.TK. OTV na místě. V 10:50 ukončeno šetření a zahájeny obnovovací práce. V 11:38 stažen Nex 54301 – pro stažení použita HV 742 751 -1 (ČD-C). Jízda po 2.TK obnovena ve 13:20 – pouze kolejově. V 16:45 obnovena jízda po 1.TK včetně TV. 2.TK vyloučena a zahájeny práce na TV. Ve 20:10 provoz obnoven bez omezení."

Za aktualizaci popisu omezení odpovídá VD. Aktualizaci provádí VD přímo nebo prostřednictvím provozního dispečera.

- (19) Předpokládaný konec omezení zpravidla není v době vzniku události znám. Pole předpokládaného konce je předvyplněno podle zadané příčiny omezení. Tento čas odpovídá obvyklé době trvání omezení, která je stanovena pro typové události. Seznam typových událostí je uveden v Příloze E. PD může předvyplněný čas předpokládaného konce omezení upravit podle dostupných informací.
- (20) Vyplňuje-li PD předpokládaný konec omezení v době, kdy nemá ověřenu informaci o ukončení omezení, zápis doplní textem např.: „Nepotvrzen čas ukončení – zjišťujeme stav.“ Pokud čas předpokládaného konce omezení PD opravuje, zaokrouhluje čas na celé desítky minut směrem nahoru.

#### **článek 14 Zastavení provozu**

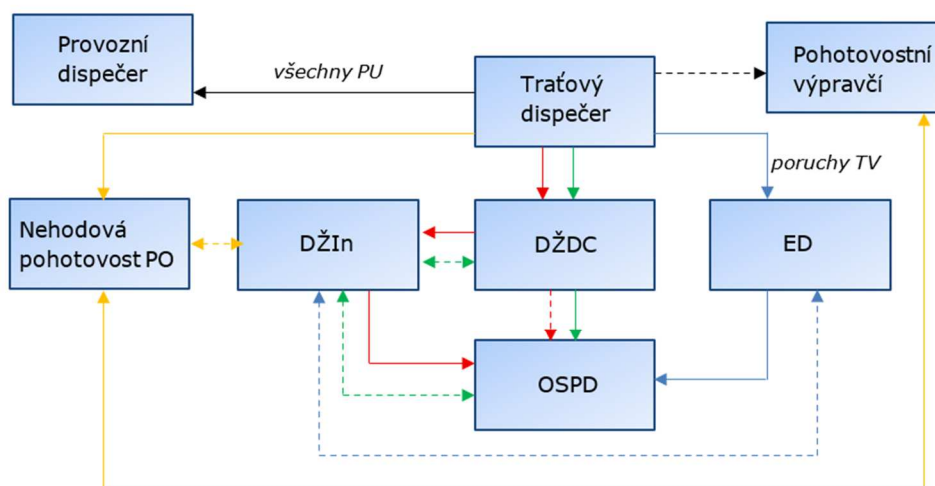
- (1) V případě, kdy bylo požadováno zastavení provozu, si musí před vstupem (povolením vstupu) do provozované dopravní cesty každý styčný zaměstnanec podle čl. 15 odst. (8) před vstupem ověřit u DA CDP nebo výpravčího, že je provoz zastaven.
- (2) V případě, kdy je ze strany styčného zaměstnance nebo osoby podle čl. 15 odst. (8) před vstupem do provozované dopravní cesty vznesen požadavek na vypnutí TV (např. z důvodu zásahu IZS u MU), může tento styčný zaměstnanec nebo osoba vstoupit do provozované dopravní cesty až po potvrzení od DA CDP, že:
  - a) napětí TV bylo vypnuto;
  - b) TV bylo zkratováno a byla přijata další technická i administrativní opatření ze strany elektrodispečinku, kterým je vyloučeno, aby bylo TV pod napětím.

#### **článek 15 Postup při obnovování provozu**

- (1) Při řízení provozu při MU a mimořádnostech je nutná maximální spolupráce všech složek podílejících se na organizování a řízení provozu a na zajištění provozuschopnosti dráhy, včetně nehodových pohotovostí, dozorů a velitele zásahu HZS SŽ. Všichni zúčastnění zaměstnanci jsou povinni aktivně řešit provozní situaci s cílem zajistit v co nejkratší možné době alespoň omezený provoz a snížit dopady do provozování drážní dopravy.
- (2) Zaměstnanci nehodové pohotovosti PO, HZS SŽ, O18 a pohotovostí OSPD (přímo nebo prostřednictvím DŽIn), popř. nehodového dozoru OŘ nebo GŘ, jsou povinni zaměstnancům řízení provozu průběžně poskytovat nebo zprostředkovávat informace o předpokládaném

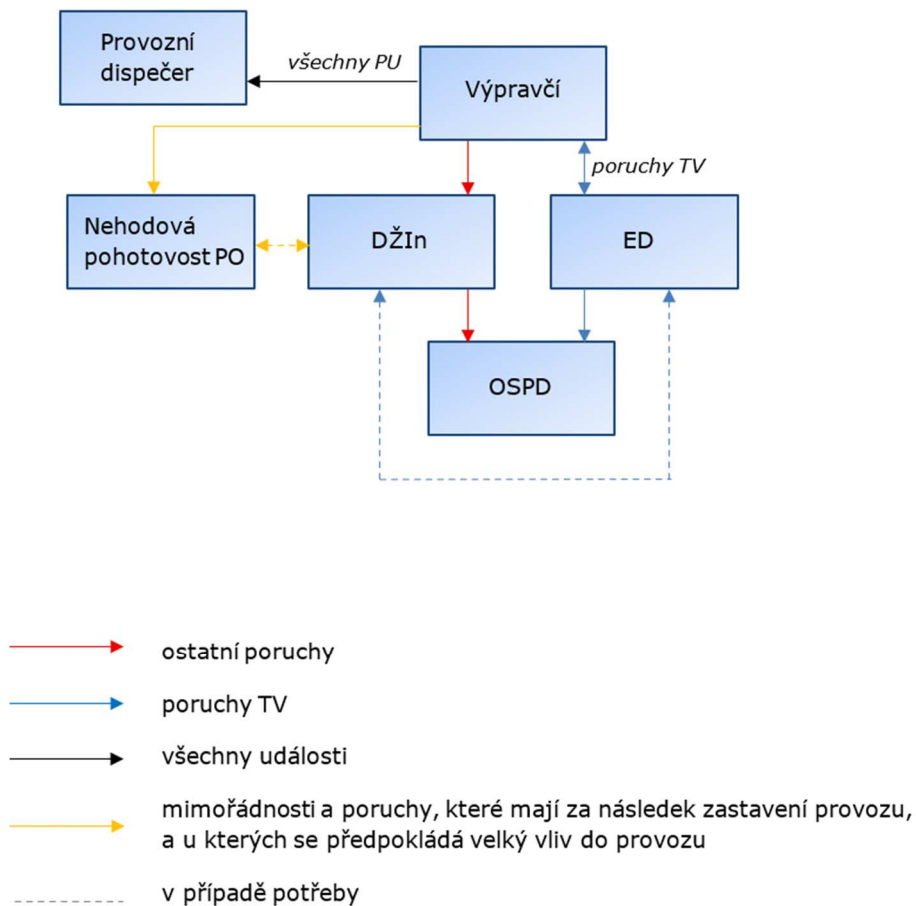
průběhu odstraňování a šetření mimořádných událostí a mimořádností a upřesňovat časový výhled jejich konečného odstranění.

- (3) DŽIn sumarizuje všechny dostupné informace o průběhu odstraňování a předpokládaném obnovování provozu za úsek provozuschopnosti a předává je VD. Stěžejní jsou informace, které mají vliv na změnu charakteru omezení provozu nebo na přijatá dopravní opatření. Pokud bude provoz obnovován postupně s omezením, musí omezení specifikovat (např. omezení rychlosti, jízda se zvýšenou opatrností, na přivolávací návěst, bez zabezpečovacího zařízení, apod).
- (4) Výpravčí ohlašuje všechny mimořádnosti, které zastavují provoz, a u kterých lze předpokládat významný vliv do provozu, nehodové pohotovosti PO. Je-li rozsah MU či mimořádnosti v provozu takový, že je potřeba posílit činnost výpravčího v místě události, je nehodová pohotovost PO povinná zajistit výpravčímu výpomoc za účelem snížení dopadu této události na zpoždění vlaků (zjišťování volnosti, zajištění výhybek přenosnými výměnovými zámky apod.).
- (5) Pokud je pro obnovení provozu nutné v neobsazené dopravně zajistit správnou polohu výhybek nouzově (např. uzamčením přenosných zámků, z desky nouzových obsluh apod.) zabezpečí tuto činnost nehodová pohotovost PO. Za tímto účelem nehodová pohotovost může aktivovat pohotovostního výpravčího nebo jiného určeného zaměstnance řízení provozu. Způsob dopravy pohotovostního výpravčího, příp. jiného určeného zaměstnance určí ředitel OR vlastním opatřením. Aktivaci a příkaz k vyslání pohotovostního výpravčího může rovněž nařídit nehodový dozor OR nebo z jeho pokynu DŽIn.



- ostatní poruchy
- - - - -> ostatní poruchy (OR se zaměstnancem DŽDC na pracovišti CDP)
- poruchy zařízení ve správě SSZT
- poruchy TV
- všechny události
- mimořádnosti a poruchy, které mají za následek zastavení provozu, a u kterých se předpokládá velký vliv do provozu
- - - - - v případě potřeby

**obrázek 1 – Vyrozumění nehodové pohotovosti PO na tratích řízených z CDP**



**obrázek 2 - Vyrozumění nehodové pohotovosti PO na tratích, které nejsou řízeny z CDP**

- (6) VD nebo z jeho pokynu provozní dispečer informace podle odst. (3) zapracuje do popisu události (viz čl. 13). Současně do popisu události zapracuje informace o:
- průběhu šetření MU od pověřené osoby (podle SŽ D17 – zástupce O18);
  - průběhu odklizení následků MU od velitele zásahu HZS SŽ.
- (7) Při popisu postupu obnovení provozu se sledují následující milníky:
- zjišťování faktického stavu události;
  - zásah složek Integrovaného záchranného systému (dále také „IZS“);
  - šetření události;
  - odklizovací práce a uvolnění koleje;
  - oprava a práce pro obnovení provozu.

