

SŽ Is10

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

účinnost zveřejněním v eDAP

Schváleno pod čj. 46124/2025-SŽ-GŘ-PŘP

dne 7. července 2025

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

Změny proti předchozímu vydání:

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

- vyplývající ze změny legislativy ČR a SŽ v souvislosti se zavedením společnosti typu žadatel bez platné licence;
- vyplývající ze změn v legislativě týkající se TSI TAF a TSI TAP;
- v souvislosti se zavedením Souhlasu s užíváním systému třetí strany;
- v souvislosti se zavedením Souhlasu s datovým propojením pro potřebu vnitřních systémů SŽ;
- související s vývojem informačních systémů SŽ.

ANOTACE

Předpis SŽ Is10 je základní předpis Správy železnic státní organizace stanovující pravidla pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy a pravidla datové komunikace mezi těmito informačními systémy včetně datové komunikace s informačními systémy žadatelů, dopravců, nebo třetích stran.

KLÍČOVÁ SLOVA

datová komunikace; dopravce; žadatel; informační systém; provozní aplikace; souhlas s datovou komunikací; souhlas s datovým propojením; souhlas s užíváním systému třetí strany; TSI TAF, TSI TAP; popis železniční infrastruktury; TRID; PAID; registr vozidel, žádost o trasu, příprava vlaku před odjezdem, jízda vlaku.

SŽ Is10

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

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
generální ředitelství
Oddělení podpory řízení provozu
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.

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

PŘEDMLUVA

Předmětem činnosti státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“) je zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti. SŽ umožňuje přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

SŽ provozuje soubor vzájemně propojených informačních systémů, které používá pro zajištění provozování drážní dopravy a naplnění předmětu činnosti SŽ. Soubor provozních informačních systémů má datovou a procesní vazbu na informační systémy ostatních účastníků železničního sektoru. Jedná se zejména o žadatele o kapacitu dráhy, dopravce, cestující, orgány státní správy a samosprávy, vlastníky a držitele vozidel či mezinárodní organizace. Tito jsou příjemci nebo poskytovateli dat a informací z IS ŘP.

SŽ se v datové komunikaci plně řídí legislativou EU o technických specifikacích interoperability v oblasti osobní a nákladní dopravy TSI TAF a TSI TAP.

Cílem tohoto předpisu je stanovit pravidla pro užívání souboru provozních informačních systémů IS SŽ v oblasti včetně datové komunikace v souladu s platnou legislativou.

OBSAH

	strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	6
ZKRATKY A ZNAČKY.....	7
1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ.....	10
2 ZÁKLADNÍ POJMY	11
3 ZÁSADY UŽÍVÁNÍ SPIS	11
4 POPIS JEDNOTLIVÝCH INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ IM.....	15
5 POPIS DATABÁZÍ	17
6 PŘEDPOKLADY PRO DATOVOU VÝMĚNU SE SPIS.....	19
7 PRAVIDLA DATOVÉ VÝMĚNY	20
8 ŽÁDOST O DATOVOU VÝMĚNU	21
9 ŽÁDOST O UŽÍVÁNÍ SYSTÉMU TŘETÍ STRANY	21
10 CERTIFIKÁT SPRÁVNOSTI DATOVÉ KOMUNIKACE	22
11 SOUHLAS S DATOVOU VÝMĚNOU.....	23
12 SOUHLAS S UŽÍVÁNÍM SYSTÉMU TŘETÍ STRANY	24
13 SOUHLAS S DATOVÝM PROPOJENÍM PROVOZNÍCH APLIKACÍ SŽ.....	25
14 SPOLEČNÁ PRACOVNÍ SKUPINA O DATOVÉ VÝMĚNĚ	26
15 POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	26
16 REGISTR VOZIDEL MANAŽERA INFRASTRUKTURY.....	28
17 ROZHRAŇÍ DATOVÉ KOMUNIKACE A FORMÁT DATOVÉ KOMUNIKACE SE SPIS.....	28
18 PŘÍSTUPY DO APLIKACÍ SPIS	29
19 OVLÁDÁNÍ APLIKACÍ SPIS.....	30
20 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU	30
21 ŽÁDOST O TRASU.....	30
22 AKTIVACE A DEAKTIVACE VLAKU.....	32
23 SKLÁDÁNÍ A NAPOJENÍ TRAS	34
24 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM	35
25 PODMÍNKY PRO POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY O SLOŽENÍ VLAKU	36
26 PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VLAK PŘIPRAVEN.....	38
27 PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VÝKONY STROJVEDOUCÍHO	40
28 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU JÍZDA VLAKU.....	40
29 NESOUHLAS S JÍZDOU, ZÁKAZ JÍZDY PROVOZNÍM DISPEČEREM	40
30 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ	41
31 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O PROGNÓZE JÍZDY VLAKU	41
32 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE.....	42
33 ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE OBJEKTŮ	42
34 POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT PRO POTŘEBU VÝKONŮ A CEN	45
35 POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ VÝKONŮ A CEN MEZI IM A DOPRAVCEM.....	46
36 POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT PRO KALKULACI POPLATKU ZA PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	47
37 POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY MEZI IM A ŽADATELEM.....	47
38 ČINNOST DOPRAVCE, ŽADATELE A IM V PŘÍPADĚ PORUCHY SPIS	48
39 POSTUP PŘI PORUCHÁCH SPIS	49
40 PLÁNOVANÁ ÚDRŽBA SPIS.....	50
41 ZMĚNY PŘEDPISU A JEHO PŘÍLOH	50
42 ZMOCŇOVACÍ USTANOVENÍ	50
43 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	50
44 ZRUŠOVACÍ USTANOVENÍ.....	50
Příloha A (normativní)	53
Pokyny pro pořizování dat dopravci a žadateli do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku.....	53
Příloha B (normativní)	74
Přehled úkonů používaných na síti SŽ	74
Příloha C (normativní)	83
Pravidla pro používání funkcí hnacích vodidel v datové komunikaci na síti SŽ	83
Příloha D (normativní).....	99
Informace o železniční infrastruktuře a jejích změnách	99

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.

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
SŽ	náměstek řízení provozu, vedoucí oddělení podpory řízení provozu, ředitelé O11, O12, O13, O14, O15, O16, O25, O26, CDP a jimi určení zaměstnanci	informativní: celý předpis
	zaměstnanci řízení provozu	informativní: celý předpis úplná: Příloha C
	ředitelé CTD, OŘ, SŽT a jimi určení zaměstnanci (včetně zaměstnanců odborných správ)	informativní: celý předpis
	ředitel SŽG a jím určení zaměstnanci (včetně zaměstnanců odborných správ)	informativní: celý předpis
dopravce	odpovědný zástupce dopravce a jím určení zaměstnanci	úplná: celý předpis
žadatel	odpovědný zástupce žadatele a jím určení zaměstnanci	úplná: celý předpis

Dopravce na základě výše uvedeného rozsahu znalostí stanoví rozsah znalostí pro jednotlivá pracovní zařazení svým vnitřním předpisem.

Třetí strany (osoby odlišné od SŽ) musí být k dodržování předpisu zavázány na základě smluvního vztahu.

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.

CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CI	Společné rozhraní pro datovou komunikaci (<i>z angl. Common Interface</i>)
CISJŘ.....	Celostátní informační systém o jízdních řádech dle vyhlášky MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
COMPOST	IS centrálně evidující složení vlaků zaslaná z IS jednotlivých dopravců
CSV	Centrální systém výluk – IS, který zpracovává a publikuje informace o plánovaných výlukách
CRD	Společná referenční databáze (<i>z angl. Common Repository Domain</i>)
CRID	jedinečný identifikátor objektu Složka (<i>z angl. Case Reference ID</i>)
D3	trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽ D3
DA	dispečerský aparát
DJŘ.....	datový jízdní řád
DOMIN	IS centrálně evidující veškerá omezení infrastruktury
DYPOD	Dynamické prohlášení o dráze; IS zobrazující informace o drahách provozovaných SŽ
EDD	elektronický dopravní deník
EGID MZ.....	jednoznačný identifikátor mimořádné zasilky
ETD	IS zajišťující zpracování a distribuci elektronické formy tabelárních jízdních řádů na hnací vozidla
GRADO.....	grafická dopravní dokumentace
GRAPP.....	grafická prezentace polohy vlaku
GSM-R	druh vlakového rádiového zařízení (<i>z angl. Global System for Mobile Communications – Railway</i>)
GTN	Graficko technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
GŘ.....	generální ředitel
HV	hnací vozidlo – pro účely tohoto předpisu se hnacím vozidlem rozumí: hnací vozidlo, elektrická a motorová jednotku nebo speciální hnací vozidlo
ID.....	identifikátor
IM	manažer infrastruktury / infrastrukturní manažer, společnost plnící roli vlastníka, provozovatele dráhy a přidělece kapacity
IS	informační systém, v kontextu míněn jako aplikační software
ISC.....	informační systémy pro cestující
IS dopravce	obecný IS dopravce, který datově komunikuje se SPIS
ISOŘ.....	informační systém operativního řízení
ISOŘ CDS.....	informační systém operativního řízení – centrální dispečerský systém
JŘ.....	jízdní řád
KADR	IS pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání směnového plánu do ISOŘ

KAFR.....	IS SŽ obsahující informace o společnostech majících vztah se SŽ
KANGO.....	IS pro sestavu ročního JŘ
KANGO KMENIS	SŽ obsahující podrobný dopravní datový popis železniční infrastruktury
KAPO	IS pro evidenci výkonů a ceny za použití dráhy jízdou vlaku, dalších služeb a souvisejících sankcí
KODOS.....	modul IS ETD obsahující kontinuální popis železniční infrastruktury
Lv.....	lokomotivní vlak
MIMOZA	IS pro zajištění agendy přepravy mimořádných zásilek
ND.....	náhradní doprava evidovaná
NDN.....	náhradní doprava neevidovaná
NŘP	náměstek GR pro řízení provozu
O11	odbor předpisů a technologie
O12	odbor operativního řízení provozu a výluk
O16	odbor jízdního řádu
OOSPO.....	osoba se zdravotním postižením a osoba s omezenou schopností pohybu a orientace
OŘ.....	oblastní ředitelství
PAID	Path ID – jedinečný identifikátor objektu datového jízdního řádu (trasy)
PD	provozní dispečer
pp	podle potřeby
PPD	Portál provozování dráhy (https://provoz.spravazeleznic.cz)
PRID	jedinečný identifikátor objektu žádosti o trasu (<i>z angl. Path Request ID</i>)
railML®	formát datové výměny v železničním sektoru – více informací www.railml.org
RailTopoModel	objektový způsob datového popisu infrastruktury v souladu s IRS 30100 UIC (International Railway Standard 30100 RailTopoModel – Railway infrastructure topological model)
REVOZ	IS zajišťující registr hnacích a speciálních vozidel
RFC	koridor pro nákladní dopravu dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu
RID.....	Úmluva COTIF, Příloha I, Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RNE	mezinárodní organizace evropských provozovatelů drah, manažerů infrastruktury a přidělců kapacity, jejímž cílem je zajištění harmonizovaných podmínek pro přístup na evropskou železniční síť (<i>z angl. RailNetEurope</i>)
RNE PCS.....	system je provozován RNE a zajišťuje vzájemnou spolupráci a výměnu dat při řešení mezistátních žádostí o trasy (<i>z angl. Path Coordination System</i>)
RNE TIS	IS pro sledování pohybu mezistátních vlaků; system je provozován RNE a nabízí informace o pohybu vlaků v Evropě jak dopravcům, tak i zúčastněným IM
RSRD	referenční databáze kolejových vozidel (<i>z angl. Rolling Stock Reference Database</i>)
SPIS	Soubor provozních informačních systémů, vzájemně propojených, tvořící jeden provázaný komplexní informační system SŽ
Sv	Soupravový vlak
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽT	Správa železniční telematiky

SŽDCSpráva železniční dopravní cesty, státní organizace
TJŘTabelární jízdní řád
TSI TAFNařízení Komise (EU) č. 1305/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006
TSI TAPNařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému
TRIDjedinečná evropská identifikace objektu vlaku (*z angl. Train ID*)
TTPTabulky traťových poměrů
UICMezinárodní železniční unie
VNJŘVýlukový nákrešný jízdní řád
VITAMINIS poskytující data z informačních tabulí pro cestující
WebCOMPOST Webová aplikace pro pořízení datových informací Složení vlaku a Vlak připraven a jejich zaslání do COMPOST
WSwebová služba

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. (1) a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic tento předpis SŽ Is10 Předpis SŽ pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS) (dále jen „předpis“).