- (8) Činnosti podle předchozího bodu mohou probíhat souběžně. Ve vztahu k přenosu informací VD je za každou oblast pověřena styčná osoba. Styčnými osobami jsou:
- Zaměstnanec, který je na místě události fyzicky přítomen jako první. Tento zaměstnanec předává informace VD do doby příjezdu ostatních složek SŽ a zahájení jejich činností.
  - Velitel zásahu HZS SŽ nebo zaměstnanec Celostátního operačního informačního střediska Hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „COIS HZS SŽ“) pro činnosti spojené se zásahem složek IZS.
  - Vyšetřovatel O18 pro činnosti spojené s vyšetřováním MU (podle předpisu SŽ D17 pověřená osoba), šetřením DI a šetřením PČR. Má-li VD pochybnosti o přítomnosti složek IZS na místě MU, kontaktuje pracoviště COIS HZS SŽ nebo příslušné pracoviště OIS HZS SŽ, které přítomnost všech složek IZS ověří a informují VD o jejich přítomnosti a probíhajícím zásahu nebo ukončení zásahu a jejich nepřítomnosti.
  - Nehodová pohotovost PO ve vztahu k zajištění odvozu drážních vozidel z místa události.
  - DŽIn nebo určený zaměstnanec úseku provozu infrastruktury, který řídí obnovovací práce (vedoucí provozu infrastruktury, odpovědný zaměstnanec objednavatele výluky (OZOV) atd.).
- (9) Styčné osoby předávají VD informace o předpokládaném času příjezdu k místu události, průběhu zásahu a jeho předpokládané délce.
- (10) Před obnovením provozu musí mít VD od všech styčných zaměstnanců ohlášeno, že za svou oblast byly ukončeny všechny činnosti, jimi řízení zaměstnanci nejsou přítomni v provozované dopravní cestě a provoz může být obnoven.

## **článek 16**

### **Poruchy TV, zastavení provozu z důvodu poruchy TV**

- Všechny MU a mimořádnosti na TV, včetně pádu stromu nebo jiného předmětu na TV, stejně tak jako narušení, poškození TV drážním vozidlem, silničním nebo dvoucestným vozidlem, pracovním strojem nebo zařízením, ohlašuje výpravčí neprodleně přímo elektrodispečerovi a následně PD. V hlášení musí uvést druh a místo poruchy (závady), popř. další skutečnosti, jsou-li mu známy.
- V případě, kdy není možné poruchu TV přesně a rychle vymezit, je bezpodmínečně nutné nejprve ze strany výpravčího ihned zastavit provoz v obvodu celé ŽST nebo mezistaničního úseku. V případě souběhu tratí, železničního uzlu, kdy konkrétní kolej nebo místo není přesně známo, potom po dohodě s elektrodispečerem v příslušném napájecím obvodu. Po zjištění místa a rozsahu poškození stanoví elektrodispečer příslušná opatření (např. vypnutí TV), o kterých informuje nejprve výpravčího a poté PD.
- Při nahlášené poruše TV nebo překážce v TV musí výpravčí vždy současně předpokládat kromě narušení průjezdného průřezu koleje dotčené pádem stromu, pracovního stroje, zařízení nebo jiného předmětu i narušení průjezdného průřezu v sousedních kolejích (rovněž při souběhu tratí, včetně těch, které nadjíždí nebo podjíždí kolej, resp. místo dotčené poruchou TV).
- Poruchy, závady a jiné mimořádnosti v napájení TV zjištěné elektrodispečerem spolu s přijatými opatřeními ohlašuje elektrodispečer bez prodlení přímo výpravčímu. Poté informuje elektrodispečer provozního dispečera CDP.

## článek 17

### Uvolnění traťové koleje a odvoz uvázlého vlaku z trati a z dopravní

- (1) Dopravcem uvázlého vlaku se rozumí dopravce, na jehož licenci je uvázlý vlak provozován.
- (2) Dopravcem poskytujícím pomoc se rozumí dopravce poskytující náležitosti pro odvoz uvázlého vlaku z trati.
- (3) Nejbližší stanicí se pro účely tohoto předpisu rozumí nejbližší přední nebo nejbližší zadní dopravná, kde je možné odstavit soupravu uvázlého vlaku.
- (4) Každé použití hnacího vozidla dopravce na pomoc jinému dopravci z důvodu uvolnění provozované koleje podle tohoto článku a čl. 19 musí být zaznamenáno v systému sběru provozních informací (dále jen „SPI“).
- (5) Strojvedoucí vlaku, který uvázl na trati nebo v dopravně z důvodu technické závady na drážním vozidle nebo z důvodu nedostatečné tažné síly hnacích vozidel, je povinen tuto skutečnost neprodleně nahlásit výpravčímu v souladu s příslušným ustanovením předpisu SŽ D1. Výpravčí neprodleně informuje příslušného PD.
- (6) DA dopravce uvázlého vlaku se neprodleně spojí s příslušným PD a navrhne vlastní řešení vzniklé situace nebo požádá o řešení DA CDP.
- (7) Pokud nemá blokování provozované koleje po dobu realizace řešení, které navrhuje DA dopravce, podstatný vliv na plynulost dopravy (uváznutí vlaku na dvoukolejné nebo vícekolejné trati v době slabého provozu, na jednokolejné trati bez provozu), schválí PD návrh DA dopravce.
- (8) Pokud DA dopravce nemá návrh vlastního řešení situace nebo pokud je možno ze strany SŽ realizovat jiné, rychlejší řešení uvolnění koleje, PD postupuje podle následujících odstavců tohoto článku. Rozhodnutí o realizaci konkrétní varianty řešení je plně v kompetenci DA SŽ.
- (9) PD vytipuje podle aktuální provozní situace nejbližší vhodné hnací vozidlo pro odvoz uvázlého vlaku z trati. Při volbě hnacího vozidla zohlední aktuální polohu hnacího vozidla vůči uváznutému vlaku, druh a směr jízdy vlaku, na kterém se hnací vozidlo nachází, trakci hnacího vozidla apod.
- (10) PD kontaktuje DA dopravce, jehož hnací vozidlo vytypoval a požádá o poskytnutí hnacího vozidla pro odvoz uvázlého vlaku z tratě. Dopravce může požadavek PD odmítnout pouze z důvodů ohrožujících bezpečnost provozu. Odmítnutí požadavku PD musí dopravce neprodleně potvrdit i s odůvodněním odmítnutí písemnou formou (např. e-mailem), a to VD příslušného CDP.
- (11) Pokud oslovený DA dopravce souhlasí s poskytnutím pomocného hnacího vozidla, určí PD vhodnou stanicí k odstavení soupravy vlaku, ze kterého bude hnací vozidlo použito a zajistí zastavení vlaku v této stanici.
- (12) PD jménem dopravce, který poskytuje pomocné hnací vozidlo, objedná prostřednictvím informačního systému SŽ kapacitu dráhy a trasy pro:
  - a) jízdu z místa odstavení soupravy vlaku do poslední stanice před místem nasazení
  - b) a pro jízdu zpět z dopravní, do které bude uváznutý vlak odvezen, do stanice, kde došlo k odstavení soupravy vlaku,a těmto žádostem přednostně přidělí kapacitu dráhy.
- (13) Po dohodě s DA SŽ může DA dopravce provést objednání kapacity dráhy a trasy samostatně standardním způsobem. Kapacita dráhy se přidělí za stejných cenových podmínek jako v případě přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury SŽ.
- (14) Pomocné HV jede z místa odstavení soupravy vlaku do poslední stanice před místem nasazení jako nutný pomocný vlak v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1. Z dopravní,

do které bude uváznutý vlak odvezen, se hnací vozidlo vrací do místa odstavení soupravy vlaku jako lokomotivní vlak. Z hlediska operativního řízení provozu má, v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1, tato jízda lokomotivního vlaku stejnou důležitost jako vlak, ze kterého bylo toto hnací vozidlo použito. S ohledem na provozní situaci může DA SŽ v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1 určit vyšší pořadí důležitosti.

- (15) Vlastní odvoz vlaku z trati se provádí v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1. Při jízdě PMD pro uváznulý vlak na trať jede dopravce na svou licenci. Při vlastním odvozu uváznulého vlaku z trati je dopravcem původní dopravce, tzn. návrat vlaku z trati je uskutečněn na licenci dopravce uváznulého vlaku.
- (16) Pomocné hnací vozidlo slouží pouze k vlastnímu odvozu vlaku z trati, a proto nemusí zaručovat funkci ostatních systémů na vlaku, např. elektrické napájení.
- (17) Za bezpečnost cestujících u vlaku osobní dopravy odpovídá plně dopravce uváznulého vlaku.
- (18) V případě, že odvoz vlaku z trati organizuje DA SŽ, je dopravce uváznulého vlaku povinen uhradit SŽ náklady spojené s jeho odvozem, a to včetně částky, kterou SŽ fakturuje dopravci pomocného HV.
- (19) Dopravce pomocného HV fakturuje SŽ své prokazatelné náklady vzniklé v přímé souvislosti s odvozem uváznulého vlaku (práce hnacího vozidla a lokomotivní čtyry, cena za přidělení kapacity dráhy a za použití dopravní cesty). SŽ následně tyto náklady přeúčtuje dopravci uváznulého vlaku v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy.

### **článek 18** **Návrat vlaku z trati**

- (1) Je-li zcela jednoznačné, že v okamžiku zastavení vlaku na trati bude odstranění překážky, bránící bezpečnému provozování dráhy, trvat více než 30 minut (sesuv půdy, výrazné poškození trati apod.), a je-li to provozně možné, zahájí výpravčí organizaci návratu dotčeného vlaku podle předpisu SŽ D1 z trati i bez pokynu příslušného PD.
- (2) O zahájení organizace návratu vlaku z trati výpravčí informuje neprodleně příslušného PD.

### **článek 19** **Ověření volnosti a průjezdnosti koleje**

- (1) Pro ověření volnosti a průjezdnosti koleje podle ustanovení předpisu SŽ D1 se přednostně využívá vozidel SŽ. Není-li vhodné vozidlo SŽ k dispozici, použije DA CDP vozidlo jiného dopravce po jeho souhlasu.
- (2) Dopravce fakturuje SŽ své prokazatelné náklady, které mu vznikly v přímé souvislosti s ověřením volnosti a průjezdnosti koleje. SŽ následně tyto náklady přeúčtuje zodpovědným složkám SŽ podle interních pravidel.

## **kapitola III** **Odstavování drážních vozidel**

### **článek 20** **Všeobecná ustanovení**

- (1) Soupravy a drážní vozidla se primárně odstavují na odstavných kolejích. Požadavek na odstavení na odstavných kolejích uplatňuje dopravce prostřednictvím aplikace KAZAS.
- (2) Vznikne-li požadavek na odstavení v průběhu jízdy vlaku (např. z důvodu zákazové dispozice sousedního manažera infrastruktury nebo jiné nepředvídatelné události), mohou být vozidla odstavena na dopravní koleji.
- (3) Seznam dopravních kolejí k odstavení je uveden v PND7 část A. V seznamu dopravních kolejí v PND7 část A musí být uvedeno, zda je nebo není kolej vybavena kolejovými obvody.

## **článek 21**

### **Odstavování drážních vozidel na dopravních kolejích**

- (1) Na dopravních kolejích podle PND7 část A je možno odstavit vozidla maximálně na:
  - a) 7 dní na dopravních kolejích vybavených kolejovými obvody;
  - b) 30 dní na dopravních kolejích bez kolejových obvodů.
- (2) Na dopravní koleji mohou být dále odstavena vozidla, jedná-li se o odstavení, které je zpracováno ve staniční technologii nebo bylo odsouhlaseno příslušným technologem před přidělením trasy vlaku.
- (3) Ve všech případech (vyjma pravidelného odstavení, které je zpracováno do pomůcek v rámci staniční technologie) musí být odstavení popsáno v úkonech v trase vlaku. Do doby zavedení úkonu „odstavení“ se využívá úkon „manipulace s vozy“. V poznámce k odstavení musí být vždy uvedeno číslo souhlasu od HD nebo jméno technologa, který odstavení povolil.
- (4) Požadavek na krátkodobé odstavení drážních vozidel na dopravních kolejích dle odst. (1) a PND7 část A do doby úpravy ISOŘ uplatňuje dopravce u HD. Ten žádost eviduje a vyřizuje. Dopravce v žádosti o umístění vozů na krátkodobé odstavení uvede potřebné údaje nutné pro posouzení žádosti:
  - a) název dopravce;
  - b) kontaktní osobu;
  - c) délku soupravy;
  - d) výchozí ŽST (bod na síti SŽ);
  - e) cílovou stanicí (bod na síti SŽ);
  - f) preferovanou ŽST nebo oblast odstavení;
  - g) požadovanou dobu odstavení;
  - h) způsob návozu (ucelený vlak, po skupinách vozů);
  - i) číslo vlaku (je-li již známo);
  - j) požadavek na kolej s TV;
  - k) další doplňující údaje: mimořádná zásilka (dále jen „MZ“), RID apod.
- (5) HD posoudí požadavek na odstavení vlaku vzhledem k délce soupravy vlaku, požadované době odstavení a plánovaným výlukám a předá VD, který ve spolupráci s příslušným PD určí provozně vhodnou ŽST nebo navrhnou jinou ŽST nebo kolej k odstavení.
- (6) Platnost povolení ke krátkodobému odstavení lze prodloužit, za podmínky, že nebude překročena maximální doba odstavení podle odst. (1) tohoto článku a současně prodloužení nebrání jiné provozní důvody.
- (7) Žádost o odstavení musí být podána a odsouhlasena písemně. HD v případě schválení žádosti a udělení souhlasu k odstavení posílá odsouhlasení dopravci a v kopii příslušnému provoznímu dispečerovi CDP a dotčenému výpravčímu.
- (8) V případě, že dopravci bude žádost schválena a následně z jakýchkoliv důvodů schválenou kolej pro odstavení nehodlá využít, je povinen tuto skutečnost bez prodlení oznámit HD e-mailem a tím stornovat původní žádost.
- (9) Dopravce, který drážní vozidla na síti SŽ odstavil, je povinen je na výzvu SŽ odvézt nebo zajistit jejich odvezení jiným dopravcem, a to do 48 hodin od uvedení výzvy k uvolnění koleje.

- (10) Je-li v ŽST nebo dopravně potřeba uvolnit dopravní kolej dle PND7 část A obsazenou odstavenými vozidly, požádá výpravčí nebo vedení PO HD o zajištění uvolnění koleje, a to tak včas, aby bylo dodrženo ustanovení předchozího odstavce.
- (11) V případě předpokládaných výluk řeší vedení PO požadavek na uvolnění kolejí již v rámci přípravy výlukových opatření. Pokud dopravce nesplní svou povinnost drážní vozidla včas odvézt, může SŽ po dopravci požadovat náhradu vzniklé škody z důvodu včasného neuvolnění koleje.
- (12) Za splnění všech podmínek pro bezpečné odstavení drážních vozidel (vlaku) stanovených legislativou ČR a vnitřními předpisy provozovatele dráhy po celou dobu odpovídá dopravce.
- (13) Za odstavený vlak nebo soupravu se považuje vlak (souprava), který byl odstaven z důvodu překročení maximálního časového rámce přidělené kapacity dráhy nebo je za odstavené prohlásil dopravce.
- (14) Odstavení vlaku musí být vždy evidováno v ISOR. Za evidenci odstavení vlaku v ISOR odpovídá příslušný PD.
- (15) Dojde-li k nedovolenému (neprojednanému) odstavení vlaku, výpravčí neprodleně informuje provozního dispečera. Provozní dispečer hlásí nedovolené odstavení e-mailem na adresu [O12odstaveni@spravazeleznic.cz](mailto:O12odstaveni@spravazeleznic.cz) a v kopii HD.
- (16) HD eviduje každé nepovolené (neprojednané) odstavení, s dopravci ho projednává pověřený zaměstnanec O12.
- (17) Opatření pro odstavení kolejových vozidel určených pro výluky je řešeno předpisem SŽ D7/2 Organizování výlukových činností.

## **kapitola IV Evakuace cestujících**

### **článek 22 Evakuace cestujících z vlaku**

- (1) O evakuaci cestujících z vlaku rozhoduje velitel zásahu HZS SŽ/ČR nebo DA dopravce (popř. odpovědný zástupce dopravce pro řešení MU). Způsob provedení evakuace se zvolí podle toho, zda evakuovaný vlak je či není dotčen MU.
- (2) V případě nebezpečí ohrožení života (např. požár) provede evakuaci vlakový doprovod bez prodlení sám. O této skutečnosti neprodleně informuje výpravčího a OIS/COIS HZS SŽ.

### **článek 23 Evakuace cestujících z vlaku – vlak je dotčen mimořádnou událostí**

- (1) Jde-li o vlak, který je dotčen MU, je na místo MU podle ohlašovacího a svolávacího rozvrhu volán HZS SŽ, který dále zajistí součinnost s IZS. V případě potřeby zajistí ostatním zúčastněným složkám kontakt na velitele zásahu VD, případně nehodová pohotovost PO nebo ÚD.
- (2) V případě, že nebyla provedena evakuace cestujících vlakovým doprovodem a velitel zásahu HZS SŽ/ČR se rozhodne evakuovat cestující z vlaku bezprostředně, je povinen o tom informovat VD. Velitel zásahu HZS SŽ/ČR také určí, jak bude probíhat evakuace a místo pro vhodné přistavení náhradní dopravy pro odvoz cestujících.
- (3) V případě, že evakuace není bezprostředně nutná pro okamžitou záchranu cestujících a majetku, ale je předpoklad, že bude provedena později, dohodnou se na jejím načasování DA CDP, dopravce a velitel zásahu HZS SŽ/ČR společně. Za tímto účelem se využívá primárně konferenčních hovorů. V tomto případě je nutné zvážit veškerá rizika související s možným zraněním evakuovaných osob (pohyb v kolejišti, terénní podmínky pro přesun, povětrnostní podmínky atd.)

## **článek 24**

### **Evakuace cestujících z vlaku – vlak není dotčen mimořádnou událostí**

- (1) Jde-li o vlak, který není dotčen MU, a je předpoklad, že na místo nebude povolána HZS SŽ, je postupováno podle následujících odstavců tohoto článku.
- (2) DA dopravce vyhodnotí, zda při daných povětrnostních podmínkách z pohledu možných zdravotních dopadů na cestující (při vysokých nebo nízkých teplotách) je nutno označit tento vlak jako rizikový. Za rizikové vlaky jsou považovány vlaky sestavené z vozů nebo jednotek vybavených klimatizací, vozy s nuceným oběhem vzduchu nebo s omezeným větráním.
- (3) DA dopravce projedná s DA CDP dostupná řešení vzniklé situace a společně zváží možnosti řešení (např. návratu rizikového vlaku z tratě, přestavení vlaku v obvodu stanice, možnosti výstupu cestujících na nástupiště, návrat vlaku na zastávku apod.). V případě jednodušších poměrů zváží také možnost výpomoci s výstupem v místě.
- (4) Pokud po zvážení DA dopravce a DA CDP nejsou vhodné a dostatečně rychle dostupné možnosti, jak zabezpečit snesitelné podmínky ve vlaku pro cestující a není možná evakuace podle odst. (3) tohoto článku, požádá dopravce příslušného VD o povolání HZS SŽ a zahájení organizace evakuace cestujících z vlaku podle čl. 25
- (5) VD na základě žádosti podle odst. (4) tohoto článku neprodleně kontaktuje operační a informační středisko příslušné jednotky požární ochrany (dále jen „JPO“) HZS SŽ dle zásahového obvodu. Pokud to technické zařízení umožňuje, zajistí konferenční hovor za účasti DA dopravce (nebo členů doprovodu vlaku, pokud o to DA dopravce požádá) a předá informace o čísle vlaku, kilometrické poloze, odhadu počtu cestujících, typu soupravy, kdy a kam evakuaci provést, kontakt na doprovod vlaku (popř. strojvedoucího vlaku), důvod evakuace (např. vysoké teplota – souprava bez klimatizace), popřípadě další doplňující informace (osoba se sníženou pohyblivostí).
- (6) Pokud OIS HZS SŽ obdrží informaci o evakuaci cestujících z vlaku, u kterého byla vyhodnocena riziková možnost negativních zdravotních dopadů na cestující (např. v důsledku extrémně vysokých nebo nízkých teplot), provede při předávání informace o výjezdu na krajské operační a informační středisko HZS ČR zároveň žádost o součinnost při evakuaci cestujících.

## **článek 25**

### **Evakuace cestujících z vlaku – průběh evakuace**

- (1) Velitel zásahu HZS SŽ/ČR na základě předaných informací rozhodne o dalším postupu a případném vyzoomění dalších složek IZS tak, aby nedošlo ke zbytečnému časovému prodloužení a byla v maximální možné míře zajištěna bezpečnost osob nacházejících se v dotčeném vlaku.
- (2) O přípravě evakuace cestujících informuje:
  - a) příslušný PD výpravčí dotčených stanic;
  - b) příslušný dopravce doprovod vlaku a strojvedoucího.
- (3) Po příjezdu jednotky HZS SŽ/ČR na místo velitel zásahu HZS SŽ/ČR vyhledá doprovod vlaku, určí postup při evakuaci a sdělí místo, kam budou cestující odvedeni a soustředěni, a kam mají být vysláni prostředky náhradní dopravy (místo, číslo silnice, přejezdu).
- (4) Velitel zásahu HZS SŽ/ČR si může s ohledem na bezpečnost cestujících vyžádat na nezbytně nutnou dobu zastavení nebo omezení provozu na sousedních traťových kolejích nebo staničních kolejích v určeném obvodu dopravní.
- (5) O načasování evakuace se dohodne DA CDP a DA dopravce s velitelem zásahu HZS SŽ/ČR. V případě evakuace je nutné zvážit veškerá rizika související s možným zraněním evakuovaných osob (pohyb v kolejisti, terénní podmínky pro přesun, povětrnostní podmínky atd.).

- (6) Velitel zásahu HZS SŽ/ČR a doprovod vlaku se přesvědčí, že z vlaku byli evakuováni všichni cestující a poté velitel zásahu HZS SŽ/ČR informuje o ukončení evakuace doprovod vlaku, strojvedoucího a VD. Pokud byl z důvodu evakuace zastaven provoz a po ukončení evakuace je možné provoz obnovit, sdělí tuto informaci VD.