1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 1.1 Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu podle zákona č. 77/2002 Sb. zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Vykonává tak roli provozovatele dráhy podle zákona č. 266/1994, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). Současně podle § 32 odst. (1) zákona o dráhách vykonává SŽ roli přidělice kapacity pro celostátní dráhu, regionální dráhy, a veřejně přístupné vlečky, které provozuje, a ostatní dráhy těchto uvedených kategorií, které jsou ve vlastnictví státu. SŽ musí podle § 23 odst. (1) zákona o dráhách umožnit provozování drážní dopravy a zajistit nediskriminačním způsobem přístup ke službám, které v této souvislosti poskytuje, všem oprávněným provozovatelům drážní dopravy (dále jen „dopravce“) za cenu sjednanou podle cenových předpisů (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů).
- 1.2 Pro splnění výše uvedených úkolů provozuje SŽ Soubor provozních informačních systémů (dále jen „SPIS“), kde se jednotlivé informační systémy (dále jen „IS“) a jejich moduly vzájemně propojují do jednoho integrovaného celku. SPIS primárně slouží pro potřeby SŽ, dopravců a žadatelů. Na přístup do SPIS pro jiné společnosti než dopravce a žadatele není právní nárok. Některé součásti SPIS nebo data v nich obsažená mohou být na základě smluvního vztahu se SŽ zpřístupněny jiným typům společností než dopravci a žadatelé za podmínek uvedených v tomto předpise. V případě, že některá součást SPIS umožňuje anonymní přístup pro veřejnost, je tato skutečnost v tomto předpise výslovně uvedena.
- 1.3 Pro potřeby tohoto předpisu považuje SŽ za SPIS i systém třetí strany. Systém třetí strany je takový IS, který je SŽ uznán jako alternativa ke SPIS, avšak nejedná se o systém dopravce, žadatele, ani o systém SŽ. Systém třetí strany může nebo nemusí umožňovat datovou komunikaci se SPIS. Pro užívání systémů třetí strany platí tato pravidla:
- Informace pořízené uživatelem žadatele nebo dopravce v systému třetí strany jsou pro SŽ závazné pouze tehdy, pokud SŽ vydala pro danou společnost Souhlas s užíváním systému třetí strany ve smyslu tohoto předpisu.
 - Souhlas s užíváním systému třetí strany se vydává na základě Žádosti o užívání systému třetí strany.
- 1.4 SPIS komunikuje též s IS dopravců, žadatelů a provozovatelů okolních železničních infrastruktur. Tato komunikace je vytvářena v souladu s aktuálním stavem procesu implementace Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Využití telematiky v nákladní dopravě železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006 (dále jen „TSI TAF“) a podle Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému Využití telematiky v osobní dopravě transevropského železničního systému (dále jen „TSI TAP“), v případě dříve vytvořených datových komunikací pak v souladu s vyhláškami Mezinárodní železniční unie (dále jen „UIC“). Datová komunikace je vytvářena pro vlaky nákladní i osobní dopravy.

- 1.5 TSI TAF a TAP definuje dialogy datové komunikace v oblastech „Žádost o trasu“ (Path Request), „Příprava vlaku před odjezdem“ (Train Preparation) a „Jízda vlaku“ (Train Running).
- a) V tomto předpisu odpovídají dialogu „Žádost o trasu“ kap. 19, 20, 21, 22 a 23.
 - b) V tomto předpisu odpovídají dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ kap. 24, 25, 26 a 27.
 - c) V tomto předpisu odpovídají dialogu „Jízda vlaku“ kap. 28, 29, 30 a 31.
- 1.6 Technické specifikace TSI TAF a TSI TAP v platném znění definují datové zprávy, jejich obsah a proces jejich zpracování. SŽ smí od žadatelů a dopravců vyžadovat informace nad rámec definovaný TSI TAF a TSI TAP, pouze pokud je k tomu vázána mezinárodní, národní nebo vnitropodnikovou legislativou. SŽ umožní na žádost žadatele nebo dopravce i rozšířené předání informací, jejichž datová výměna není v TSI TAF a TAP definována. Podrobnosti jsou uvedeny v provozním řádu nebo datovém rozhraní příslušné aplikace.
- 1.7 Nad rámec definovaný TSI TAF a TSI TAP poskytuje SŽ všem dopravcům přímý přístup do svých vybraných IS s cílem maximálního zjednodušení a sjednocení podmínek pro vzájemnou komunikaci mezi dopravci a manažerem infrastruktury (dále také „IM“) a to pro vlaky osobní i nákladní dopravy.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

Pro potřeby tohoto předpisu se stanovují tyto základní pojmy:

- 2.1 **Dopravce** - fyzická nebo právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku provádějící provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách. Dopravce může být odlišný od žadatele.
- 2.2 **Odběratel dat** - datově komunikující společnost, která pouze odebírá data ze SPIS a nemá právo zápisu do SPIS.
- 2.3 **Pořízení zprávy** - vytvoření zprávy v IS a její předání do cílové aplikace SPIS; pořízení končí kladným zpracováním zprávy v cílové aplikaci SPIS.
- 2.4 **Společnost** - jakákoliv právnická nebo fyzická osoba, vyjma SŽ.
- 2.5 **Vozidlo** - dopravní prostředek závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy, označený dvanáctimístným číslem vozidla.
- 2.6 **Žadatel** - žadatel o přidělení kapacity dráhy, bez ohledu na to, zda je držitelem platné licence dopravce.

3 ZÁSADY UŽÍVÁNÍ SPIS

- 3.1 Cílem předpisu je definování podmínek přístupu a používání SPIS zaměstnanci IM SŽ a jednotlivých dopravců a žadatelů. Tento předpis je závazný pro zaměstnance žadatele, který podává žádosti o přidělení kapacity dráhy na síti SŽ a zaměstnance všech složek SŽ, kteří přichází do styku s dopravci a žadatelem. Tento Předpis je dále závazný pro zaměstnance všech dopravců provozujících dopravu na síti SŽ, včetně zaměstnanců SŽ vykonávajících činnost dopravce. Subjekty mimo SŽ (zejména dopravci, žadatelé) musí být k dodržování tohoto předpisu zavázáni smluvně.
- 3.2 Tento předpis stanovuje zásady zadávání dat do SPIS pro tyto typy společností:
- a) dopravce
 - b) žadatel
 - c) provozovatel dráhy.
- 3.3 Definice společností typu dopravce a žadatel:

- a) Ve smyslu tohoto předpisu je termín dopravce používán pro společnosti, které jsou držiteli platné licence dopravce.
- b) Ve smyslu tohoto předpisu je termín žadatel používán jak pro žadatele o kapacitu, který je držitelem platné licence dopravce, tak pro žadatele o kapacitu, který držitelem platné licence dopravce není.
- c) Pokud dopravce podává žádosti o trasu, vykonává ve smyslu tohoto předpisu činnost žadatele.

3.4 Určení oblastí odpovědnosti mezi dopravcem a žadatelem:

- a) V oblasti užívání SPIS je žadatel v dialogu „Žádost o trasu“ odpovědný za činnosti definované v kap. 20 a 21.
- b) V oblasti užívání SPIS je dopravce v dialogu „Žádost o trasu“ odpovědný za činnosti definované v kap. 20, 22 a 23. Dále je dopravce odpovědný za veškeré činnosti definované v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ a „Jízda vlaku“.

3.5 Pokud je žádost o trasu podávána žadatelem bez platné licence dopravce, je nezbytné, aby žadatel určil dopravce, který bude vykonávat činnost dopravce, a tento určený dopravce s vykonáváním činnosti dopravce souhlasil. Tento přístup se použije i v případě, že žadatel, který je držitelem platné licence dopravce určí v žádosti o trasu jako dopravce jinou společnost nebo dopravce při podání žádosti neurčí. Proces určení dopravce je popsán v platném Prohlášení o dráze.

3.6 Tento předpis stanovuje zásady pro:

- a) příjem dat z IS dopravce nebo žadatele do SPIS;
- b) vkládání dat zaměstnanci dopravce, IM nebo žadatele do vybraných aplikací SPIS;
- c) poskytování dat ze SPIS do IS dopravce nebo žadatele;
- d) technologické a technické podmínky a termíny pro předávání dat mezi IS dopravce nebo žadatele a SPIS, resp. pro vložení údajů dopravcem nebo žadatelem do SPIS;
- e) předávání informací mezi jednotlivými IS v rámci SPIS;
- f) předávání informací ze SPIS do ostatních IS;
- g) postupy při obsluze SPIS;
- h) přístupy do SPIS;
- i) postupy při poruchách;
- j) užívání systému třetí strany.

3.7 Povinnost zadávat údaje do SPIS mají:

- a) Zaměstnanci žadatele, kteří:
 - objednávají kapacitu dráhy;
 - podávají žádosti o změnu přidělené kapacity dráhy;
 - odsouhlasují cenu za přidělení kapacity dráhy.
- b) Zaměstnanci dopravce, kteří:
 - objednávají kapacitu dráhy;

- podávají žádosti o změnu přidělené kapacity dráhy;
 - aktivují vlaky s přidělenou kapacitou dráhy – tedy zasílají informaci o tom, že daná trasa nebo její část bude pro daný kalendářní den skutečně využita;
 - deaktivují vlaky s přidělenou kapacitou dráhy – tedy zasílají informaci o tom, že pro daný kalendářní den nepojede žádný vlak v dané trase nebo její části a vzdávají se přidělené kapacity dráhy pro tuto trasu, resp. vybraný úsek trasy;
 - zasílají zprávy vytvořené při přípravě vlaku před odjezdem z výchozího nebo nácestného dopravního bodu;
 - zasílají zprávy během jízdy vlaku o tom, že vlak končí svou jízdu v jiném než jízdním řádu (dále jen „JR“) předpokládaném cílovém dopravním bodu;
 - odesílají zprávu o požadovaném přerušení jízdy vlaku, odstavení vlaku nebo informace o předpokládané odchylce od přiděleného JR;
 - odsouhlasují cenu za výkony podléhající zpoplatnění, vypočtené, evidované a předkládané IM k odsouhlasení prostřednictvím SPIS;
 - vkládají do vybraných aplikací SPIS údaje o vlacích, na jejichž základě jsou vlaky zařazovány do příslušného režimu zpoplatnění použití dráhy;
 - pořizují informace do SPIS týkající se hnacích vozidel.
- c) Zaměstnanci SŽ vykonávající činnosti provozovatele dráhy, kteří:
- stanovují rozsah a technické parametry železniční infrastruktury v aplikacích SPIS;
 - aktuálně zaznamenávají omezení železniční infrastruktury, která mají dopad na aktuálně dostupnou kapacitu infrastruktury nebo omezují technické parametry vlaků vůči stavu publikovanému v Prohlášení o dráze,
 - posuzují a následně určují JR a přidělují kapacitu dráhy pro požadovaný vlak;
 - posuzují a schvalují předkládané požadavky dopravců na aktivaci vlaků, toto posouzení provádí vzhledem k dopravní situaci a zejména aktuálnímu stavu dostupné železniční infrastruktury;
 - posuzují předkládané požadavky dopravců na změny parametrů přidělených vlaků, toto posouzení provádí vzhledem k dopravní situaci a zejména aktuálnímu stavu dostupné železniční infrastruktury;
 - řídí železniční provoz a pořizují informace o jízdě vlaků dopravců po železniční infrastruktuře;
 - reagují na aktuální změny v provozní situaci a přijímají okamžitá opatření k zajištění plynulosti drážní dopravy a minimalizaci zpoždění všech vlaků všech dopravců;
 - provádí ve SPIS kontrolu parametrů zpoplatněných výkonů dopravců na dráhách provozovaných SŽ z hlediska zpoplatnění, odsouhlasují je s určeným zaměstnancem dopravce nebo žadatele a následně vytváří podklady k fakturaci cen za přidělení kapacity dráhy a cen za použití dráhy jízdou vlaku nebo (v případě vleček) posunového dílu a bonusu za modernizované vozy;

- provádí ve SPIS kontrolu parametrů zpoplatněných výkonů dopravců včetně nevyužitě nebo odřeknuté kapacity dráhy na dráhách provozovaných SŽ, odsouhlasují je s určeným zaměstnancem dopravce a následně vytváří podklady k fakturaci cen za přidělení kapacity dráhy a cen za použití dráhy jízdou vlaku, cen za svolení k jízdě na vlečku nebo k jízdě z vlečky a sankce za nevyužití nebo odřeknutí kapacity dráhy;
- zajišťují předání informací ze SPIS do dalších IS;
- vydávají svolení k jízdě na vlečku a svolení k jízdě z vlečky.