## **kapitola V** **Distribuce pokynů pro operativní řízení provozu**

### **článek 26** **Operativní příkaz**

- (1) Operativní příkaz (dále také „OP“) je operativní nařízení nebo pokyn určený zaměstnancům podřízených složek řízení provozu a je závazný pro všechny složky řízení provozu. OP se vydávají a evidují v elektronické formě v IS Sběr provozních informací (dále také „SPI“). V případě poruchy SPI je OP vydáván prostřednictvím e-mailu a telefonicky. Příjem OP musí být vždy neprodleně potvrzen tím, komu je určen. Za potvrzení doručení je považováno i automatické potvrzení o přijetí.
- (2) OP je oprávněn vydat ÚD pro celou síť nebo její část a VD pro obvod své působnosti nebo jeho část.
- (3) OP je distribuován z úrovně GŘ na vedoucí dispečery CDP a od vedoucího dispečera CDP příslušným provozním dispečerům CDP, na příslušné sály dálkového řízení CDP a prostřednictvím vedoucího směny PO příslušným výpravčím.
- (4) Vydáním OP pro celou síť z úrovně GŘ je v SPI příkaz automaticky rozeslán vedoucím dispečerům CDP a na určené e-mailové adresy. Současně s vydáním je na pracoviště výpravčích vygenerována krátká textová zpráva o vydání OP. Vedoucí dispečer zajistí distribuci OP dle odst. (3) tohoto článku.
- (5) OP vydaný vedoucím dispečerem CDP je distribuován příslušným provozním dispečerům CDP, na příslušné sály dálkového řízení CDP a prostřednictvím vedoucích směn PO příslušným výpravčím.

### **článek 27** **Provoz při zhoršených povětrnostních podmínkách**

- (1) Pro organizaci činností při zhoršených povětrnostních podmínkách platí příslušná ustanovení předpisu SŽ D1 a Směrnice SŽ SM099<sup>5</sup>.
- (2) ÚD je začleněn do struktury příjemců výstražných zpráv ČHMÚ. ÚD obdrženou výstražnou zprávu ČHMÚ rozesílá podle obsahu prostřednictvím elektronické komunikace příslušným VD, kteří zajistí její distribuci příslušným PD, na příslušné sály dálkového řízení CDP a prostřednictvím vedoucího směny PO příslušným výpravčím.
- (3) ÚD zajistí distribuci obdržené výstražné zprávy ČHMÚ také na kontaktní elektronické adresy dopravců, uvedených na Portálu provozování dráhy SŽ <http://provoz.spravazeleznic.cz>.
- (4) Na základě vydané výstrahy ČHMÚ může být vydán Operativní příkaz ÚD s možností uplatnění preventivního zastavení provozu pro zachování bezpečnosti železničního provozu. Dopravce je o omezení provozu informován prostřednictvím DA SŽ.

---

<sup>5</sup> V době vydání předpisu viz Směrnice SŽ SM099 Operativní řízení na úseku provozuschopnosti.

## **článek 28**

### **Pomalé jízdy, změny stavebně technických parametrů dráhy, edps pro nepředpokládané výluky**

- (1) Odborné útvary SŽ zasílají DA SŽ neprodleně veškeré podklady, týkající se zavádění, rušení a evidence dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy, pomalých jízd a nepředpokládaných výluk podle pokynů Přílohy E předpisu SŽ D1 a dále i ostatních důležitých mimořádností, které mají vliv na bezpečnost a včasnost jízdy vlaků.
- (2) Tyto podklady zasílají odborné útvary SŽ i na pracoviště zpracovávající Seznam plánovaných omezení (dále jen „SPO“) v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy (dále také „pracoviště SPO“).

## **kapitola VI**

### **Krizové situace**

## **článek 29**

### **Základní ustanovení**

- (1) Zajištění provozu vyžaduje zvláštní pozornost při mimořádnostech v provozu, ke kterým dochází vlivem vzniku MU ve smyslu zákona<sup>6</sup> nebo krizových situací (dále také „incidentů“). Těmito incidenty mohou být:
  - a) požár;
  - b) živelní pohroma (např. povodně, vichřice, tornádo);
  - c) únik nebezpečných chemických látek z vozů nebo ze zdrojů vně prostředí SŽ;
  - d) epidemie;
  - e) narušení dodávek elektrické energie;
  - f) narušení dodávek ropy a ropných produktů;
  - g) radiační havárie;
  - h) kybernetický útok.
- (2) Za incident se v tomto předpise považuje škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.
- (3) Krizová situace je incident, při němž je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav. Krizové stavy jsou vyhlášovány orgány krizového řízení za podmínek stanovených platnými zákony<sup>7</sup>.
- (4) Při vyhlášení stavu nebezpečí nebo nouzového stavu (civilní krizové stavy), mohou Ministerstvo dopravy ČR (dále jen „MD ČR“) nebo krajské úřady, jakožto věcně příslušné orgány krizového řízení nebo v případě nebezpečí z prodlení jiné správní úřady, přijmout regulační opatření v dopravě na omezeném území na dobu určitou, nejdéle však do doby platnosti krizového stavu. Při vyhlášení stavu ohrožení státu nebo válečného stavu jsou MD ČR, jakožto věcně příslušným orgánem krizového řízení, přijímána regulační opatření v dopravě za krizových stavů.

<sup>6</sup> V době schválení předpisu viz Zákon č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>7</sup> V době schválení předpisu viz Zákon č. 240/2000 Sb. Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- (5) Regulační opatření v dopravě slouží ke snížení rozsahu osobní železniční dopravy z důvodu snížení spotřeby nedostatkových energií nebo k usměrnění dopravy v souladu s krizovými plány. Mohou též sloužit k rozšíření železniční dopravy náhradou za jiný druh dopravy<sup>8</sup>.
- (6) Zaměstnanci SŽ musí být seznámeni s opatřeními vytvořenými pro jejich pracoviště nebo obvody působnosti. Opatření jsou zpracována za účelem získání včasné informace o vzniku incidentu, stanovení postupů při řešení incidentu nebo krizového stavu a ochranu životů a zdraví zaměstnanců nebo ostatních účastníků železniční dopravy. Opatření jsou uložena v ZDD ohrožené dopravny.

### **článek 30** **Krizová skupina řízení provozu**

- (1) V případě situací s výrazným dopadem na provoz, které zasahují rozsáhlou oblast železniční sítě a zároveň se předpokládá jejich dlouhodobé trvání, svolává ředitel O12 krizovou skupinu operativního řízení provozu (dále také „krizová skupina“).
- (2) Cílem krizové skupiny operativního řízení provozu je stanovit postupy pro řešení krizových událostí v drážní dopravě a zajistit včasný a přesný přenos informací o aktuálním průběhu i předpokládaném vývoji krizové situace. Krizová skupina průběžně monitoruje vyhlášení regulačních opatření v dopravě a na jejich základě vydává vlastní opatření a pokyny směřující k:
  - a) ochraně života a zdraví zaměstnanců i ostatních účastníků železniční dopravy;
  - b) usměrnění provozu dle aktuálních podmínek;
  - c) koordinaci reakce zaměstnanců Správy železnic.
- (3) Krizová skupina sumarizuje přehled aktuálně platných omezení provozu pro krizový štáb SŽ a zastřešuje komunikaci s dopravci.
- (4) Stav na síti SŽ monitorují zaměstnanci SC. Ti poskytují plnou informační podporu krizové skupině a krizovému štábu SŽ a zajišťují přenos pokynů a opatření krizové skupiny na ostatní organizační jednotky (dále jen „OJ“) SŽ.

## **ČÁST ČTVRTÁ** **KONTROLA A HODNOCENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU**

### **článek 31** **Kontrola řízení provozu**

- (1) Kontrola řízení provozu a vyhodnocování plnění Plánu vlakové dopravy se provádí na všech stupních řízení.
- (2) Kontrolu řízení provozu je nutno zaměřit na:
  - a) dodržování ustanovení příslušných DAP;
  - b) dodržování pracovní a technologické kázně nutné pro zajištění plynulosti, efektivnosti a bezpečného organizování drážní dopravy;
  - c) řízení provozu při výlukové činnosti;
  - d) řízení provozu při mimořádnostech a MU;

---

<sup>8</sup> V době schválení předpisu viz zákon č. 241/2000 Sb., zákon o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- e) plynulý příjem/předávku vlaků ze/do sousedních obvodů a zahraničních železničních infrastruktur;
  - f) projednávání a naplňování požadavků dopravců.
- (3) O12 GŘ a CDP denně sledují a vyhodnocují plnění JŘ.
  - (4) VD, PD a zaměstnanci analýzy jízdního řádu (dále také „AJŘ“) CDP průběžně ve svém obvodu působnosti kontrolují plnění Plánu vlakové dopravy.
  - (5) AJŘ CDP je odpovědná za kontrolu dat pořízených při operativním řízení provozu.
  - (6) Styk se sousedními železničními infrastrukturami, odchylky od Plánu vlakové dopravy a doplňky sjednané v mezinárodních dohodách zajišťuje určený zaměstnanec O12. Přijatá opatření včetně zpřesnění Plánu vlakové dopravy mezi jednotlivými obvody s přihlédnutím k situaci v pohraniční přechodové stanici (PPS) vyklašuje v konferenčních pohovorech ÚD (podrobnost v čl. 32).

### **článek 32** **Hodnocení řízení provozu**

- (1) Hodnocení řízení provozu se provádí na úrovni PO, CDP, OŘ a GŘ. Způsob hodnocení směny a účast zaměstnanců na jednotlivých stupních řízení určuje vedoucí organizační složky (dále jen „OS“) SŽ.
- (2) Hodnocení řízení provozu je nutné zaměřit zejména na:
  - a) bezpečnost při řízení a organizování drážní dopravy;
  - b) plynulost jízdy vlaků;
  - c) závady v plnění JŘ;
  - d) MU a mimořádnosti v provozu;
  - e) plnění Plánu vlakové dopravy;
  - f) plnění uložených úkolů a opatření (např. operativní příkazy, denní úkoly apod.);
  - g) plnění plánu vojenských a zvláštních přeprav včetně přeprav mimořádných vlaků v obecném zájmu<sup>9</sup>;
  - h) průběh výlukové činnosti.

### **článek 33** **Konferenční pohovory**

- (1) Pro zajištění komplexního řízení a pravidelné vzájemné výměny informací mezi DA O12 a DA CDP, popř. dalšími subjekty je stanoven systém pravidelných konferenčních pohovorů.
- (2) Konferenční pohovory svolává ÚD v časech stanovených v PND7 část A. Konferenční pohovor musí být zaměřen na současnou provozní situaci, její výhled a uložení úkolů a opatření na zabezpečení provozu.
- (3) Je-li třeba, svolá ÚD konferenční pohovor i mimo stanovenou dobu a určí, kdo se jej zúčastní.

---

<sup>9</sup> Za mimořádný vlak v obecném zájmu se považuje mimořádný vojenský vlak dle §2 (15) zákona č. 219/1999 Sb. o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

## ČÁST PÁTÁ ANALÝZA JÍZDNÍHO ŘÁDU

### článek 34 Základní činnosti

- (1) **Dispečerský příkaz** (dále také „DP“) je příkaz k projednání závady v řízení provozu, lze jej vydat rovněž k objasnění řešení dopravní situace, v případě potřeby získání vysvětlení nebo není-li zřejmé, proč k narušení provozu došlo.
- (2) Dispečerský příkaz vydává DA CDP, případně AJŘ CDP (viz čl. 35).
- (3) **Žádost o stanovisko** je nařízení k projednání závady v řízení provozu způsobené dopravcem vydávané pracovištěm AJŘ CDP (viz čl. 35).
- (4) **Odchylka od JŘ** je stav, kdy vlak nejede v časové poloze stanovené přiděleným JŘ.
- (5) Pracoviště AJŘ O12 vyhodnocuje výsledky provozu na základě zaznamenaných dat a předkládá výstupy z IS pro další možná uplatnění v rámci SŽ (zpětná vazba pro zkvalitnění řízení provozu, sestavu JŘ, ekonomické hodnocení apod.) i mimo SŽ (např. komunikace s dopravci).
- (6) Výpočet plnění JŘ se provádí automaticky prostřednictvím výpočetní techniky. Metodika výpočtu je uvedena v Příloze C.
- (7) AJŘ O12 zajišťuje tyto činnosti:
  - a) metodicky vede a kontroluje práci AJŘ CDP;
  - b) sestavuje analýzy plnění JŘ za vybranou síť SŽ a zpracovává výsledky pro požadované rozbory provozní situace;
  - c) spolupracuje s dopravci;
  - d) kontroluje správné vedení dokumentace o zjištěných závadách v plnění JŘ na AJŘ CDP;
  - e) spolupracuje a podílí se na projednávání stížností týkajících se narušení JŘ;
  - f) provádí kontrolní analýzu jízdy vlaků a zájmových vlaků;
  - g) poskytuje informace o jízdách vlaků, statistické údaje a případné rozbory podle požadavků ředitelů odborů GR SŽ;
  - h) při zjišťování a projednávání závad zachovává objektivitu k dopravcům a zúčastněným OJ.
- (8) AJŘ CDP zajišťuje tyto činnosti:
  - a) kontroluje data pořízená provozními zaměstnanci, způsob řešení dopravních situací a plnění JŘ na úrovni PO a CDP,
  - b) ukládá a kontroluje projednávání závad v PO, CDP a dotčených OJ,
  - c) vede evidenci dispečerských příkazů a Žádostí o stanovisko,
  - d) při zjišťování a projednávání závad zachovává objektivitu k dopravcům a zúčastněným OJ,
  - e) spolupracuje při rozšiřování funkcionalit IS v oblasti AJŘ,
  - f) zpracovává podklady pro vyčíslení náhrad za zpoždění vlaků vlivem narušení cizími právními subjekty,
  - g) podílí se na šetření stížností týkajících se narušení JŘ.

- (9) Výsledky projednání závad s jednotlivými OJ jsou na vědomí zasílány na AJŘ O12.
- (10) Podrobnosti k jednotlivým pracovištím AJŘ CDP jsou uvedeny v PND7 část A.

### **článek 35 Projednávání závad**

- (1) Každé narušení plynulosti a pravidelnosti JŘ chybným řízením dopravy nebo provozní práce musí být řešeno a s dotyčným zaměstnancem řízení provozu projednáno. Stejně tak musí být projednáno i nepořízení vstupních informací o jízdě vlaků nebo záměrné zkreslování těchto údajů.
- (2) Podnět k projednání závad v řízení provozu podává příslušný PD nebo pracoviště AJŘ.
- (3) Na projednání závad v řízení provozu vydává DA CDP DP. Vzor DP je uveden v Příloze D.
- (4) Nebyla-li závada v řízení provozu projednána DA CDP DP, zajistí jeho vydání AJŘ CDP. Neprojednané závady v řízení provozu z úrovně CDP řeší AJŘ O12 s příslušným CDP.
- (5) DP je možné také vydat v případě potřeby získání podání vysvětlení či objasnění dané skutečnosti, např. není-li zřejmé, proč k narušení provozu došlo.
- (6) DP týkající se:
  - a) Úseku řízení provozu je adresován přednostům PO a příslušnému vedení OSŘP nebo CDP.
  - b) Úseku provozu infrastruktury je adresován přednostům odborných správ a příslušnému vedení OSPD. V DP musí být uvedeno datum, důvod vydání, případně další potřebné údaje a musí být formulován tak, aby bylo zřejmé, z jakého důvodu a proč je vydáván. DP podepisuje vždy ten, kdo jej vydal.
- (7) Výsledek projednání DP zasílají přednostové PO a odborných správ nebo CDP do deseti pracovních dnů na AJŘ CDP, ze kterého byl DP vydán, v kopii na vedení příslušné složky OŘ (OSŘP nebo OSPD) a AJŘ O12. Tato doba může být v případě závažných okolností se souhlasem AJŘ CDP adekvátně prodloužena.
- (8) Projednání závady se považuje za ukončené doručením výsledku projednání z příslušné OJ. V případě nesouhlasu AJŘ CDP nebo AJŘ O12 s učiněnými závěry vrátí AJŘ CDP výsledek projednání k došetření, případně ji pošle k projednání do jiné OJ.
- (9) V případě nedostatečného projednání nebo nesouhlasného stanoviska s odpovědí na DP zašle AJŘ CDP požadavek na opětovné projednání odpovědi jménem ředitele CDP. Následná odpověď musí být zaslána a podepsána vedením příslušné složky OŘ (OSŘP nebo OSPD).
- (10) DP se číslovají vzestupně vždy od začátku roku za celou síť SŽ.
- (11) Pokud je závada šetřena jako MU nebo jako mimořádnost ve smyslu předpisu SŽ D17<sup>10</sup>, a SŽ D17-1<sup>11</sup>, DP se nevydává.

### **článek 36 Projednávání závad způsobených dopravci**

- (1) Způsobí-li dopravce svou jízdou či závadou narušení JŘ vlaku jiného dopravce, musí být toto narušení zaevidováno v provozní aplikaci ISOŘ – CDS (dále také „ISOŘ CDS“). Závady způsobené dopravcem není potřeba zvlášť projednávat, pokud jsou zaevidovány v aplikaci ISOŘ CDS a následně dopravci dány na vědomí v aplikaci ISOŘ Narušení JŘ.
- (2) Pokud dopravce v aplikaci ISOŘ Narušení JŘ uvedené důvody zpoždění nerozporuje, považuje se, že s nimi souhlasí.

---

<sup>10</sup> V době vydání předpisu viz předpis SŽ D17.

- (3) Pokud přesto vznikne potřeba oslovit dopravce s žádostí o podání vysvětlení ke vzniklému narušení JŘ, zašle AJŘ CDP dopravci Žádost o stanovisko, na kterou je dopravce povinen elektronickou formou odpovědět do deseti pracovních dní od odeslání žádosti. Tato doba může být na základě žádosti dotčeného dopravce se souhlasem AJŘ CDP adekvátně prodloužena. Podklady pro Žádost o stanovisko (např. důvod zpoždění, vliv na provoz apod.) poskytne AJŘ CDP příslušný PD případně VD, v jehož obvodu k závadě došlo.

Vzor Žádosti o stanovisko je uveden v Příloze D

## **ČÁST ŠESTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

### **článek 37 Zmocňovací ustanovení**

- (1) Předpis SŽ D7 včetně příloh schvaluje generální ředitel SŽ.
- (2) Výjimky z tohoto předpisu povoluje NŘP. Z ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů, není možno výjimky udělovat.
- (3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je gestorský útvar<sup>11</sup> předpisu SŽ D7.
- (4) Tento předpis nabývá platnosti zveřejněním v elektronické knihovně dokumentů a předpisů (eDAP) a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.

### **článek 38 Zrušovací ustanovení**

Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje:

- a) Předpis SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu schválený generálním ředitelem SŽDC dne 26. listopadu 2014 pod čj. 50218/2014-O11;
- b) Metodický pokyn SŽ D7/MP1 Metodický pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu k použití kódů narušení jízdního řádu při zdůvodnění zpoždění vlaku schválený NŘP dne 30. listopadu 2021 pod čj. 164358/2021-SŽ-GŘ-O11;
- c) Pravidla pro předávání informací o mimořádnostech v provozu a průběhu obnovování provozu schválené NŘP a NPS dne 13. prosince 2014 pod čj. 93842/2024-SŽ-GŘ-O12.

---

<sup>11</sup> V době schválení předpisu je to odbor operativního řízení provozu a výluk.

## **SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY**

### **Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy, ve znění pozdějších předpisů**

Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)

Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Vyhláška UIC 450-2 Vyhodnocování výkonu na síti ve vztahu k provozu železniční dopravy pro účely analýzy kvality – kódování zpoždění a proces přiřazování příčin zpoždění

### **Vnitřní předpisy, v aktuálním znění**

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D7/2 Organizování výlukových činností

SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ D17-1 Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ D31 Zvláštní přepravy

SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy

SŽ SM099 Operativní řízení na úseku provozuschopnosti.