4 POPIS JEDNOTLIVÝCH INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ IM

4.1 SPIS tvoří následující IS a aplikace:

- a) **Centrální rozkazy** – IS sloužící pro tvorbu a distribuci písemných rozkazů. Tento IS je určen pro potřebu SŽ a dopravců.
- b) **COMPOST** – IS, který přebírá z IS dopravce nebo IS WebCOMPOST zaslané datové informace *Složení vlaku*, *Složení vlaku v osobní dopravě*, *Vlak připraven* a *Výkony strojevedoucího*. Tento IS je určen pro potřebu SŽ a dopravců v rámci dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“.
- c) **CSV – IS** pro vytváření plánu výlukových akcí na železniční infrastrukturu a přípravu zpracování výlukových opatření včetně rozkazů o výluce. Prostřednictvím IS DOMIN předává v datové formě do ostatních IS všechny potřebné informace o plánovaných výlukách a jejich dopadech na železniční infrastrukturu. Tento IS je určen pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů.
- d) **CIS JŘ** – (Celostátní informační systém o jízdních řádech). IS provozovaný Ministerstvem dopravy, obsahující veřejně přístupné jízdní řády vlaků veřejné osobní dopravy. Tento IS umožňuje anonymní přístup.
- e) **DOMIN** – IS, který obsahuje databázi všech omezení infrastruktury provozované SŽ, která mají vliv na dostupnou kapacitu dráhy. Tento IS je určen pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů.
- f) **DYPOD** – IS zobrazující informace o dráze celostátní, regionální a místní provozované SŽ. Tento IS je určen pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů. Tento IS umožňuje anonymní přístup.
- g) **EDD** – IS umožňující výpravčím vedení elektronické dopravní dokumentace. Tento IS je určen pro potřebu SŽ.
- h) **ETD** – IS zajišťující zpracování a distribuci elektronické formy tabelárních jízdních řádů (dále jen „TJR“). S daty o TJR poskytuje od data vyhlášení i vybrané údaje z Tabulek traťových poměrů (dále jen „TTP“) pro zvolený vlak. ETD nemá uživatelské rozhraní určené pro zobrazení pro stahování TJR provozními zaměstnanci SŽ. IS je určen pro potřebu SŽ a dopravců.
- i) **GTN** – IS umožňující vést elektronickou dopravní dokumentaci automatizovaně na základě činnosti zabezpečovacího zařízení nebo ruční obsluhou a zajišťující případně i automatické stavění vlakových cest. Tento IS je určen pro potřebu SŽ.
- j) **GRADO** – IS umožňující vést elektronickou dopravní dokumentaci automatizovaně na základě činnosti zabezpečovacího zařízení nebo ruční obsluhou. Tento IS je určen pro potřebu SŽ.
- k) **GRAPP** – IS umožňující zobrazení aktuálních dat drážního provozu a dalších informací pro potřeby strategického, operativního a přímého řízení provozu. Tento IS je primárně určen pro potřebu SŽ, žadatelů a dopravců v rámci dialogu „Jízda vlaku“, popřípadě jiných externích uživatelů na základě smluvního vztahu.
- l) **Infotabule SŽ** – IS zobrazující data příjezdů a odjezdů z informačních tabulí pro cestující. Odběratelům dat je dostupná webová služba (dále jen „WS“) VITAMIN, poskytující informace z informačních tabulí pro cestující. WS VITAMIN dále slouží dodavatelům informačních systémů pro cestující (dále jen „ISC“) k získání dat o přidělených JŘ vlaků veřejné osobní dopravy a pro zápis informací z informačních tabulí. Tento IS je určený pro potřebu SŽ a dopravců. Informace zobrazované na Infotabulích SŽ jsou určené pro veřejnost.

- m) **ISC** – Jedná se o souhrnný název IS SŽ sloužících k poskytování vizuálních a/nebo akustických informací o vlacích veřejné osobní dopravy. Součástí ISC jsou IS v prostoru železničních stanic a další IS zobrazující informace pro cestující veřejnost. Pro účely tohoto předpisu je za ISC považován i Celostátní informační systém o jízdách (dále jen „CISJR“). Tento IS je určen pro potřebu SŽ. Informace zobrazované v ISC jsou určeny pro veřejnost.
- n) **ISOŘ** – IS zajišťující operativní řízení jízdy vlaků. Přebírá potřebné informace z aplikací SPIS a předává je ve formě Plánu vlakové dopravy do IS, zajišťujících podporu pro úsekové nebo místní operativní řízení provozu. Z těchto IS pak přebírá informace o jízdě vlaku a omezeních infrastruktury, které distribuuje do IS dopravce, ostatních aplikací SPIS a IS okolních IM. Tento IS je určen pro potřebu SŽ a dopravců v rámci dialogu „Jízda vlaku“.
- o) **KADR** – IS pro předkládání žádostí o trasy a změny tras ze strany žadatelů, vytváření návrhů JŘ pro tyto trasy SŽ, odsouhlasení těchto návrhů žadatelem a následné přidělení kapacity dráhy. IS provádí automatický výpočet poplatků za přidělení kapacity jednotlivým žadatelům. IS umožňuje zpracování žádostí pravidelných změn JŘ. IS umožňuje dopravcům provádět aktivace, deaktivace vlaků, změny vybraných parametrů přidělené trasy a zajistí přenos těchto informací do návazných aplikací SPIS. Tento IS je určený pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů v rámci dialogu „Žádost o trasu“.
- p) **KAFR** – IS obsahující informace o společnostech majících se SŽ smluvní vztah v oblasti provozování dráhy a drážní dopravy nebo souvisejících s registrem vozidel SŽ a od data vyhlášení i informace o uživatelích nebo kontaktních osobách. Současně obsahuje informace o vybraných vlečkách na síti SŽ. Tento IS je určen pro potřebu SŽ.
- q) **KANGO** – IS pro přípravu ročního JŘ. Obsahuje data všech vlakových tras pro dané období JŘ, vyjma tras ad hoc. Tyto vlakové trasy se předávají automaticky v datové podobě do některých součástí SPIS a IS dopravce. Tento IS je určen pro potřebu SŽ.
- r) **KANGO KMEN** – IS, který slouží k vytvoření podrobného datového popisu železniční infrastruktury, užívaný v návazných IS. Tento IS obsahuje společný datový popis železniční infrastruktury ve formě bodů a hran a jejich podrobných údajů. KANGO KMEN je zdrojovou databází lokalit v ČR pro Společnou referenční databázi (dále jen „CRD“). KANGO KMEN je modulem IS KANGO. Tento IS je určený pro potřebu SŽ. Informace obsažené v KANGO KMEN slouží pro potřebu provozních aplikací SŽ, dopravců a žadatelů. Informace obsažené v KANGO KMEN jsou distribuovány prostřednictvím WS KANGO KMEN a WS KODOS.
- s) **KAPO** – IS pro evidenci výkonů a výpočet ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí. Pro svou činnost přebírá data z ostatních aplikací SPIS. Tento IS je určený pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů.
- t) **KODOS** – IS, který obsahuje popis železniční infrastruktury s časovými platnostmi. IS je určen pro potřebu SŽ. Informace obsažené v KODOS slouží pro potřebu provozních aplikací SŽ, dopravců a žadatelů. Informace obsažené v KODOS jsou distribuovány prostřednictvím WS KODOS. KODOS je modulem IS ETD.
- u) **MIMOZA** – IS zajišťující zpracování agendy mimořádných zásilek s podporou vytvoření a zobrazení přepravních plánů a odpovídajících dopravních opatření včetně jednoznačného identifikátoru mimořádné zásilky (dále jen „EGID MZ“). Tento IS je určený pro potřebu SŽ, dopravců a žadatelů.
- v) **RNE PCS** – IS zajišťující koordinaci přípravy jízdých řádů mezi evropskými provozovateli drah a dopravci, který zajišťuje vzájemnou harmonizaci objednávek tras vlaků ze strany žadatelů a vzájemnou koordinaci vytvářených JŘ mezi provozovateli drah. IS je provozován RNE (RailNetEurope –

mezinárodní organizace evropských provozovatelů drah, manažerů infrastruktury a přidělců kapacity). Ve smyslu tohoto předpisu je RNE PCS považován za IS sousedního IM. V případě, že dopravce podává žádosti o trasu prostřednictvím systému RNE PCS, jedná se ve smyslu tohoto předpisu o systém třetí strany. Přístupy do tohoto IS nejsou přidělovány SŽ.

- w) **RNE TIS** – IS shromažďující a poskytující dopravcům a manažerům infrastruktury informace o prognóze a jízdě mezinárodních vlaků včetně dalších informací. IS je provozován RNE. RNE TIS předává a přijímá data ze SPIS. Ve smyslu tohoto předpisu je RNE TIS považován za IS sousedního IM. Přístupy do tohoto IS nejsou přidělovány SŽ.
- x) **REVOZ** – IS, který obsahuje informace o schválených řadách hnacích vozidel (dále jen „HV“) a řadách speciálních hnacích vozidel a jejich vlastnostech. Obsahuje informace o (speciálních) HV, a jejich vlastnostech. Současně obsahuje informace registrů HV a speciálních vozidel dopravců a dalších držitelů, kteří tyto údaje pořizují do registru buď manuálně, nebo prostřednictvím datové výměny z vlastního IS. Obsahuje informace o tažených vozidlech na síti SŽ. Od data vyhlášení zajišťuje veškeré funkce referenční databáze kolejových vozidel (dále jen „RSRD“) pro držitele SŽ. Data o řadách vozidel a jednotlivých vozidlech se využívají v návazných aplikacích SPIS. Za schválenou řadu nebo HV se považuje i schválení pro účely zkušebního provozu. Tento IS je určený pro potřebu SŽ, dopravců, žadatelů a držitelů vozidel.
- y) **Systém třetí strany** – IS, který je SŽ uznán jako alternativa ke SPIS, avšak nejedná se o IS žadatele, dopravce ani SŽ. Systém třetí strany může nebo nemusí umožňovat datovou komunikaci. Informace pořizené v systému třetí strany jsou pro SŽ závazné pouze tehdy, pokud SŽ vydala Souhlas s užíváním systému třetí strany ve smyslu tohoto předpisu.
- z) **WebCOMPOST** – IS který umožňuje dopravcům bez vlastního IS pořídit a do COMPOST zaslat datové informace *Složení vlaku, Složení vlaku v osobní dopravě, Vlak připraven a Výkony strojvedoucího*. Také umožňuje dopravcům zobrazit TJŘ určeného pro řízení vlaku strojvedoucím. Tento IS je určený pro potřebu SŽ a dopravců v rámci dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“.

5 POPIS DATABÁZÍ

5.1 Jednotlivé IS tvořící SPIS vytváří následující typy základních databází, důležitých pro celý chod systému:

- a) databáze základního popisu infrastruktury:
- databáze popisu infrastruktury vzniká v IS KANGO KMEN a do provozních aplikací SŽ a aplikací dopravců a žadatelů je distribuována prostřednictvím KODOS;
 - tato databáze vytváří datový model popisu železniční infrastruktury ve dvou základních vrstvách:
 - vrstva bodů a hran – se základními údaji k těmto rozhodujícím elementům;
 - vrstva kolejí – podrobný popis traťových a staničních kolejí; obsahuje úplný popis kolejové sítě SŽ včetně potřebných navazujících informací;
 - základní struktura bodů a hran obsahuje popis všech drah celostátních, regionálních a místních (včetně tratí jiných vlastníků než SŽ) a některých vleček; současně obsahuje i popis vybraných bodů a hran zahraničních železničních sítí;

- popis sítě je poplatný simulačnímu modelu KANGO a svou podrobností odpovídá požadavkům na provádění dopravně-technologických výpočtů (např. jízdní doby, provozní intervaly, následná mezidobí, ukazatele kapacity);
 - databáze popisu infrastruktury se aktualizuje k termínům zpravidla shodným s termínem příslušné změny JŘ a dále k termínům plánovaných zásadních změn infrastruktury v souvislosti s probíhajícími rozhodujícími stavbami na železniční síti; tyto termíny jsou pro období platnosti JŘ stanovovány souhlasně s termíny změn TTP a jsou vyhlášovány na Portále provozování dráhy (dále jen „PPD“);
- b) databáze popisu základních parametrů vozidel:
- databáze je obsažena v provozní aplikaci REVOZ a obsahuje:
 - základní parametry všech řad a typů HV a speciálních vozidel schválených/povolených příslušným schvalovacím orgánem v rozsahu předpisu SŽDC (ČD) D2/1 Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům (dále jen „SŽDC (ČD) D2/1“);
 - parametry jednotlivých HV, speciálních a tažených vozidel, které jsou poskytnuty IM jednotlivými držiteli vozidel;
 - další detailní parametry potřebné pro výpočty jízdních dob a dalších veličin (např. spotřeba energií);
- c) databáze jízdního řádu:
- obsahuje data všech vlakových tras vytvořených v KANGO a KADR;
 - obě databáze (KANGO, KADR) popisují veškeré potřebné údaje o topologické a časové poloze jednotlivých vlakových tras a všech údajích potřebných pro zajištění těchto jízd; jedná se např. o parametry souprav a HV, kalendáře jízdy v jednotlivých úsecích, dopravních odpovědných za jízdu vlaku v konkrétním úseku, činnostech prováděných v dopravních bodech atd.;
- d) databáze Plánu vlakové dopravy:
- obsahuje aktuální informace o plánovaném využití JŘ vlakových tras v konkrétní den konkrétními vlaky;
 - databáze je vytvářena v ISOŘ/KADR na základě informací o aktivaci a deaktivaci vlaků a je distribuována na provozní aplikace pro přímé řízení provozu (EDD, GTN, GRADO); slouží pro operativní řízení jízdy vlaků a je základním předpokladem pro zahájení jízdy všech vlaků;
- e) databáze skutečné jízdy vlaků:
- centrálně zaznamenává skutečnou jízdu vlaku v jednotlivých dopravních bodech; údaje jízdy jsou zaznamenávány automaticky z činnosti zabezpečovacího zařízení nebo manuálně – vedením elektronické dopravní dokumentace a zasílány do centrální databáze; současně obsahuje základní parametry vlaků v rozsahu zprávy Rozbor vlaku (činná HV na vlaku, celková hmotnost vlaku, celková délka vlaku, počet vozů a počet náprav) a zprávy Vlak připraven (spojení na strojvedoucího); součástí sledování jsou i údaje o narušení jízdy vlaku a důvodech jeho vzniku v jednotlivých dopravních bodech;
 - databáze je centrálně vedena v ISOŘ;
- f) databáze provozních parametrů vlaků:

- obsahuje data o složení vlaků nákladní a osobní dopravy – podrobné údaje o skutečných parametrech vlaků a jednotlivých vozů na vlaku; tato data jsou předpokladem pro zahájení jízdy vlaku z výchozí stanice nebo stanice, kde dochází ke změně složení soupravy;
 - databáze je vedena v COMPOST;
- g) databáze o plánovaných a uskutečněných jízdách vlaků:
- obsahuje vybrané údaje z databází jízdního řádu vlakových tras, Plánu vlakové dopravy a uskutečněných jízd; slouží jako podklad pro automatizovaný výpočet a odúčtování cen a sankcí za použití dráhy, spotřebu elektrické energie a návazných služeb IM v KAPO;
 - slouží též pro vytváření reportů a podrobných rozborů činnosti IM a všech zúčastněných dopravců.
- 5.2 Databáze popisu infrastruktury, parametrů vozidel a jízdního řádu nesou rozhodující údaje pro správnou kalkulaci výše ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí.
- 5.3 Informace do systému musí být zadané včas a v souladu se skutečností a stanoveným postupem. Podrobný postup pro zadávání údajů a obsluhy aplikací je uveden v uživatelských příručkách, provozních řádech nebo náповědách jednotlivých IS.

6 PŘEDPOKLADY PRO DATOVOU VÝMĚNU SE SPIS

- 6.1 Ustanovení této části lze uplatnit i na datovou výměnu mezi SPIS a IS ostatních společností nebo mezi jednotlivými součástmi SPIS. V případě, že v souvislosti s datovou výměnou dochází k finančnímu plnění, je nutné uzavřít mezi oběma stranami samostatný smluvní vztah, a to i tehdy, jedná-li se o komunikaci mezi SPIS a IS dopravce nebo žadatele. Postupy pro uzavření smluvního vztahu ve smyslu tohoto odstavce nejsou řešeny tímto předpisem.
- 6.2 Základním předpokladem pro vzájemnou datovou výměnu jsou funkční IS schopné této datové výměny na obou stranách. Funkčnost IS a vzájemné datové výměny je potvrzena Certifikátem správnosti datové komunikace. Zahájení datové výměny mezi SPIS a IS dopravce je možné na základě Souhlasu s datovou výměnou vydaného SŽ pro všechny níže uvedené typy datové výměny.
- 6.3 Pro vzájemné propojení SPIS a IS dopravce mohou probíhat následující typy datové výměny:
- a) poskytování údajů o železniční infrastruktuře;
 - b) naplnění a aktualizace údajů o hnacích vozidlech do registru vozidel IM;
 - c) zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Žádost o trasu“;
 - d) zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“;
 - e) zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Jízda vlaku“;
 - f) poskytování informací o omezeních provozu na infrastruktuře;
 - g) zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Při vyúčtování poplatků a sankcí“.

7 PRAVIDLA DATOVÉ VÝMĚNY

- 7.1 Komunikační rozhraní, obsah a struktura vyměňovaných zpráv včetně kódování jednotlivých položek je uvedena v datovém rozhraní platném pro příslušnou aplikaci. Datové rozhraní je zveřejněné v elektronické podobě na PPD. Změny vyhlášeného datového rozhraní budou oznámeny nejméně půl roku před účinností změny datového rozhraní prostřednictvím PPD. SŽ si vyhrazuje právo upravovat zveřejněné datové rozhraní i v termínu kratším, pokud reaguje na změny TSI TAF/TAP nebo na změny legislativy. Změny datového rozhraní realizují jednotlivé strany datové výměny ve svých IS vždy na vlastní náklady, pokud se nedohodnou jinak.
- 7.2 Vytvořené a odeslané zprávy musí obsahovat údaje v souladu s tímto předpisem, vyhlášeným datovým rozhraním a pravidly uvedenými v provozním řádu příslušné aplikace nebo dokumentu podobného charakteru. Vyměňované zprávy jsou generovány na základě akcí uživatele v rámci SPIS nebo IS dopravce. Datová komunikace zajistí, že zpracování přijatých informací bude oběma IS provedeno okamžitě.
- 7.3 Obě strany datové výměny stanoví takové procesy, aby zajistily ochranu, integritu a pravost vyměňovaných informací proti riziku nepovoleného přístupu, změně, zpoždění, zničení nebo ztrátě.
- 7.4 Údajové základny IS jsou automaticky zálohovány, což v případě potřeby umožní jejich obnovení.
- 7.5 Obě strany datové výměny zajistí, aby bylo zřízeno kontrolní pracoviště příslušného IS, které odpovídá za bezproblémový provoz a případné řešení okamžitých problémů v souvislosti s datovou výměnou.
- 7.6 Pokud dojde k výpadku propojení (nezávisle na příčině), obě strany datové výměny společně zajistí obnovení funkčnosti v co nejkratším termínu.
- 7.7 Obě strany datové výměny se vzájemně informují o plánovaných odstávkách IS. SŽ informuje o plánovaných odstávkách prostřednictvím PPD.
- 7.8 Obě strany datové výměny zodpovídají za to, že obsah vyměňovaných informací není v rozporu s právem České republiky a podniknou všechna potřebná opatření pro neprodlené informování druhé strany při zjištění rozporu.
- 7.9 Obě strany datové výměny si vzájemně vyměňují informace ve stavu, v jakém je evidují ve svých IS a odpovídají za jejich správnost.
- 7.10 Obě strany datové výměny vedou formou chronologických elektronických záznamů evidenci o odvyílaných, resp. přijatých zprávách (dále jen „Protokol“). Protokol je uchováván po dobu 30 kalendářních dní.
- 7.11 V rámci datové výměny jsou vyměňovány pouze aktuální informace, případně jejich modifikace a rušení v souladu s vyhlášeným datovým rozhraním.
- 7.12 Datová výměna nad rámec zákonných povinností může být zpoplatněna.
- 7.13 Užívání vyměňovaných informací musí být definováno ve smluvním vztahu nebo Souhlasu s datovou výměnou. Pokud toto definováno není, mohou SŽ i dopravce/žadatel vyměňované informace využívat k následujícím účelům:
- pro interní potřebu dopravce/žadatele nebo pro informování jeho obchodních partnerů – např. spolupracujících dopravců, cestujících, přepravců nebo objednatelů/koordinátorů veřejné dopravy;
 - pro interní potřebu IM, nebo ke sdílení informací IM se spolupracujícími provozovateli drah nebo přidělci kapacity;
 - zveřejnění informací cestujícím.
- 7.14 Datově komunikující společnost zajistí nepřetržitou dostupnost a podporu datové komunikace. Pokud dojde k nepředpokládanému přerušení komunikace ze strany datově komunikující společnosti, je tato povinna neprodleně zajistit obnovení

komunikace, nejpozději však do 2 hodin od doby přerušení komunikace. Po této době bude datová komunikace ze strany SŽ ukončena do doby obnovení provozu na straně datově komunikující společnosti.

- 7.15 Časové údaje předávané v datové komunikaci se nezaokrouhlují.
- 7.16 Za čas doručení zprávy datové zprávy se považuje čas doručení do systému SPIS, kterému byla datová zpráva adresována. Čas doručení datové zprávy do systému SPIS je do odesílajícího systému sdělen zprávou ze SPIS, která potvrzuje přijetí zprávy.
- 7.17 Pro potřebu řízení provozu se časové údaje (časy pořízení, příp. čas zapracovávají) zaokrouhlují směrem dolů na celé minuty, není-li v tomto předpise, provozním řádu dané aplikace nebo popisu datového rozhraní dané aplikace uvedeno jinak.

8 ŽÁDOST O DATOVOU VÝMĚNU

- 8.1 Společnost žádající o datovou výměnu informuje o požadavku na datovou výměnu Žádostí o datovou výměnu podanou písemnou formou na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Žádost o datovou výměnu musí být podána oprávněným zástupcem společnosti žádající o datovou výměnu.
- 8.2 Datová výměna se SPIS může být rutinní nebo testovací. Součástí žádosti o datovou výměnu musí být platný Certifikát správnosti datové komunikace, v případě, že se jedná o rutinní komunikaci.
- 8.3 Podáním Žádosti o rutinní datovou výměnu společnost žádající o datovou výměnu deklaruje, že komunikace je funkční a může být zahájena k termínu uvedenému v Žádosti o datovou výměnu.
- 8.4 Žádost o datovou výměnu musí obsahovat tyto informace:
- a) identifikační údaje společnosti žádající o datovou výměnu;
 - b) typ datové výměny (tj. užívané datové rozhraní);
 - c) uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací komunikaci;
 - d) kontaktní osoba Společné pracovní skupiny o datové výměně;
 - e) kontaktní osoba společnosti žádající o datovou výměnu pro jednotlivé typy datové výměny;
 - f) název IS, pro které je požadována datová výměna;
 - g) kontaktní údaje dodavatele IS pro jednotlivé typy datové výměny;
 - h) kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů;
 - i) požadovaný termín zahájení datové výměny.

9 ŽÁDOST O UŽÍVÁNÍ SYSTÉMU TŘETÍ STRANY

- 9.1 Společnost informuje o požadavku žádající o užívání systému třetí strany Žádostí o užívání systému třetí strany podanou písemnou formou na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Žádost o užívání systému třetí strany musí být podána oprávněným zástupcem společnosti žádající o datovou výměnu.
- 9.2 Užívání systému třetí strany může být rutinní nebo testovací.
- 9.3 Podáním Žádosti o užívání systému třetí strany dopravce deklaruje, že systém třetí strany je funkční a užívání může být zahájeno k termínu uvedenému v Žádosti o užívání systému třetí strany.

- 9.4 Systém třetí strany může mít datovou komunikaci se SPIS. V případě, že Společnost požaduje datovou komunikaci se systémem třetí strany uvede tuto skutečnost do Žádosti o užívání systému třetí strany. V případě datové komunikace se SPIS může být datová výměna se SPIS rutinní nebo testovací. Součástí žádosti o užívání systému třetí strany s datovou komunikací musí být platný Certifikát správnosti datové komunikace, v případě, že se jedná o rutinní komunikaci.
- 9.5 Žádost o užívání systému třetí strany musí obsahovat tyto informace:
- identifikační údaje společnosti, žádají o užívání systému třetí strany;
 - typ datové výměny (tj. užívané datové rozhraní), existuje-li datové rozhraní mezi systémem třetí strany a SPIS;
 - uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací užívání systému třetí strany;
 - kontaktní osoba Společné pracovní skupiny o datové výměně;
 - kontaktní osoba společnosti žádající o datovou výměnu;
 - název systému třetí strany;
 - kontaktní údaje dodavatele systému třetí strany;
 - kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů;
 - požadovaný termín zahájení užívání systému třetí strany;
 - identifikace uživatelů užívající systém třetí strany.

10 CERTIFIKÁT SPRÁVNOSTI DATOVÉ KOMUNIKACE

- 10.1 Funkčnost propojení informačních systémů SPIS a IS společnosti s datovou výměnou je doložena Certifikátem správnosti datové komunikace, který vytvořily a vzájemně odsouhlasily řešitelské týmy dodavatelů SPIS a dodavatelů IS společnosti s datovou výměnou. SŽ i společnost s datovou výměnou evidují aktuálně platné Certifikáty správnosti datové komunikace.
- 10.2 Vydaný Certifikát správnosti datové komunikace obsahuje:
- číslo verze komunikačního rozhraní, pro které je komunikace ověřena;
 - název a nejnižší číslo verze IS, ve kterém je daná verze komunikačního rozhraní implementována;
 - prohlášení obou dodavatelských organizací, že vytvořené spojení přenáší informace správně a okamžitě;
 - seznam zpráv vyměňovaných prostřednictvím komunikace včetně čísla verze zprávy;
 - evidenční číslo Certifikátu správnosti datové komunikace;
 - datum vydání Certifikátu správnosti datové komunikace.
- 10.3 Dojde-li ke změně informací uvedených v Certifikátu správnosti datové komunikace, musí být vystaven nový Certifikát správnosti datové komunikace. Pro komunikaci mezi SPIS a IS společnosti s datovou výměnou smí být platný vždy právě jeden Certifikát správnosti datové komunikace pro danou kombinaci IS. Vydáním nového Certifikátu správnosti datové komunikace pozbývá platnosti dříve vydaný Certifikát správnosti datové komunikace.