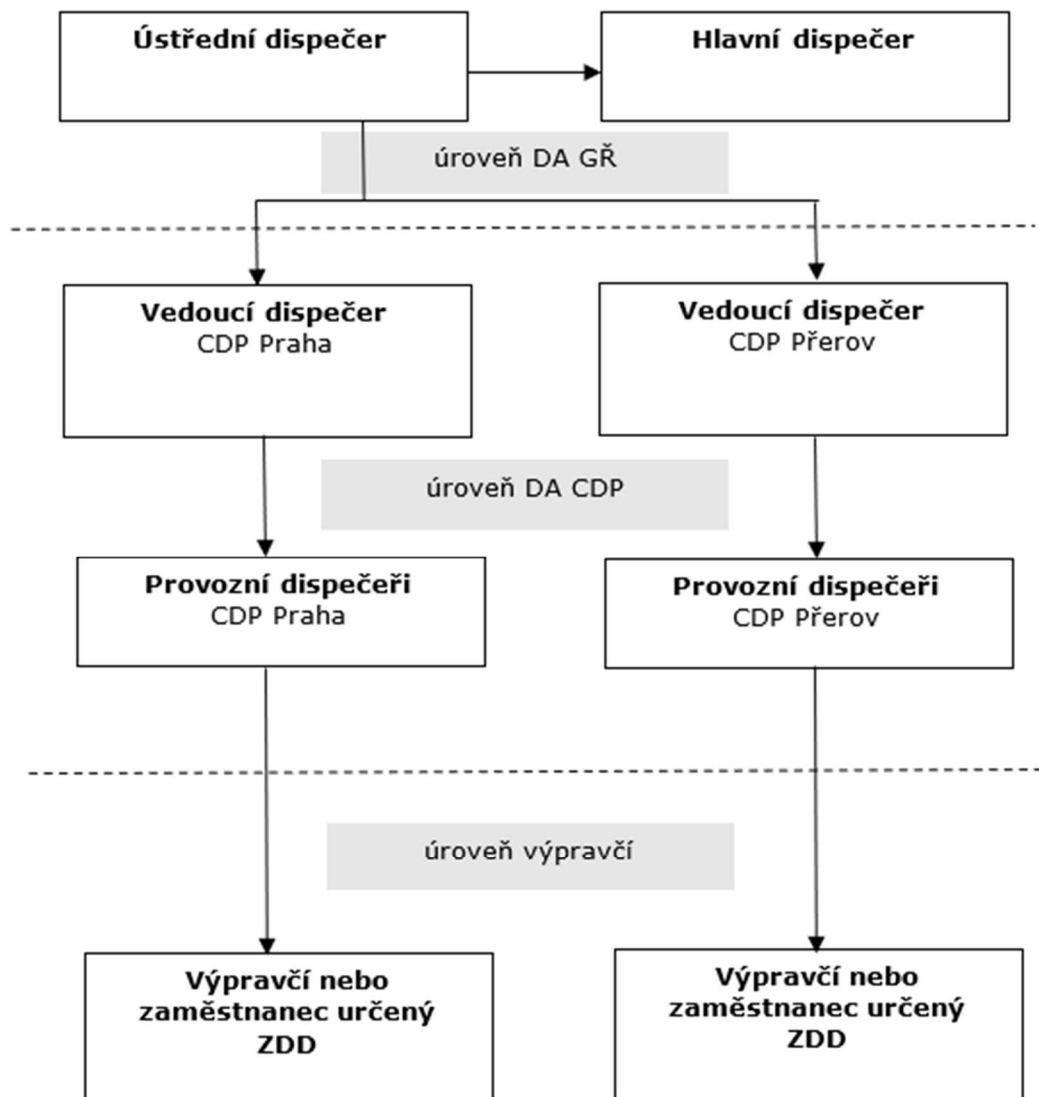
SŽ SM109 Technické požadavky na aplikace pro vedení dopravní dokumentace

SŽ Is10 Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

SŽ E6 Předpis pro činnost elektrodispečinků

SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení

Podniková kolektivní smlouva Správy železnic, státní organizace

**Příloha A** (normativní)**Schéma dispečerského řízení SŽ****Obr. A.1 – Schéma dispečerského řízení**

**Příloha B (normativní)****Přehled kódů narušení jízdního řádu podle odpovědnosti za zpoždění****OBSAH**

	strana
B.1 Všeobecně .....	37
B.2 Provozovatel dráhy.....	37
B.2.1 Sestava JŘ a provozní důvody.....	37
B.2.2 Zařízení infrastruktury .....	38
B.2.3 Výluky, stavební důvody .....	38
B.2.4 Sousední provozovatel dráhy .....	38
B.3 Dopravce .....	38
B.3.1 Přepavní a komerční důvody.....	38
B.3.2 Vozidla a sestava vlaku .....	39
B.3.3 Jiný dopravce .....	39
B.3.4 Externí a sekundární důvody.....	39
B.3.5 Doplnující ustanovení.....	40
B.4 Příklad použití kódů narušení jízdního řádu.....	41
B.4.1 Kódy odpovědnosti provozovatele dráhy .....	41
B.4.2 Kódy odpovědnosti provozovatele dráhy .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
B.4.3 Kódy odpovědnosti dopravce .....	44
B.4.4 Kódy ostatních a sekundárních důvodů .....	46

**B.1 Všeobecně**

V PA SŽ jsou kódy narušení JŘ uvedeny v národní podobě, která se skládá z písmene vyjadřujícího skupinu odpovědnosti a čísla upřesňujícího druh narušení. V závorce je uveden číselný kód odpovídající vyhlášce UIC 450-2 Vyhodnocování výkonu na síti ve vztahu k provozu železniční dopravy pro účely analýzy kvality – kódování zpoždění a proces přiřazování příčin zpoždění, který slouží pro jednotnou komunikaci mezi provozovatelem dráhy a dopravci v rámci UIC. Číselný kód se v PA pro provozní zaměstnance SŽ nepoužívá.

**B.2 Provozovatel dráhy****B.2.1 Sestava JŘ a provozní důvody**

- D0 (10) – Sestava jízdního řádu
- D1 (11) – Sestava vlaku provozovatelem dráhy
- D2 (12) – Závady v provozních procesech
- D3 (13) – Pořadí vlaků z důvodu chybného řízení provozu
- D4 (18) – Zpoždění zaviněné zaměstnanci provozu
- D5 – Střežení pracoviště\*\*\*)
- D6 – Výluka dopravní služby\*\*\*)
- D7 – Neobsazeno\*\*\*)
- D8 – Neobsazeno\*\*\*)
- D9 (19) – Dispozice provozovatele dráhy, dispečera řízení provozu

### **B.2.2 Zařízení infrastruktury**

- Z0 – Neobsazeno\*\*\*)
- Z1 (20) – Vliv zabezpečovacího zařízení
- Z2 – Porucha ETCS na straně SŽ\*\*\*)
- Z3 (21) – Vliv přejezdových zabezpečovacích zařízení
- Z4 (22) – Vliv sdělovacích zařízení
- Z5 (23) – Vliv napájení, závady napájení a zásobování elektrickou energií
- Z6 (24) – Porucha trakčního vedení
- Z7 (25) – Závady na železničním svršku a spodku
- Z8 (28) – Zpoždění zaviněné zaměstnanci infrastruktury
- Z9 (29) – Ostatní závady infrastruktury

### **B.2.3 Výluky, stavební důvody**

- S0 – Neobsazeno\*\*\*)
- S1 (30) – Vliv plánovaných výluk
- S2 (31) – Vliv nepředpokládaných výluk, pozdě zahájených a ukončených výluk
- S3 (32) – Omezení rychlosti z důvodu stavu koleje
- S4 – Neobsazeno\*\*\*)
- S5 – Neobsazeno\*\*\*)
- S6 – Neobsazeno\*\*\*)
- S7 – Práce CPS
- S8 (38) – Zpoždění způsobené zaměstnanci infrastruktury SŽ a zhotovitele stavebních prací
- S9 (39) – Ostatní závady ve výlukové činnosti

### **B.2.4 Sousední provozovatel dráhy**

- X1 (40) – Zpoždění následujícím provozovatelem dráhy
- X2 (41) – Zpoždění předchozím provozovatelem dráhy

## **B.3 Dopravce**

### **B.3.1 Přepravní a komerční důvody**

- K0 – Neobsazeno\*\*\*)
- K1 (54) – Pozdní doručení přepravních dokladů
- K2 (52) – Nakládka, vykládka
- K3 (50) – Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících
- K4 (53) – Úprava nákladu, zpoždění způsobené přepravovanou zásilkou
- K5 (51) – Dispozice dopravce

K6 (58) – Zpoždění zaviněné obsluhou vlaku, komerčními zaměstnanci dopravce

K7 – Neobsazeno\*\*\*)

K8 – Neobsazeno\*\*\*)

K9 (59) – Ostatní přepravní závady

### **B.3.2 Vozidla a sestava vlaku**

V0 (60) – Použití jiné řady železničního vozidla, nedodržení řazení podle JŘ

V1 (61) – Sestava vlaku dopravcem

V2 (62) – Technické závady osobních vozů

V3 (63) – Technické závady nákladních vozů

V4 (64) – Technické závady hnacích vozidel

V5 (68) – Zpoždění zaviněné lokomotivní četou

V6 – Neobsazeno\*\*\*)

V7 – Neobsazeno\*\*\*)

V8 – Neobsazeno\*\*\*)

V9 (69) – Ostatní závady vozidel

### **B.3.3 Jiný dopravce**

X3 (70) – Zpoždění způsobené přebírajícím dopravcem \*\*)

X4 (71) – Zpoždění způsobené předchozím dopravcem \*\*)

### **B.3.4 Externí a sekundární důvody**

O0 (95) – Ihned nerozlišitelné důvody narušení (ostatní blíže nespecifikované události)

O1 (90) – Vliv mimořádných událostí

O2 (83) – Povětrnostní vlivy

O3 (94) – Čekání na přípoj v rámci čekacích dob \*)

O4 (81) – Opatření státních orgánů

O5 (84) – Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele

O6 (82) – Zákrok policie, IZS

O7 (80) – Stávka

O8 (92) – Sled vlaků (křižování, sled, předjíždění, provozní intervaly, následná mezidobí \*)

O9 (93) – Obrat soupravy, hnacího vozidla, doprovodu vlaku \*)

X5 – Bombová hrozba, občanské nepokoje

X6 – Evidence ostatních událostí

### **B.3.5 Doplnující ustanovení**

- (1) Narušení, které je ovlivněno jízdou jiného vlaku, musí příslušný zaměstnanec v informaci o pohybu vlaku „0803 Pohyb vlaku“ doplnit číslem příslušného vlaku. Informace o pohybu vlaku „I0803 Pohyb vlaku“ je popsána v Provozním řádu provozní aplikace ISOR.
- (2) Hvězdičky u kódů narušení mají následující význam:
  - \*) Kód narušení má v PA při zadávání narušení nastavenou povinnou položku „narušeno jízdou vlaku“. Zadávající zaměstnanec má za povinnost vždy zadat číslo vlaku, kterým bylo zpoždění způsobeno. V případě více vlaků se uvede číslo posledního vlaku.
  - \*\*\*) Kód narušení lze přiřadit pouze z úrovně AJŘ a DA SŽ.
  - \*\*\*) Kód narušení se nezobrazuje v provozních aplikacích.