11 SOUHLAS S DATOVOU VÝMĚNOU

- 11.1 Souhlas s datovou výměnou vydává SŽ na základě Žádosti o datovou výměnu. SŽ vydává jedné společnosti s datovou výměnou jeden Souhlas s datovou výměnou.
- 11.2 Vydáním Souhlasu s datovou výměnou informuje SŽ společnost žádající o datovou výměnu o kladném vyřízení Žádosti o datovou výměnu a o zahájení datové výměny mezi SPIS a IS dopravce. Za SŽ je oprávněn vydat Souhlas s datovou výměnou náměstek generálního ředitele (dále jen „GR“) pro řízení provozu (dále jen „NŘP“), který je také oprávněn Souhlas s datovou výměnou zrušit.
- 11.3 Souhlas s datovou výměnou se vydává na dobu v něm uvedenou a nabývá platnosti a účinnosti dnem v souhlasu uvedeným.
- 11.4 Souhlas s datovou výměnou obsahuje tyto náležitosti:
- a) číslo Souhlasu s datovou výměnou;
 - b) identifikační údaje společnosti s datovou výměnou;
 - c) název IS, na které se Souhlas s datovou výměnou vztahuje;
 - d) uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací komunikaci;
 - e) předmět datové výměny (tj. užívané zprávy nebo metody komunikace);
 - f) čísla Certifikátů správnosti datové komunikace pro jednotlivé typy datové výměny;
 - g) typ datové výměny (tj. užívané datové rozhraní);
 - h) kontaktní osoby Společné pracovní skupiny o datové výměně;
 - i) kontaktní osobu společnosti s datovou výměnou pro jednotlivé typy datové výměny;
 - j) kontaktní údaje dodavatele IS pro jednotlivé typy datové výměny;
 - k) kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů;
 - l) termín zahájení datové výměny;
 - m) doba platnosti Souhlasu s datovou výměnou;
 - n) počet a identifikace procesních uživatelů.
- 11.5 Datová výměna se řídí pravidly uvedenými v tomto předpise. Pokud se datová výměna liší od těchto pravidel, musí být toto uvedeno v Souhlasu s datovou výměnou.
- 11.6 SŽ a společnosti s datovou výměnou zajistí informování svých dodavatelů o termínu zahájení datové výměny a jejích pravidlech.
- 11.7 Pro komunikaci mezi SPIS a IS společnosti s datovou výměnou je platný vždy právě jeden Souhlas s datovou výměnou. Dojde-li ke změně informací uvedených v Souhlasu s datovou výměnou, musí být vydán nový Souhlas s datovou výměnou.
- 11.8 Souhlas s datovou výměnou lze zrušit:
- a) na základě požadavku společnosti s datovou výměnou na ukončení datové výměny, podaného zástupcem společnosti s datovou výměnou;
 - b) při závažném porušení pravidel datové výměny nebo ustanovení tohoto předpisu nebo jiných závazných předpisů SŽ ze strany společnosti s datovou výměnou;

- c) okamžikem, kdy SŽ obdrží závaznou informaci o ztrátě způsobilosti dopravce k provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných SŽ;
- d) dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou o provozování drážní dopravy, uzavřenou mezi SŽ a dopravcem;
- e) dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou o přidělení kapacity dráhy žadateli bez platné licence, uzavřenou mezi SŽ a žadatelem bez platné licence;
- f) uplynutím doby, na kterou byl souhlas vydán;
- g) dnem ukončení smluvního vztahu mezi SŽ a společností s datovou výměnou.

12 SOUHLAS S UŽÍVÁNÍM SYSTÉMU TŘETÍ STRANY

- 12.1 Souhlas s užíváním systému třetí strany vydává SŽ na základě Žádosti o užívání systémů třetí strany. SŽ vydává jedné společnosti jeden Souhlas s užíváním systému třetí strany.
- 12.2 Vydáním Souhlasu užíváním systému třetí strany informuje SŽ společnost o kladném vyřízení Žádosti o užívání systému třetí strany. Za SŽ je oprávněn vydat Souhlas s užíváním systému třetí strany datovou výměnou NŘP, který je také oprávněn Souhlas s užíváním systému třetí strany zrušit.
- 12.3 Souhlas s užíváním systému třetí strany se vydává na dobu v něm uvedenou a nabývá platnosti a účinnosti dnem v Souhlasu uvedeném.
- 12.4 Souhlas s užíváním systému třetí strany obsahuje tyto náležitosti:
 - a) číslo Souhlasu s užíváním systému třetí strany,
 - b) identifikační údaje společnosti žádající o užívání systému třetí strany,
 - c) název IS, na které se Souhlas s užíváním systému třetí strany vztahuje,
 - d) uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací užívání systému třetí strany,
 - e) předmět datové výměny (tj. užívané zprávy nebo metody komunikace),
 - f) čísla Certifikátů správnosti datové komunikace pro jednotlivé typy datové výměny (v případě datové komunikace mezi systémem třetí strany a systémem SŽ),
 - g) typ datové výměny (tj. užívané datové rozhraní) (v případě datové komunikace mezi systémem třetí strany a systémem SŽ),
 - h) kontaktní osoby Společné pracovní skupiny o datové výměně,
 - i) kontaktní osobu společnosti pro jednotlivé typy datové výměny,
 - j) kontaktní údaje dodavatele IS systému třetí strany,
 - k) kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů,
 - l) termín zahájení užívání systému třetí strany,
 - m) doba platnosti Souhlasu s užíváním systému třetí strany,
 - n) identifikace uživatelů systému třetí strany.
- 12.5 Užívání systému třetí strany se řídí pravidly uvedenými v tomto Předpise. Pokud se datová výměna liší od těchto pravidel, musí být toto uvedeno v Souhlasu s užíváním systému třetí strany.

- 12.6 SŽ a společnost s datovou výměnou zajistí informování svých dodavatelů o termínu zahájení užívání systému třetí strany a jejích pravidlech.
- 12.7 Pro užívání systému třetí strany je platný vždy právě jeden Souhlas s datovou výměnou. Dojde-li ke změně informací uvedených v Souhlasu s užíváním systému třetí strany, musí být vydán nový Souhlas s užíváním systému třetí strany.
- 12.8 Souhlas s užíváním systému třetí strany lze zrušit:
- na základě požadavku společnosti s datovou výměnou na ukončení užívání systému třetí strany, podaného zástupcem dopravce určeným ve smyslu ujednání smlouvy o provozování drážní dopravy,
 - při závažném porušení ustanovení tohoto Předpisu nebo jiných závazných předpisů SŽ ze strany dopravce nebo žadatele.
 - okamžikem, kdy SŽ obdrží závaznou informaci o ztrátě způsobilosti dopravce k provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných SŽ,
 - dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou o provozování drážní dopravy, uzavřenou mezi SŽ a dopravcem,
 - dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou o přidělení kapacity dráhy žadateli bez platné licence, uzavřenou mezi SŽ a žadatelem bez platné licence,
 - dnem ukončení smluvního vztahu mezi SŽ a společností s datovou výměnou.
 - uplynutím doby, na kterou byl Souhlas vydán,

13 SOUHLAS S DATOVÝM PROPOJENÍM PROVOZNÍCH APLIKACÍ SŽ

- 13.1 Pro každého dodavatele nebo servisní organizaci IS patřícího do SPIS je vydán Souhlas s datovým propojením, kde jsou specifikovány jím zajišťované datové komunikace.
- 13.2 Souhlas s datovým propojením obsahuje tyto náležitosti:
- číslo Souhlasu s datovým propojením;
 - identifikační údaje dodavatele / servisní organizace, pro které je Souhlas s datovým propojením vydáván;
 - název IS, na které se Souhlas s datovým propojením vztahuje;
 - uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací datové propojení;
 - předmět datové výměny (tj. užívané zprávy nebo metody komunikace);
 - číslo Certifikátu správnosti datové komunikace pro jednotlivé typy datové výměny, pokud je certifikát vydán;
 - typ datové výměny (tj. užívané datové rozhraní);
 - kontaktní osoby Společné pracovní skupiny o datové výměně;
 - kontaktní osobu dodavatele / servisní organizace pro jednotlivé typy datové výměny;
 - kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů;
 - termín zahájení datového propojení;
 - počet a identifikace případných procesních uživatelů provozních aplikací.

- 13.3 Podmínky pro datovou výměnu v rámci datového propojení se řídí pravidly uvedenými v tomto předpise. Pokud se datová výměna liší od těchto pravidel, musí být toto uvedeno v Souhlasu s datovým propojením.
- 13.4 SŽ a dodavatel / servisní organizace zajistí informování příslušných zaměstnanců o termínu zahájení užívání systému třetí strany a jejích pravidlech.
- 13.5 Pro datovou komunikaci pro konkrétního dodavatele / servisní organizaci SPIS je platný vždy právě jeden Souhlas s datovým propojením. Dojde-li ke změně informací uvedených v Souhlasu s datovým propojením, musí být vydán nový Souhlas s datovým propojením.
- 13.6 Komunikaci uvedenou v Souhlasu s datovým propojením lze ukončit nebo pozastavit:
- a) z rozhodnutí gestora aplikace na základě požadavku podaného oprávněným zástupcem dodavatele / servisní organizace;
 - b) z rozhodnutí gestora aplikace při závažném porušení ustanovení tohoto předpisu nebo jiných závazných předpisů SŽ ze strany dodavatele / servisní organizace;
 - c) neprodleně z důvodu kybernetické hrozby;
 - d) v případě ukončení komunikace uvedené v Souhlasu s datovým propojením bude vydán nový Souhlas s datovým propojením.
- 13.7 Přerušování datové komunikace uvedené v Souhlasu s datovým propojením. V případě přerušování komunikace, oznámí dodavatel / servisní organizace tuto skutečnost neprodleně na centrální ServiceDesk Správy železniční telematiky (dále jen „SŽT“). Centrální ServiceDesk SŽT neprodleně informuje o této skutečnosti příslušného gestora aplikace (e-mailem, SMS).
- 13.8 Souhlas s datovým propojením bude ukončen:
- a) okamžikem, kdy dojde k ukončení činnosti dodavatele / servisní organizace, pro kterého je Souhlas s datovým propojením vydán,
 - b) dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou mezi SŽ a dodavatelem / servisní organizací, pro kterou je Souhlas s datovým propojením vydán,
 - c) uplynutím doby, na kterou byl Souhlas vydán.

14 SPOLEČNÁ PRACOVNÍ SKUPINA O DATOVÉ VÝMĚNĚ

- 14.1 Pro zajištění správné datové výměny vytvoří SŽ a společnost s datovou výměnou Společnou pracovní skupinu, na které budou řešeny otázky spojené s datovou výměnou se SPIS, datovým propojením provozních aplikací SŽ nebo užíváním systému třetí strany. Členové Společné pracovní skupiny jsou uvedeni v Souhlasu s datovou výměnou nebo Souhlasu s užíváním systému třetí strany.
- 14.2 Jednání Společné pracovní skupiny o datové výměně se uskutečňují podle potřeby. Svolání jednání může iniciovat SŽ i zástupce společnosti s datovou výměnou. SŽ i zástupce společnosti s datovou výměnou jsou povinni se jich zúčastnit.

15 POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

- 15.1 Pro naplňování údajů o železniční infrastruktuře slouží IS KANGO KMEN. Data o železniční infrastruktuře se dělí na:
- a) data o železniční infrastruktuře pro platný JŘ;
 - b) data o železniční infrastruktuře pro budoucí JŘ;

- c) data TTP.
- 15.2 Data o železniční infrastruktuře pro platný JŘ se mění s počátkem platnosti JŘ, a zpravidla 4× v průběhu platnosti JŘ. Termíny změn nad rámec počátku platnosti JŘ jsou vyhlášeny na PPD. Data TTP musí být dostupná dle ustanovení směrnice SŽ SM083 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů Správy železnic (dále jen SŽ SM083“). Termíny změn dat jsou vyhlášeny nejpozději 30 dní před termínem pro dodání podkladů dle čl. 15.3.
- 15.3 Data o železniční infrastruktuře pro budoucí JŘ se mění minimálně 3×:
- a) data o železniční infrastruktuře pro potřeby podání žádostí o kapacitu do ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 12 měsíců před začátkem platnosti příslušného JŘ;
 - b) data o železniční infrastruktuře pro potřeby konstrukce ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 8 měsíců před začátkem platnosti příslušného JŘ;
 - c) data o železniční infrastruktuře pro potřeby přidělení kapacity dráhy ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 10 týdnů před začátkem platnosti příslušného JŘ;
 - d) data TTP musí být dostupná dle ustanovení směrnice SŽ SM083.
- 15.4 Kmenová data o železniční infrastruktuře KANGO KMEN udržují pověření zaměstnanci odboru předpisů a technologie (dále jen „O11“) a odbor jízdního řádu (dále jen „O16“). Informace o změnách stavu infrastruktury předává místně příslušné oblastní ředitelství (dále jen „OŘ“) zástupcům O11 a O16 co nejdříve, nejpozději však 21 dní před termíny uvedenými v čl. 15.3. Ke každému termínu dodání podkladů změny předá místně příslušné OŘ na O11 a O16 dokument s popisem změn stavu infrastruktury s uvedením skutečností dle Přílohy D. V dokumentu bude uvedeno, které změny stavu železniční infrastruktury v daném OŘ budou prováděny. Přílohou dokumentu jsou podklady dokládající tyto změny. Podklady sumarizuje a předává úsek řízení provozu příslušného OŘ na základě podkladů úseku provozu infrastruktury příslušného OŘ. Proces v rámci příslušného OŘ stanoví ředitel OŘ. V případě, že IS KANGO KMEN obsahuje i informace o železniční infrastruktuře provozované jiným provozovatelem než SŽ, platí ustanovení tohoto článku i po oprávněného provozovatele dráhy za podmínek stanovených ve smluvním ujednání mezi SŽ a příslušným provozovatelem dráhy.
- 15.5 Pokud dojde ke změně ve stavu infrastruktury s vlivem na data o železniční infrastruktuře po termínu uvedeném v čl. 15.3, oznámí tuto skutečnost místně příslušné OŘ zástupci O16 a O11 neprodleně. Takto doručené požadavky na změnu dat infrastruktury budou do dat o železniční infrastruktuře zapracovány pouze se souhlasem vedoucího zpracovatelského útvaru.
- 15.6 Aktuální data o dráze celostátní, regionální a místní zveřejňuje provozovatel dráhy SŽ v informačním systému DYPOD. Data popisu sítě obsažené v DYPOD poskytuje SŽ ve formátu railML.
- 15.7 Datové výstupy strukturovaných informací o infrastruktuře jsou poskytovány datovou komunikací. Konkrétní podmínky stanoví Datové rozhraní KANGO KMEN, které je umístěno na PPD. SŽ současně poskytuje základní popis infrastruktury v úrovni popisu bodů a hran na PPD. SŽ poskytuje popis sítě s uvedením časových platností. Konkrétní podmínky stanoví Datové rozhraní KODOS, které je umístěno na PPD.
- 15.8 Všechny IS, které využívají data o železniční infrastruktuře (body, hrany), jsou povinny zajistit si data aktuální sítě pro příslušně platné období změny JŘ. Z důvodu nesouladu tohoto popisu mohou být odmítnuta data k dalšímu zpracování SPIS.
- 15.9 SŽ zveřejňuje údaje TTP ve formátu PDF a XML na PPD. Konkrétní podmínky a formát poskytovaných dat jsou vyhlášeny na PPD.
- 15.10 SŽ zajišťuje předání lokalit v ČR do CRD. Seznam lokalit CRD v ČR je zveřejněn na PPD.

- 15.11 Délky jednotlivých hran KANGO KMEN jsou rozhodující pro kalkulaci ceny za použití dráhy jízdy vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí.
- 15.12 SŽ využívá objektový způsob datového popisu infrastruktury RailTopoModel v souladu s IRS 30100 UIC a formát datové výměny railML.

16 REGISTR VOZIDEL MANAŽERA INFRASTRUKTURY

- 16.1 SŽ vede v IS REVOZ registr vozidel pro evidenci řad a jednotlivých HV, elektrických a motorových jednotek nebo speciálních hnacích vozidel, která jsou schválena příslušným schvalovacím orgánem pro pohyb na železniční síti provozované SŽ. Registr obsahuje veškeré údaje a vlastnosti řad a vozidel, které vyžaduje TSI TAF, TSI TAP, údaje požadované rozhodnutím Komise 2007/756/ES, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel a údaje obsažené v předpise SŽDC (ČD) D2/1. Registr obsahuje též informace o tažených vozidlech. Registr také obsahuje informace ohledně zadávání, vedení a správy dat instalovaných zařízení pro měření spotřeby elektrické energie umístěných na hnacím vozidle.
- 16.2 HV obsažená v registru zadává každý dopravce nebo držitel HV a data o těchto vozidlech jsou sdílena všemi IS zařazenými ve SPIS, které je dále využívají pro svou činnost.
- 16.3 Povinně musí dopravce vložit do registru vozidel každé HV, které je provozováno na síti SŽ.
- 16.4 Informace o řadách vozidel jsou do REVOZ pořizovány oprávněným zaměstnancem SŽ na základě podkladů předaných vlastníkem, držitelem vozidla nebo dopravcem. Lhůta na zapracování dodaných podkladů do IS REVOZ činí 10 pracovních dnů od doby předání kompletních údajů platných pro danou řadu HV. Pokud nebudou SŽ předány tyto podklady, nebude daná řada HV zadána do REVOZ. HV, jehož řada nebo podtyp nebude uveden v seznamu řad v REVOZ, nebude umožněn vstup na železniční síť provozovanou SŽ.
- 16.5 Povinně musí dopravce od data vyhlášení vložit do Registru informace o tažených vozidlech, pro které vyžaduje uplatnění zvláštních režimů při výpočtu ceny za použití dráhy nebo budou informace o těchto vozidlech využívány pro informování cestujících.
- 16.6 Podmínky pro zadávání a vedení údajů do REVOZ stanoví směrnice SŽDC č. 92 Provoz a užívání informačního systému Registr vozidel, která je dostupná na PPD.
- 16.7 Popis datové komunikace s REVOZ pro účely datového zápisu informací o vozidlech stanoví Datové rozhraní REVOZ, které je umístěno na PPD.

17 ROZHRAŇÍ DATOVÉ KOMUNIKACE A FORMÁT DATOVÉ KOMUNIKACE SE SPIS

- 17.1 SŽ pro komunikaci s dopravci a žadatelem využívá Common Interface (Společné rozhraní pro datovou komunikaci s aplikacemi SPIS [dále jen „CI“]).
- 17.2 Pro komunikaci mezi aplikacemi SPIS v rámci SŽ může být využíván i jiný komunikační kanál než CI. Obdobný postup může být uplatněn i pro komunikaci mezi aplikacemi SPIS SŽ a spolupracujícím IM, pokud tento využívá aplikaci užívanou i na síti SŽ.
- 17.3 Pro komunikaci se SPIS je využíván datový formát předepsaný v TSI TAP a TSI TAF.
- 17.4 Dokumentace popisující formát datové komunikace používané pro datovou výměnu s jednotlivými aplikacemi SPIS je zveřejněna na PPD. Seznam platných dokumentů je uveden v části Související dokumenty.

18 PŘÍSTUPY DO APLIKACÍ SPIS

- 18.1 Obsah tohoto článku platí pro společnosti s datovou výměnou se SPIS i pro společnost užívající systémy SŽ, které jsou součástí SPIS.
- 18.2 Společnost s datovou výměnou se SPIS i SŽ v případě datové výměny IS – IS odpovídají za to, že obsluhu IS provádí pouze jimi určené oprávněné osoby.
- 18.3 Každá společnost určená oprávněná osoba musí mít svůj osobní přístup do IS. Tato osoba odpovídá za to, že její přístup nebude zneužit.
- 18.4 Každý uživatel IS společnosti s datovou komunikací musí mít platné přístupové údaje do aplikace SPIS, se kterou provádí datovou výměnu. Identifikace příslušného uživatele SPIS je předávána v datové komunikaci se SPIS. Podrobnosti předání identifikace uživatele stanoví popis datového rozhraní příslušné aplikace.
- 18.5 V případě že jeden konkrétní uživatel má přístup za více společností, musí mít pro každou společnost odlišné přístupové údaje.
- 18.6 V některých případech nabízí SŽ dopravcům a žadatelům pořízení dat prostřednictvím svých IS. V tomto případě jsou dopravci a žadatelé povinni poskytnout SŽ údaje osobní identifikace příslušných uživatelů.
- 18.7 Žádost o přístupy do IS SŽ musí být podána oprávněným zástupcem společnosti. Za oprávněného zástupce společnosti je ve smyslu tohoto předpisu považována konkrétní osoba stanovená postupem uvedeným ve smluvním vztahu uzavřeném mezi příslušnou společností a SŽ. Žádost o přístupy nebo jejich aktualizaci do IS SŽ zašle oprávněný zástupce společnosti prostřednictvím formuláře zveřejněného na PPD na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Formulář zašle oprávněný zástupce společnosti ve formátu PDF. Společnost nese odpovědnost za aktuálnost seznamu určených oprávněných osob.
- 18.8 Společnost může také na základě souhlasu SŽ přidělovat přístupy do některých aplikací SŽ svým zaměstnancům. Toto smí provádět oprávněný zástupce společnosti určený dle smluvního vztahu se SŽ.
- 18.9 Od data vyhlášení je možné podávat žádosti o přístupy prostřednictvím aplikace KAFR.
- 18.10 O přístupy do SPIS pro zaměstnance SŽ žádá vedoucí zaměstnanec odboru generálního ředitelství, OJ nebo jím určený zástupce prostřednictvím formuláře zveřejněného na PPD který zašle ve formátu PDF na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Vedoucí zaměstnanec odboru generálního ředitelství, OJ nebo jím určený zástupce odpovídá za aktuálnost seznamu určených oprávněných osob.
- 18.11 Přístup do konkrétní aplikace včetně přiřazení výše oprávnění (role) určuje provozní řád nebo jiný dokument SŽ vydaný k dané aplikaci (např. Návod pro obsluhu).
- 18.12 Přístup do IS třetí strany není přidělován SŽ. Společnost, která má udělený Souhlas s užíváním systém sdělí SŽ identifikační údaje uživatelů IS třetí strany.
- 18.13 SPIS nebo data ve SPIS je možno na základě žádosti zasláné na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz zpřístupnit i jiným společností než dopravcům a žadatelům. Podmínkou je uzavření smluvního vztahu mezi SŽ a třetí stranou, kdy SŽ na základě konkrétních požadavků třetí strany posoudí žádost o poskytnutí dat, která musí obsahovat následující údaje: účel přístupu, požadovaný rozsah přístupu k datům, jmenný seznam uživatelů, jméno kontaktní osoby určené pro spolupráci při řešení problematiky. Poplatek za zpřístupnění dat bude stanoven smluvní cenou.
- 18.14 Přístupy do aplikací SŽ pro jiné společnosti, než dopravce nebo žadatel zašle oprávněný zástupce společnosti prostřednictvím formuláře zveřejněného na PPD na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz.
- 18.15 SŽ pro komunikaci ve věci přístupových údajů do SPIS využívá principy šifrované komunikace. Některé přístupové údaje mohou být předány i prostřednictvím e-mailu. Pro zobrazení e-mailu od SŽ ve věci přístupových údajů do aplikací SPIS je nutná

instalace certifikátu SŽ do zařízení, které zobrazuje předmětný e-mail. Bez instalace certifikátu je e-mail nečitelný.

19 OVLÁDÁNÍ APLIKACÍ SPIS

- 19.1 Ovládání aplikací SPIS včetně datové komunikace se řídí ustanoveními provozních řádů nebo jiných dokumentů provozní řády nahrazujících. Seznam dokumentů popisujících ovládání aplikací SPIS je uveden v části Související dokumenty.
- 19.2 Pokyny pro pořizování dat dopravci a žadateli do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku jsou uvedeny v Příloze A.
- 19.3 Zaměstnanci dopravce, žadatele i IM plně odpovídají za včasnost, plnopočetnost a správnost informací pořízených do aplikací SPIS. Dopravce a žadatel musí uvést informace výhradně do určených položek, aby bylo zajištěno správné chování aplikací SPIS a informování zaměstnanců IM o skutečnostech majících vliv na řízení provozu. Důsledky plynoucí z pozdě zasláných, neplnopočetných nebo nesprávně pořízených informací ponese dopravce a žadatel v souladu s uzavřeným smluvním vztahem se SŽ.
- 19.4 Dopravce a žadatel je povinen zajistit, aby jejich uživatelé pořizující informací do aplikací SPIS byli znalí obsluhy příslušných aplikací a pořizovali informace v souladu s čl. 19.1–19.3. V případě prokázaného opakovaného porušení pravidel uvedených v čl. 19.3 uživateli dopravce a žadatele si SŽ vyhrazuje právo, po předchozím písemném upozornění zaslánému oprávněnému zástupci společnosti, okamžitě příslušnému uživateli odebrat přístupová práva k aplikacím SPIS. Obnovení přístupu konkrétnímu uživateli je možné na základě požadavku oprávněného zástupce dopravce nebo žadatele. SŽ si vyhrazuje právo před obnovením přístupu prověřit znalost obsluhy konkrétní aplikace dle pravidel uvedených v provozním řádu příslušné aplikace.

20 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU

Pro zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Žádost o trasu“ provozuje SŽ provozní aplikaci KADR. Zprávy užívané v datové komunikaci mezi dopravcem a IM v dialogu „Žádost o trasu“ jsou definované v popisu datového rozhraní KADR. Pro dopravce bez vlastního systému provozuje SŽ web KADR.

21 ŽÁDOST O TRASU

- 21.1 Podmínky podání žádosti o trasu platné v období platnosti příslušného JŘ jsou definovány v příslušném Prohlášení o dráze.
- 21.2 Z pohledu IM je základem pro zajišťování služeb dopravcům a žadatelům obchodní případ IM. Tento obchodní případ IM je prezentován žádostí o kapacitu a trasu vlaku, vůči které se následně odehrává přidělení kapacity a vlakové trasy, jízda konkrétního vlaku v konkrétní den i následné zúčtování cen za přidělení kapacity dráhy, použití dráhy i návazných služeb. Základním prvkem je tedy žádost o vlakovou trasu (dále jen „žádost o trasu“) a přidělení kapacity dráhy, které obsahuje též určení konkrétního JŘ požadované trasy.
- 21.3 Žádosti o trasu se dělí:
- a) z pohledu zpracování žádosti:
 - žádost o přidělení nové trasy;
 - žádost o změnu dříve přidělené trasy;
 - b) z pohledu času mezi jejím doručením a prvním dnem jízdy:

- žádost do ročního JŘ;
 - pozdní žádost do ročního JŘ;
 - žádost do pravidelné změny JŘ;
 - ad hoc žádost;
 - žádost o změnu parametrů přidělené trasy;
- c) z pohledu užívání infrastruktury:
- žádost pouze na síti SŽ, kdy celá požadovaná trasa leží na síti provozované SŽ;
 - žádost o jízdu na vlečky provozované SŽ;
 - žádost na síti více IM, kdy požadovaná trasa překračuje síť provozovanou SŽ na síť jiného provozovatele dráhy a její uplatnění i přidělení probíhá ve vzájemné harmonizaci na straně žadatelů a koordinaci na straně IM;
 - žádosti na koridoru pro nákladní dopravu dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (dále jen „RFC“);
- d) z pohledu harmonizace tvorby JŘ se žádosti ad hoc dále dělí:
- žádost s posouzeným a vytvořeným JŘ pro celou trasu;
 - žádost s postupně posouzeným a harmonizovaným JŘ po jednotlivých úsecích;
- e) z pohledu uplatnění žádosti:
- žádost podaná prostřednictvím IS poskytnutého SŽ (web KADR);
 - žádost vytvořená nebo podaná prostřednictvím RNE PCS, který nabízí pro zadávání mezistátních tras sdružení RNE, jehož je SŽ členem; v tomto případě se jedná o žádost vytvořenou v systému třetí strany;
 - žádost vytvořená v souladu s procesy příslušného koridoru RFC;
 - žádost vytvořená ve vlastním IS žadatele a poskytnutá prostřednictvím standardní datové výměny dialogu TSI TAF– Žádost o trasu.
- 21.4 Podmínky a postupy pro podávání žádosti a využívání přidělené kapacity se řídí ustanoveními předpisu SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy (dále jen „SŽ SM069“) a postupy popsány v platném Prohlášení o dráze.
- 21.5 K přidělení kapacity dráhy dochází okamžikem přidělení v IS. Výsledkem přidělení je přidělená trasa, nazývaná též datový jízdní řád (dále jen „DJŘ“). V rámci procesu přidělení dochází k vytvoření TJŘ. Přidělená trasa je zaslána spolupracujícím aplikacím SPIS. Přidělené trasy veřejné osobní dopravy jsou zaslány do ISC.
- 21.6 Uplatnění mezistátních žádostí se též řídí ustanoveními příruček (Handbook) RNE pro podávání mezistátních žádostí.
- 21.7 Uplatnění žádostí na koridoru RFC se řídí platným prohlášením o dráze.
- 21.8 Každá žádost o trasu má přidělenou jedinečnou identifikaci žádosti, která je přenášena všemi IS zařazenými ve SPIS a která označuje konkrétní obchodní případ. Podrobnější informace jsou uvedeny v čl. 30.
- 21.9 Žádosti uplatněné elektronickou cestou se řídí ustanoveními Provozního řádu provozní aplikace KADR. Žádosti vytvořené ve vlastním IS žadatele a předávané

cestou datové výměny se navíc řídí popisy rozhraní uvedených v dokumentu Popis komunikace s IS KADR s využitím zpráv dle TSI TAF publikovaném na stránkách PPD.