## B.4 Příklad použití kódů narušení jízdního řádu

### B.4.1 Kódy odpovědnosti provozovatele dráhy

tab. B.1 – Sestava jízdního řádu a provozní důvody

<p><b>D0 Sestava jízdního řádu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– chyby při konstrukci jízdního řádu</li> <li>– nedostatečný pobyt v dopravě D3 s ohlašovací povinností</li> <li>– opožděné vydání jízdního řádu apod.</li> </ul>
<p><b>D1 Sestava vlaku provozovatelem dráhy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zpoždění sestavou vlaku zaměstnanci SŽ</li> </ul>
<p><b>D2 Závady v provozních procesech</b></p>
<p><b>D3 Pořadí vlaků z důvodu chybného řízení provozu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– chybné pořadí vlaků</li> <li>– nedodržení následného mezidobí apod.</li> </ul>
<p><b>D4 Zpoždění zaviněné zaměstnanci provozu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pozdní nebo chybná obsluha zabezpečovacího zařízení</li> <li>– pozdní nástup na směnu</li> <li>– chybné sepsání písemného rozkazu</li> <li>– zdravotní indispozice apod.</li> <li>– odjezd vlaku na jinou trať</li> <li>– chybná organizace práce</li> <li>– pozdní ukončení výluky z viny zaměstnanců řízení provozu</li> <li>– překročení stanovené čekací doby bez souhlasu dopravce apod.</li> </ul>
<p><b>D5 Střežení pracoviště</b></p>
<p><b>D6 Výluka dopravní služby</b></p>
<p><b>D9 Dispozice provozovatele dráhy, dispečera řízení provozu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– určení pořadí vlaků z rozhodnutí provozního dispečera</li> <li>– zákazová dispozice, pokud není známa příčina zákazu apod.</li> <li>– vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku (např. rozhodnutí PD)</li> </ul>

tab. B.2 – Zařízení infrastruktury

<b>Z1</b>	<b>Vliv zabezpečovacího zařízení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- včetně údržby</li> <li>- včetně zpravení písemným rozkazem</li> <li>- nesprávná činnost indikátorů diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel a ohřevu výměn apod.</li> <li>- jízda odklonem nebo objízdou trasou z důvodu poruch apod.</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o výpadek napájení zabezpečovacího zařízení nebo ohřevu výměn zadejte <b>Z5</b></li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z3</b>	<b>Vliv přejezdových zabezpečovacích zařízení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- včetně údržby</li> <li>- včetně zpravení písemným rozkazem</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o výpadek napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení, zadejte <b>Z5</b></li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z4</b>	<b>Vliv sdělovacích zařízení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- telefon, informační systémy (např. ISOŘ, KADR, EDD), GSM-R, vysílačky, datové sítě, rozhlas, informační tabule apod.</li> <li>- včetně údržby</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o výpadek napájení sdělovacího zařízení, zadejte <b>Z5</b></li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z5</b>	<b>Vliv napájení, závady napájení a zásobování elektrickou energií</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- výpadek napájení TV, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, osvětlení, ohřevu výměn</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z6</b>	<b>Porucha trakčního vedení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poškození TV (ne vlivem MU)</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z7</b>	<b>Závady na železničním svršku a spodku</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lom kolejnice, vybočení koleje, pokud není klasifikováno jako MU apod</li> <li>- mosty, tunely, propustky, opěrné zdi apod.</li> <li>- pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození, zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>Z8</b>	<b>Zpoždění zaviněné zaměstnanci infrastruktury</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- chybné umístění návěstí při výluce apod.</li> <li>- vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku</li> </ul>
<b>Z9</b>	<b>Ostatní závady infrastruktury</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku</li> </ul>

**tab. B.3 – Výluky, stavební důvody**

<b>S1</b>	<b>Vliv plánovaných výluk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kolejové, napěťové, zabezpečovacího zařízení</li> <li>– pomalá jízda (dále také „PJ“) z důvodu výluky (při PJ z důvodu MU zadejte <b>O1</b>, při PJ z důvodu zásahu IZS zadejte O6)</li> <li>– jízda po nesprávné koleji, proti správnému směru z důvodu výluky</li> <li>– náhradní doprava, jízda odklonem, objíždnou trasou nebo zákazová dispozice z důvodu výluky apod.</li> </ul>
<b>S2</b>	<b>Vliv nepředpokládaných výluk, pozdě zahájených a ukončených výluk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kolejové, napěťové, zabezpečovacího zařízení, včetně výluk na objednávku cizích právních subjektů</li> <li>– PJ z důvodu výluky (při PJ z důvodu MU zadejte <b>O1</b>, při PJ z důvodu zásahu IZS zadejte <b>O6</b>)</li> <li>– jízda po nesprávné koleji, proti správnému směru z důvodu výluky</li> <li>– náhradní doprava, jízda odklonem, objíždnou trasou nebo zákazová dispozice z důvodu výluky, apod.</li> <li>– pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>S3</b>	<b>Omezení rychlosti z důvodu stavu koleje</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pomalé jízdy včetně pomalých jízd z povětrnostních důvodů tzv. „teplotní pomalé jízdy“, apod. (ne z důvodu např. zásahu policie, IZS)</li> <li>– pro účely zdůvodnění zpoždění při změně pomalé jízdy na traťovou rychlost v průběhu platnosti GVD</li> <li>– pokud je známo, že se jedná o krádež nebo násilné poškození zadejte <b>O6</b></li> </ul>
<b>S7</b>	<b>Práce CPS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– výluky kolejové, napěťové, zabezpečovacího zařízení na objednávku cizích právních subjektů</li> </ul>
<b>S8</b>	<b>Zpoždění způsobené zaměstnanci infrastruktury SŽ a zhotovitele stavebních prací</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku</li> </ul>
<b>S9</b>	<b>Ostatní závady ve výlukové činnosti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku</li> </ul>

## B.4.2 Kódy odpovědnosti dopravce

tab. B.4 – Přepravní a komerční důvody

<b>K1</b>	<b>Pozdní doručení přepravních dokladů</b> – včetně pozdního zadání dat dopravcem do informačních systémů
<b>K2</b>	<b>Nakládka, vykládka</b> – včetně pošty, jízdních kol, vybavení jídelních a lůžkových vozů, autovozů
<b>K3</b>	<b>Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících</b> – zavírání dveří (při zavírání z důvodu vozové závady zadejte <b>V2</b> ), přeprava osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
<b>K4</b>	<b>Úprava nákladu, zpoždění způsobené přepravovanou zásilkou</b> – spadlý substrát, zpoždění vlastního vlaku přepravovanou zásilkou (MZ např. zákaz setkání, povaha zásilky) apod.
<b>K5</b>	<b>Dispozice dopravce</b> – mimořádné zastavení pro nástup a výstup cestujících, překročení stanovené čekací doby se souhlasem dopravce, náhradní doprava pokud se nejedná o vliv MU, výluky, stav zařízení infrastruktury, zásah policie, IZS a povětrnostní situace apod. – čekání na jiný dopravní prostředek v rámci integrovaného dopravního systému na požadavek dopravce – při přivěšení nebo odvěšení železničních vozidel zadejte <b>V1</b>
<b>K6</b>	<b>Zpoždění zaviněné obsluhou vlaku a komerčními zaměstnanci dopravce</b> – pozdní nástup vlakové čety, posunové čety nebo jiné odborně způsobilé osoby dopravce vyjma lokomotivní čety apod. – při zpoždění zaviněném lokomotivní četou zadejte <b>V5</b> – při střídání obsluhy vlaku zadejte <b>V1</b>
<b>K9</b>	<b>Ostatní přepravní závady</b> – vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku

tab. B.5 – Vozidla a sestava vlaku

<b>V0</b>	<b>Použití jiné řady železničního vozidla, nedodržení řazení podle jízdního řádu</b> – prodloužení jízdni doby z důvodu zařazení železničního vozidla s rychlostí menší než stanovená rychlost vlaku apod.
<b>V1</b>	<b>Sestava vlaku dopravcem</b> – přivěšení, odvěšení železničních vozidel, mimořádný přepřah – střídání doprovodu vlaku apod.
<b>V2</b>	<b>Technické závady osobních vozů</b> – zadejte pouze u vlaku se závadou osobního vozu, u vlaků ovlivněných touto závadou zadejte <b>O8</b> bez ohledu, o jaké dopravce se jedná – zavírání dveří z důvodu vozové závady apod. – vždy v případě zásahu indikátoru diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel
<b>V3</b>	<b>Technické závady nákladních vozů</b> – zadejte pouze u vlaku se závadou nákladního vozu, u vlaků ovlivněných touto závadou zadejte <b>O8</b> bez ohledu, o jaké dopravce se jedná – vždy v případě zásahu indikátoru diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel
<b>V4</b>	<b>Technické závady hnacích vozidel</b> – zadejte pouze u vlaku se závadou hnacího vozidla (včetně řídicího vozu), u vlaků ovlivněných touto závadou zadejte <b>O8</b> bez ohledu, o jaké dopravce se jedná – včetně závady mobilní části vlakového zabezpečovače apod.
<b>V5</b>	<b>Zpoždění zaviněné lokomotivní četou</b> – pozdní nástup apod. – při střídání lokomotivní čety zadejte <b>V1</b> – při zpoždění zaviněném vlakovou četou, posunovou četou nebo jinou odborně způsobilou osobou dopravce zadejte <b>K6</b>
<b>V9</b>	<b>Ostatní závady vozidel</b> – doplnění chybějící nebo neúplné koncové návěsti vlaku z technických důvodů apod. – vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku

### B.4.3 Kódy ostatních a sekundárních důvodů

tab B.6 – Ostatní a sekundární důvody

<b>00</b>	<b>Ihned nerozlišitelné důvody narušení (ostatní blíže nespecifikované události)</b> – vždy zaznamenejte doplňující informace do prvotní analýzy k danému vlaku
<b>01</b>	<b>Vliv mimořádných událostí</b> – včetně omezení rychlosti kolem MU nebo provozní výluky – náhradní doprava, jízda odklonem, objíždnou trasou nebo zákazová dispozice z důvodu MU
<b>02</b>	<b>Povětrnostní vlivy</b> – závady na zařízení infrastruktury vlivem povětrnostních podmínek (námraza na TV, stržené TV pádem stromu, nemožnost přestavení výhybky z důvodu sněhu nebo ledu ve výhybce apod.) – spadlé stromy (pokud nedošlo k MU) – špatné adhezivní podmínky, spadané listí, prokluz apod. – omezení provozu při zhoršené povětrnostní situaci (vítr, povodeň, sesuv) apod. – náhradní doprava, jízda odklonem, objíždnou trasou nebo zákazová dispozice z důvodu povětrnostních vlivů – střet s volně žijícími zvířaty a jiné přírodní vlivy – při pomalé jízdě z povětrnostních důvodů tzv. teplotní pomalé jízdy zadejte <b>S3</b> – při lomu kolejnice a vybočení koleje zadejte <b>01</b> (při MU) nebo <b>Z7</b> (není-li MU)
<b>03</b>	<b>Čekání na přípoj v rámci čekacích dob</b> – včetně čekacích dob upravených výlukovým rozkazem – včetně pravidelného přechodu přímých vozů, při mimořádném přechodu přímých vozů zadejte <b>V1</b> – vždy doplňte číslo vlaku, ze kterého došlo k přenosu zpoždění
<b>04</b>	<b>Opatření státních orgánů</b> – celní, pasová prohlídka, změna času, fytoprohlídka, veterinární opatření, zrušení zastavování na znamení apod.
<b>05</b>	<b>Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele</b> – zákazová dispozice sousedního provozovatele dráhy
<b>06</b>	<b>Zásah policie, IZS</b> – pokud se jedná o MU zadejte <b>01</b> – krádeže nebo úmyslné poškození zařízení provozovatele dráhy a dopravce – silniční nehoda bez účasti železnice s vlivem na železniční provoz – náhradní doprava, jízda odklonem, objíždnou trasou nebo zákazová dispozice z důvodu zásahu policie, IZS – omezení rychlosti kolem místa zásahu nebo provozní výluka z důvodu zásahu policie, IZS – vyloučení cestujícího z přepravy bez ohledu, zda asistovala policie či nikoliv
<b>07</b>	<b>Stávka</b> – stávka zaměstnanců SŽ – stávka zaměstnanců dopravce – vliv stávky zaměstnanců jednoho dopravce na vlaky jiného dopravce apod.
<b>08</b>	<b>Pořadí vlaků (křižování, sled, předjíždění, provozní intervaly, následná mezidobí)</b> – pořadí vlaků určené v souladu s předpisy a metodikou – pobyt z důvodu zákazu setkání s vlakem vezoucím MZ apod. – zpoždění z důvodu technické závady železničního vozidla jiného vlaku – vždy doplňte číslo vlaku, ze kterého došlo k přenosu zpoždění