- 21.10 Každý zaměstnanec dopravce, žadatele a IM obsluhující KADR nebo PCS má zřízení individuální přístup a odpovídá za škody, které by vznikly odcizením jeho identifikace a neoprávněným přístupem a obsluhou IS.
- 21.11 V případě žádosti o změnu přidělené trasy žádá žadatel o náhradu DJŘ, přiděleného danému obchodnímu případu IM na dny požadované změny novým DJŘ. Žádost o změnu přidělené trasy je možné podat nejpozději do okamžiku aktivace nebo deaktivace alespoň jednoho úseku trasy na příslušný den. Zvláštním případem žádosti o změnu přidělené trasy je požadavek na složení několika dříve přidělených tras do jedné nové trasy. Složením trasy dochází k zániku původních DJŘ a vzniku DJŘ nového.
- 21.12 V některých případech může dojít k nutnosti změny přidělené trasy z důvodů změny podmínek na straně IM (výluková činnost, změny infrastruktury, mimořádnosti na infrastruktuře, zásah vyšší moci...). V tomto případě IM vyšle zprávu *Trasa není dostupná* a dále postupuje v souladu s procesy popsány v TSI TAF. Přesný postup stanoví provozní řády příslušných aplikací nebo jiné dokumenty provozní řády nahrazující.
- 21.13 V rámci procesu zpracování žádosti o trasu vzniká TJŘ, který slouží pro osobu řídící drážní vozidlo. SŽ pro tvorbu a publikaci TJŘ provozuje SŽ IS ETD. TJŘ jsou v IS ETD dostupné v okamžiku přidělení kapacity dráhy.
- 21.14 TJŘ ve formátu PDF je dostupný v IS WebCOMPOST. Zaměstnanec dopravce s oprávněním přístupu do IS WebCOMPOST má právo zobrazit a stáhnout TJŘ tras příslušného dopravce.
- 21.15 TJŘ pro příslušný přidělený DJŘ je rovněž dostupný i ve WEB KADR ve formátu PDF. TJŘ je v IS KADR dostupný pro uživatele žadatele a dopravce. TJŘ dostupný v IS KADR není určen pro vedení vlaku strojvedoucím.
- 21.16 TJŘ jsou v IS ETD dostupné pro datovou komunikaci s IS. Přístup k ETD je publikován v dokumentu Datové rozhraní ETD na PPD. TJŘ v datové komunikaci s IS ETD jsou dostupné ve formátu PDF a XML. Pokud je TJŘ z datové komunikace s IS ETD určen pro osobu řídící hnací vozidlo, smí být TJŘ pro daný vlak zpřístupněn osobě řídící hnací vozidlo až po ověření platnosti TJŘ datovou komunikací s IS ETD. Ověření platnosti TJŘ datovou komunikací s IS ETD smí být provedeno nejdříve poté, co je vlak na daný den aktivován. IS ETD neobsahuje informace o aktivaci vlaku, skutečnost o aktivaci vlaku získá IS komunikující s IS ETD v k tomu určených aplikacích SPIS.
- 21.17 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace KADR případně KANGO TRAS za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní KADR.

22 AKTIVACE A DEAKTIVACE VLAKU

- 22.1 Aktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sděluje IM, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce, nebo na vybraném úseku trasy. Dopravce je před jízdou každého vlaku povinen předat IM informaci o aktivovaném úseku.
- 22.2 Deaktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sděluje IM, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den nebude využita, a to buď v celé, nebo v části své trasy.
- 22.3 Každý vlak se může vyskytovat v následujících stavech:
- a) vlak nepostoupen dopravcem k posouzení IM:
 - k aktivaci – vlak je označen k aktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM;

- k deaktivaci – vlak je označen k deaktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM;
- b) vlak připravený – vlak je dopravcem postoupen k posouzení na straně IM:
- aktivovaný – vlak byl aktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který určitě v daný den pojede;
 - deaktivovaný – vlak byl deaktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který v daný den nepojede.
- 22.4 Vlaky pravidelné se ve dny, kdy mají jet, automaticky považují za vlaky ve stavu „k aktivaci“, vlaky podle potřeby (dále jen „pp“) se považují za vlaky „k deaktivaci“.
- 22.5 Jak aktivace, tak i deaktivace smí být provedena pouze takovým způsobem, aby nevznikly dva aktivované nespojitě úseky DJŘ.
- 22.6 Každý vlak lze aktivovat kdykoliv od doby přidělení kapacity nebo v případě ročního JŘ od okamžiku zapracování importované změny JŘ v KADR.
- 22.7 Každý aktivovaný a deaktivovaný vlak je automaticky předán k posouzení provoznímu dispečerovi (dále jen „PD“) a pokud je na příslušném úseku vyhlášen v Plánu vlakové dopravy, tak je informace o aktivaci nebo deaktivaci vlaku předána do provozních aplikací. Vlak může odjet kdykoliv po aktivaci vlaku v závislosti na dopravní situaci, přičemž však musí být dodržena maximální hodnota náskoku 3 hodiny a zpoždění 20 hodin dle ustanovení dopravních předpisů SŽ. Informaci o požadovaném čase náskoku nebo zpoždění zašle dopravce ve zprávě Vlak připraven nebo ve zprávě Předpověď jízdy vlaku.
- 22.8 U nerozhodnutého úseku může dopravce informovat o požadavku na změnu vybraných parametrů přidělené trasy. Seznam parametrů, které lze měnit v rámci změny parametrů před aktivací, je uveden v Příloze A.
- 22.9 Nerozhodnutý úsek trasy ve stavu k aktivaci zůstává dopravci k dispozici až do 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z daného bodu. Poté je vlak automaticky převeden do stavu aktivovaný.
- 22.10 Nerozhodnutý úsek trasy ve stavu k deaktivaci zůstává dopravci k dispozici až do 12 hodin po čase přiděleného odjezdu z daného bodu. Poté je vlak automaticky převeden do stavu deaktivovaný.
- 22.11 Postoupením vlaku nebo úseku jeho trasy k aktivaci nebo deaktivaci končí dopravci možnost změny stavu daného vlaku nebo úseku trasy vlaku. Následně může dopravce aktivovaný vlak nebo úsek trasy pouze deaktivovat, a to kdykoliv do doby 20 hodin po přiděleném čase odjezdu z příslušného bodu. Deaktivovat smí dopravce pouze dosud neprojetý úsek trasy vlaku.
- 22.12 Deaktivovaný vlak je považován za odřeknutou kapacitu a nemůže být dále dopravcem použit. V případě požadavku na umožnění jízdy deaktivovaného vlaku podá dopravce novou žádost o trasu, která bude zpracována v souladu s tímto předpisem.
- 22.13 Akcí uživatele (dopravce), případně uplynutím stanoveného rámce systémového času, jsou zaslány stavy aktivovaný a deaktivovaný do SPIS. IM vydáním souhlasu s aktivací zařadí příslušný vlak do Plánu vlakové dopravy. Bezprostředně po zařazení vlaku do Plánu vlakové dopravy, proběhne prostřednictvím datové komunikace jeho automatické vyhlášení pro všechny potřebné dopravní body po trase vlaku.
- 22.14 Informace o aktivaci a deaktivaci u vlaků veřejné osobní dopravy je předávána do ISC.
- 22.15 Pro vydání souhlasu IM s žádostí o aktivaci trasy platí následující zásady:
- na tratích a úsecích, které nejsou zařazeny jako omezující z pohledu kapacity dráhy, bude vydán souhlas automaticky;

- na tratích a úsecích zařazených mezi omezující z pohledu kapacity dráhy bude souhlas podléhat individuální úvaze obsluhujícího zaměstnance a ručnímu odsouhlasení každé aktivace.
- 22.16 V případě, že IM nevydá souhlas s žádostí o aktivaci, není vlak vyhlášen v Plánu vlakové dopravy a jízda vlaku není možná. IM musí následně navrhnout dopravci možnosti dalšího řešení. Existují následující možnosti řešení:
- a) dopravce bude vlak deaktivovat v celé své délce nebo v úseku vlaku, kvůli kterému vydal IM nesouhlas s aktivací;
 - b) vlak pojedě zpožděný nebo s náskokem oproti původní trase, za podmínek uvedených v čl. 22.7;
 - c) provozovatel dráhy navrhne jízdu vlaku v časově odlišné poloze; pro tuto odlišnou časovou polohu určí IM nový JŘ;
 - d) IM navrhne jízdu po odklonové trase, v tomto případě bude spuštěn proces žádosti o trasu a bude dopravci přidělen nový DJŘ.
- 22.17 Za omezující body a úseky (dále jen „úseky“) z pohledu kapacity se považují:
- a) úseky s plánovanými výlukami;
 - b) úseky s nulovým nebo nepravidelným provozem, kde je potřebné provést kontrolu trati před jízdou vlaku;
 - c) úseky s nepředpokládaným omezením – např. živelná událost, porucha na infrastruktuře, mimořádná událost s dlouhodobým dopadem do kapacity tratě atd. Tyto úseky budou zařazovány zaměstnanci SŽ operativně.
- 22.18 Každý omezující úsek bude mít pro omezení infrastruktury uvedeny následující údaje:
- a) úsek: z bodu do bodu;
 - b) interval platnosti omezení: od data a času – do data a času;
 - c) popis omezení.
- 22.19 Informace o omezujících úsecích vede SŽ v IS DOMIN.
- 22.20 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace KADR za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní KADR.

23 SKLÁDÁNÍ A NAPOJENÍ TRAS

- 23.1 Vlaky jednoho dopravce, které nebyly dosud aktivovány, je možné dopravcem složit do jedné trasy. Trasy použité pro skládání tras musí mít shodného žadatele. Pro skládání tras platí tato pravidla:
- a) Skládáním tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro skládání tras.
 - b) Skládání tras je možné použít pouze pro jeden den jízdy.
 - c) Skládání tras smí dopravce provádět pouze v dopravních bodech, kde je složení tras dopravně vhodné.
 - d) Skládat lze pouze trasy, které na sebe v bodě složení časově navazují. Odjezd návazné trasy musí být po příjezdu trasy předchozí v intervalu + 3 minuty až +720 minut.
 - e) Trasa použitá pro složení tras již nesmí být použita pro další složení tras. Trasa použitá pro složení je na příslušný den deaktivována.

- f) Důsledkem skládání tras je zánik původních jedinečných evropských identifikací objektu vlaku (dále jen „TRID“) a objektu datového jízdního řádu (dále jen „PAID“) v denním tvaru a vznik nové trasy s novou identifikací TRID a PAID.
- g) Pro novou trasu je vytvořen nový TJŘ.
- 23.2 Vlaky jednoho dopravce, které již byly aktivovány, je možné napojit. Trasy použité pro napojování tras musí mít shodného žadatele.
- 23.3 Napojení tras je změna vazby mezi denním objektem TRID a jedním nebo více denními objekty PAID. Důsledkem napojení tras je zánik původní vazby identifikací TRID a PAID v denním tvaru a vznik nových vazeb TRID a PAID v denním tvaru. Pro napojení tras platí tato pravidla:
- a) Napojením tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů částí tras použitých pro napojení tras.
- b) Napojení tras je možné použít pouze pro jeden den jízdy.
- c) Napojení tras smí dopravce provádět pouze v dopravních bodech, kde je napojení tras dopravně vhodné.
- d) Napojovat lze pouze trasy, které na sebe v bodě napojení geograficky navazují.
- e) Každá trasa smí být použita pouze v rámci jednoho napojení. Část trasy použité pro napojení tras již nesmí být použita pro další napojení a úseky tras nepoužité pro napojení jsou deaktivovány. Při napojení tras musí být dodržena výchozí a cílová stanice z důvodu stability identifikátoru TRID.
- f) Napojením nedochází k zániku původních PAID v denním tvaru.
- g) Důsledkem napojení tras není vytvoření nového TJŘ.
- h) Napojovat lze pouze trasy vlaků, které se vyskytují více než 30 minut (součet jízdních dob) před místem napojení. Trasy vlaků, které se vyskytují méně než 30 minut před místem napojení včetně výskytu ve výchozí stanici trasy, je možné napojit pouze tehdy, pokud je z místa napojení vystaven Zákaz s jízdou vlaku.
- i) Napojení tras vyvolá Nesouhlas s jízdou v bodě napojení.
- j) Napojení tras v cílové stanici je možné pouze tehdy, pokud je vlak v dané stanici odstaven.
- 23.4 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace KADR za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní KADR.