<b>O9 Obrat soupravy, hnacího vozidla, doprovodu vlaku</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- pravidelný obrat soupravy, hnacího vozidla, personálu podle jízdního řádu</li><li>- maximálně do výše zpoždění původního vlaku, poté případně doplnit další důvod</li><li>- vždy doplňte číslo vlaku, ze kterého došlo k přenosu zpoždění</li></ul>
<b>X5 Bombová hrozba, občanské nepokoje</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- nástražný výbušný systém</li></ul>
<b>X6 Evidence ostatních událostí</b>

**Příloha C (normativní)****Výpočet plnění jízdního řádu****OBSAH**

	strana
C.1 Výpočet plnění JŘ .....	48
C.2 Výpočet absolutního plnění JŘ .....	48
C.3 Výpočet relativního plnění JŘ.....	49
C.4 Výpočet plnění JŘ při výlukové činnosti a mimořádnostech.....	49
C.5 Výpočet plnění JŘ při změnách středoevropského na letní čas.....	49
C.6 Tolerance při výpočtu plnění JŘ .....	49

**C.1 Výpočet plnění JŘ**

- (1) Výpočet plnění jízdního řádu se provádí automaticky pomocí výpočetní techniky.
- (2) Výpočet plnění JŘ se provádí za celou železniční síť v % v absolutní hodnotě. Výpočet plnění JŘ jednotlivých dopravců se provádí na základě jejich požadavku.
- (3) Údaje o jízdě vlaků v dopravní dokumentaci jsou podkladem pro posouzení výsledků plnění JŘ. Jakékoliv zkreslování výsledků nebo uvádění nepravdivých údajů v dokumentaci sloužící pro výpočet plnění JŘ je přísně zakázáno.
- (4) Podkladem pro výpočet absolutního plnění JŘ je zápis o příjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku v příslušné PA schválené pro vedení dopravní dokumentace.

**C.2 Výpočet absolutního plnění JŘ**

- (1) Vlakem jedoucím absolutně včas se rozumí vlak, který začne a ukončí jízdu ve sledovaném obvodu včas. Při výpočtu absolutního plnění JŘ je každý vlak sledován ve vyhodnocovaném obvodu dvakrát; výchozí – končící, převzatý – odevzdaný.
- (2) Výpočet absolutního plnění JŘ je prováděn ze skutečného počtu jedoucích vlaků v těchto kategoriích:
  - A – mezistátní vlaky Ex a R;
  - B – vnitrostátní vlaky Ex a R;
  - C – spěšné a osobní vlaky;
  - D – osobní doprava celkem (součet A + B + C).
- (3) V jednotlivých kategoriích se pro výpočet absolutního plnění JŘ uvažují:
  - A – vlaky výchozí;
  - B – vlaky převzaté od sousedního provozovatele železniční sítě;
  - C – vlaky končící;
  - D – vlaky odevzdané sousednímu provozovateli železniční sítě.
- (4) Výpočet absolutního plnění JŘ v procentech se provádí z údajů A-D tak, že se zjistí celkový počet skutečně jedoucích vlaků dané kategorie a z tohoto počtu počet vlaků jedoucích včas. Výsledky se dosadí do vzorce:

$$\text{absolutní \% plnění JŘ} = \frac{\text{A + B + C + D včas}}{\text{A + B + C + D celkem}} \times 100$$

**obr. C.1 Vzorec výpočtu plnění jízdního řádu**

- (5) Pro vymezení pojmu výchozího a končícího vlaku je rozhodující číslo vlaku, pod kterým jízdu začíná a končí. Pokud se mění čísla vlaků podle pomůcky JŘ "Vlaky osobní dopravy", vykazují se jako jeden vlak. Totéž se vztahuje na vlaky, jejichž číslo se mění ve styku se sousední zahraniční sítí.

### C.3 Výpočet relativního plnění JŘ

- (1) Při výpočtu relativního plnění JŘ je každý vlak sledován ve vyhodnocovaném obvodu pouze jednou. Za vlak relativně včas se považuje:
- u výchozího vlaku ve vlastním obvodu ten, který ukončí jízdu včas nebo je včas odevzdán do sousedního obvodu;
  - u průchozího (tranzitního) vlaku je vlakem jedoucím relativně včas ten, který nezvýší převzaté zpoždění;
  - u končícího vlaku ten, který ukončil jízdu včas anebo ten, který vstoupil zpožděný ze sousedního obvodu a nezvýšil zpoždění do cílové ŽST.
- (2) Výpočet relativního plnění JŘ se provádí u:
- mezistátních Ex a R vlaků;
  - vnitrostátních Ex a R vlaků;
  - zájmových vlaků;
  - ostatních vlaků na základě požadavku dopravce.

### C.4 Výpočet plnění JŘ při výlukové činnosti a mimořádnostech

- (1) Při výlukové činnosti na dvou a více kolejných tratích, jestliže nedojde k úplnému zastavení drážního provozu, se provádí výpočet absolutního i relativního plnění JŘ podle C1 – C14 této přílohy. Končí-li jízda vlaků bez zajištění náhradní dopravy před pravidelnou cílovou stanicí nebo začíná-li za pravidelnou výchozí stanicí, vyazuje údaje o absolutním plnění JŘ ta stanice, ve které vlak skutečně jízdu začíná nebo končí.
- (2) Při jízdě vlaku po odklonové trase se provádí výpočet absolutního i relativního plnění JŘ podle skutečného průběhu jízdy v odklonové trase.
- (3) Jestliže vlak začíná nebo končí před výchozí nebo cílovou stanicí (zastávkou) bez náhrady zajištěné dopravcem, (např. další použití městské hromadné dopravy), pak je stanice (zastávka), v níž vlak jízdu fyzicky končí (vychází), považována pro výpočet plnění JŘ jako stanice cílová (výchozí).

### C.5 Výpočet plnění JŘ při změnách střeoevropského na letní čas

Při přechodu na letní čas dochází k časovému posunu o 60 minut dopředu. Pro výpočet plnění JŘ platí, že vlakem jedoucím absolutně i relativně včas se rozumí vlak, jehož zpoždění z důvodu časového posunu nedosáhne hodnoty vyšší než 60 minut.

### C.6 Tolerance při výpočtu plnění JŘ

Při výpočtu plnění JŘ osobní dopravy jsou používány tyto tolerance:

- a) pro výpočet absolutního i relativního plnění JŘ se považují za vlaky včas ty vlaky, jejichž zpoždění nepřesáhlo 5 minut,
- b) v případech zaviněných sousedním provozovatelem dráhy do výše překročeného pobytu pouze při výpočtu relativního JŘ.

**Příloha D** (normativní)**Vzor Dispečerského příkazu a Žádosti o stanovisko****D.1 Vzor Dispečerského příkazu**

Dispečerský příkaz číslo: 1238 pro PO Brno, OŘ Brno, Analýza PRE, vydán dne: 09.06.2023  
Vlak číslo: 204823 byl zpožděn dne 09.06.2023  
Místo zpoždění: Brno Horní Heršpice  
Doba zpoždění: 14  
Čas události: 11:25 hod.  
Důvod zpoždění: zdůvodněte prodloužení pobytu Os 204823 + 14 ve stanici Brno Horní Heršpice  
Ovlivněn vlak: --  
Poznámka: --

Stanovisko k narušení GVD zašlete na Správu železnic, státní organizace, Centrální dispečerské pracoviště Přerov, OATP PRE ([CDPPREanalyza@spravazeleznic.cz](mailto:CDPPREanalyza@spravazeleznic.cz)) a pracoviště Analýza GŘ ([GRanalyza@spravazeleznic.cz](mailto:GRanalyza@spravazeleznic.cz)).

Dispečerský příkaz sepsal vedoucí (provozní) dispečer: Karel Novák (PD5 PRE)

Odesláno z pracoviště: cdp0000pre01058.d01.uadf.cz v 11:27:27

**obr. D.1 Vzor dispečerského příkazu**

## D.2 Vzor žádosti o stanovisko k narušení GVD



Váš dopis zn. ---/---  
 Ze dne ---  
 Naše zn. 655/2022-SŽ-CDP PHA-NP  
 Listů/příloh 1

Vyřizuje Bohumila Lohniská  
 Telefon +420 972 228 916  
 Mobil +420 724 501 483  
 E-mail lohniska@spravazeleznic.cz

Datum 20. června 2022

**KŽC Doprava, s.r.o.**  
**Meinlinova 336**  
**190 16 Praha 9 - Koloděje**

lukas.neumann@kzc.cz

*zasláno pouze elektronicky*

Žádost o stanovisko k narušení GVD číslo: PHA 1212/2022 pro: KŽC  
 vydána dne: 20. 06. 2022  
 Vlak číslo: Os 7761 byl zpožděn dne: 20. 06. 2022  
 Místo zpoždění: ŽST P. Satalice  
 Doba zpoždění: -- min.  
 Čas události: 05:46 hod.  
 Důvod zpoždění: závada HV  
 Ovlivněn vlak ČD: Os 9501 + 16  
 Vedoucí vlakového doprovodu: ---  
 Strojvedoucí: ---  
 Číslo lokomotivy: 813.201-1  
 Číslo vozu: ---  
 Poznámka: ---

Stanovisko k narušení GVD zašlete na Správa železnic, státní organizace, Centrální dispečerské pracoviště Praha, OŘP PHA - AJŘ ([CDPPHAanalyza@spravazeleznic.cz](mailto:CDPPHAanalyza@spravazeleznic.cz)).

Bohumila Lohniská  
 AJŘ CDP Praha  
 (digitálně podepsáno)

**Příloha E** (normativní)**Doby typových událostí****E.1 Základní stanovené doby typových událostí****tab. E.1 Doby typových událostí**

<b>Typ události</b>	<b>Základní doba [min]</b>
Pohyb osoby se sebevražděnými úmysly	30
Srážka s osobou	120
Střetnutí na přejezdu	150
Porucha zabezpečovacího zařízení (ZZ)	60
Závada na kolejovém svršku	90
Náraz silničního vozidla do mostní konstrukce	40
Strom v profilu TK bez najetí (jeden)	60
Najetí vlaku do spadlého stromu	120
Závada na TV bez najetí vlaku	120
Najetí vlaku do spadlého TV	240
Projetí návěstidla v poloze zakazující jízdu bez škody na zařízení	90
Projetí návěstidla v poloze zakazující jízdu se škodou na zařízení	120
Ostatní zde neuvedené události	60