24 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM

- 24.1 Pro zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ provozuje SŽ provozní aplikaci COMPOST. Zprávy užívané v datové komunikaci mezi dopravcem a IM v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ jsou definované v popisu datového rozhraní COMPOST. Pro dopravce bez vlastního systému provozuje SŽ IS WEBCOMPOST.
- 24.2 Dopravce je povinen před jízdou každého vlaku předat IM informaci o složení vlaku a čase, kdy je připraven k odjezdu.
- 24.3 Informaci o složení vlaku podává dopravce prostřednictvím zpráv Složení vlaku nebo Složení vlaku v osobní dopravě.

- 24.4 Informaci o čase, kdy je jeho vlak připraven k odjezdu, předává dopravce zprávou Vlak připraven.
- 24.5 Součástí datové komunikace v rámci dialogu příprava vlaku před odjezdem je i číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo vlaku. Informaci dopravce pořídí obsluhou SPIS nebo jej předá do COMPOST zprávou Výkony strojvedoucího na vlaku.

25 PODMÍNKY PRO POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY O SLOŽENÍ VLAKU

- 25.1 Zpráva *Složení vlaku* obsahuje podrobné údaje o jednotlivých tažených vozidlech umístěných na vlaku včetně vyznačení mimořádných zásilek a vyznačení kódů nebezpečných věcí dle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (dále jen „RID“).
- 25.2 Dopravce ve zprávě *Složení vlaku* uvádí identifikaci HV i tažených vozidel uvedením dvanáctimístného čísla vozidla.
- 25.3 V případech stanovených v tomto předpisu je možné poříditi jen zjednodušenou zprávu *Složení vlaku* bez údajů o tažených vozidlech (dále jen „zpráva *Rozbor vlaku*“).
- 25.4 Podmínky platné pro pořizování zprávy o *Složení vlaku* jsou platné jak pro zprávu *Složení vlaku*, tak zprávu *Složení vlaku v osobní dopravě*, není-li uvedeno jinak.
- 25.5 Zaměstnanci dopravce musí poříditi před odjezdem vlaku zprávu *Složení vlaku*. Zpráva *Složení vlaku* obsahuje:
- celkovou hmotnost vlaku – hmotnost všech HV i tažených vozidel ve vlaku;
 - celkovou délku vlaku – délku všech HV i tažených vozidel ve vlaku;
 - počet vozidel na vlaku – počet všech HV i tažených vozidel ve vlaku;
 - počet náprav – počet náprav všech HV i tažených vozidel ve vlaku;
 - seznam všech činných HV ve vlaku zadávaného ve formátu na základě pravidel čl.25.2, přičemž nečinné HV se považuje za tažené vozidlo;
 - seznam všech tažených vozidel ve vlaku zadávaného ve formátu na základě pravidel čl. 25.2.
- 25.6 Pro vlaky osobní dopravy je za celkovou hmotnost vozu považován součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti cestujících (počet míst k sezení × 0, 08 tuny) včetně hmotnosti nákladu ve služebním oddílu. V případě, že vlak osobní dopravy přepravuje vůz, který není určen pro přepravu cestujících, hmotnost cestujících se v celkové hmotnosti nezohledňuje. Výjimku představují soupravové vlaky (dále jen „Sv“) bez přepravy cestujících, kde se za celkovou hmotnost vozu považuje pouze hmotnost neobsazených vozů.
- 25.7 Zprávu *Složení vlaku* lze zaslat pouze na aktivovaný úsek trasy vlaku, nejdříve však 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z příslušného dopravního bodu.
- 25.8 Zprávu *Složení vlaku* odesílá dopravce vždy po předchozí aktivaci vlaku a před:
- odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu;
 - vstupem na železniční infrastrukturu provozovanou SŽ;
 - odjezdem vlaku z dopravního bodu, kde došlo ke změně ve složení vlaku.
- 25.9 Za změnu složení vlaku, kdy je nutné vyslat novou zprávu *Složení vlaku*, se považuje:
- přidání, ubrání nebo změna jakéhokoliv činného hnacího vozidla nebo jeho funkce;

- b) přidání nebo ubrání tažených vozidel;
 - c) změna nákladu, která změní dopravní hmotnost vozu;
 - d) přidání mimořádné zásilky nebo nebezpečných věcí, a to i bez změny dopravní hmotnosti vozu;
 - e) úvrať vlaku nebo otočení vlakové soupravy před další jízdou vlaku, toto neplatí při jízdě vlaku složeného pouze z jednoho hnacího vozidla;
 - f) změna dalších informací obsažených ve zprávě Složení vlaku;
 - g) obnovení jízdy odstaveného vlaku.
- 25.10 Dopravce zasílá ve zprávě Složení vlaku informace o HV a tažených vozidlech platné pro úsek ve zprávě uvedené. Dopravce zašle zprávu Složení vlaku nejpozději před odjezdem vlaku z místa, pro které zpráva Složení vlaku platí. Dopravce též může zaslat zprávu Složení vlaku pro celou trasu jízdy vlaku a uvést v ní všechny změny ve složení vlaku po celé budoucí trase.
- 25.11 Při vstupu ze zahraniční infrastruktury může dopravce namísto zprávy Složení vlaku pořídit zprávu Rozbor vlaku, nejvýše však do pohraniční stanice na síti SŽ dle platného pohraničního ujednání. Toto neplatí pro vlaky přepravující nebezpečné věci a mimořádné zásilky. Zprávu Složení vlaku pro úsek bez části obsahující informace o tažených vozidlech dopravce doplní nejpozději před pokračováním jízdy vlaku z pohraniční stanice.
- 25.12 Údaje uvedené ve zprávě Složení vlaku může dopravce opravit, popřípadě i zrušit, a to dostatečně včas. Pokud dojde k odchylce v zasláném složení vlaku, vyše dopravce zprávu opravou, nejpozději však před odjezdem vlaku z daného dopravního bodu.
- 25.13 Neobdržení zprávy Složení vlaku je důvodem k odmítnutí vypravení vlaku z daného dopravního bodu. Pokud IM zjistí v průběhu jízdy vlaku, že údaje uvedené v aktuální zprávě Složení vlaku jsou chybné, zastaví vlak ve vhodné stanici. Dopravce uvede údaje do souladu se skutečností. Vlak smí pokračovat v jízdě až po úpravě údajů.
- 25.14 IM pro příjem datových zpráv Složení vlaku provozuje IS COMPOST. Dopravce je povinen předávat zprávu Složení vlaku datově podle pokynů SŽ, publikovaných v dokumentu Datové rozhraní COMPOST na PPD. Tyto pokyny obsahují technický způsob předávání zpráv a podrobný formát zpráv, který je v souladu s aktuálně platným stavem implementace TAF TSI.
- 25.15 Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Složení vlaku. Důsledky z chybějící nebo nesprávné zprávy Složení vlaku ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy a platným Prohlášením o dráze.
- 25.16 V případě nedostupné datové komunikace nebo poruchy na zařízení dopravce, kdy dopravce nemá možnost pořídit informaci Složení vlaku, musí se spojit se zaměstnancem IM (výpravčí, příslušný traťový dispečer nebo PD), kterému sdělí všechny požadované údaje ze zprávy Rozbor vlaku a tento zaměstnanec pořídí informaci Rozbor vlaku za dopravce. Současně dopravce informuje zaměstnance IM o mimořádnostech na vlaku dle ustanovení čl. 259 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Toto neplatí pro vlaky přepravující nebezpečné věci a mimořádné zásilky. Toto opatření nesnímá z dopravce povinnost odeslat zprávu Složení vlaku ihned po odstranění poruchy.
- 25.17 Náhradní pořízení zprávy Rozbor vlaku nemusí zaměstnanec IM pořídit neprodleně nebo může s ohledem na aktuální situaci odmítnout. IM neodpovídá za důsledky opožděného pořízení nebo odmítnutí pořízení zprávy.
- 25.18 Přijdou-li dvě zprávy Složení vlaku na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva musí mít status 2 – oprava nebo status 3 - zrušení. Pokud by přišla nová zpráva se statutem 1, nebude SPIS přijata.

- 25.19 Pokud na vlak přijde jak zpráva Rozbor vlaku, pořízená náhradně zaměstnancem IM, tak i zpráva Složení vlaku z IS dopravce, pak vždy aktuální zpráva přepíše zprávu předchozí.
- 25.20 Informace obsažené ve zprávě Složení vlaku slouží provozním zaměstnancům SŽ pro účely řízení provozu.
- 25.21 Po přijetí zprávy Složení vlaku vytvoří COMPOST automaticky zprávu Rozbor vlaku, kterou zašle do ISOR. ISOR následně předá tuto zprávu do všech dotčených IS IM.
- 25.22 V případě vlaků osobní dopravy SŽ vyžaduje zasílání zprávy Složení vlaku v osobní dopravě. U vlaků osobní dopravy se zpráva Složení vlaku nevysílá.
- 25.23 V případě vlaků osobní dopravy jsou informace ze zprávy Složení vlaku v osobní dopravě předávány do ISC. SŽ zobrazuje vybrané informace ze zprávy Složení vlaku v osobní dopravě na ISC ve vybraných stanicích bez jakékoliv úpravy obsahovaných informací. Pro potřeby zveřejnění informací v ISC musí být zpráva Složení vlaku v osobní dopravě doručena do SPIS nejpozději 1 hodinu před odjezdem vlaku z daného dopravního bodu. Dopravce je plně odpovědný za včasné a správné dodání zprávy Složení vlaku v osobní dopravě. Pokud dopravce nedodá požadované informace ve výše uvedeném čase, nebudou informace na ISC zveřejněny z důvodů na straně dopravce. Pokud dopravce ve zprávě Složení vlaku v osobní dopravě dodá neúplné informace neumožňující zobrazení na ISC, nebudou informace zveřejněny na ISC z důvodů na straně dopravce. SŽ neodpovídá za důsledky vyplývající z nesprávných informací pořízených dopravcem. Případné stížnosti cestujících související s nesprávně nebo pozdě zaslаныmi informacemi dopravcem budou přičteny k tíži dopravce.
- 25.24 V případě vlaku veřejné osobní dopravy smí dopravce v odůvodněných případech pro potřeby informování cestujících pořídit nejpozději 1 hodinu předem zprávu Řazení vlaku v osobní dopravě. Zpráva Řazení vlaku v osobní dopravě neobsahuje dvanáctimístná čísla vozidel, avšak obsahuje informace nezbytné pro informování cestujících na nástupišti. V případě, že Řazení vlaku v osobní dopravě obsahuje dvanáctimístná čísla hnacích vozidel, budou údaje ze zprávy Řazení vlaku v osobní dopravě použity pro Rozbor vlaku pro potřebu řízení provozu. V případě zahrnutí dvanáctimístného čísla hnacího vozidla do zprávy Řazení vlaku v osobní dopravě dopravce odpovídá za správnost předaných údajů. Zaslání zprávy Řazení vlaku v osobní dopravě nesnímá z dopravce povinnost odeslat zprávu Složení vlaku v osobní dopravě včetně uvedení čísla vozidel nejpozději před odjezdem vlaku z daného dopravního bodu.
- 25.25 Dopravce předá (od data vyhlášení) do IS COMPOST datovou informaci o obsazení a uvolnění staničních kolejí kolejovými vozidly, nejedná-li se o jízdu vlaku.
- 25.26 Dopravce předá (od data vyhlášení) do IS COMPOST datovou informaci o Plánovaném řazení vlaku v osobní dopravě pro potřeby informování cestujících o Plánovaném řazení vlaku.
- 25.27 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace COMPOST za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní COMPOST.

26 PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VLAK PŘIPRAVEN

- 26.1 Dopravce je povinen předat SŽ zprávu Vlak připraven, kterou oznamuje, že v čase uvedeném v této zprávě má splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu a že je připraven, po postavení vlakové cesty, okamžitě odjet. Tato informace je základem pro přiřazování odpovědnosti dopravce a IM za zpoždění ve výchozím dopravním bodě před odjezdem vlaku nebo v dopravním bodě, kde má dopravce povinnost pořídit zprávu Vlak připraven.
- 26.2 Do zprávy Vlak připraven dopravce uvede platné a funkční spojení na vedoucí HV, a to základní i nouzové dle ustanovení směrnice SŽDC č. 35, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu.

- 26.3 Důsledky pořízení zprávy Vlak připraven, bez splnění podmínek uvedených v čl.26, ponese dopravce v souladu s tímto předpisem.
- 26.4 V případě vlaku veřejné osobní dopravy smí dopravce pořídit zprávu Vlak připraven, i když nesplní povinnost dle čl. 26, pokud v okamžiku odeslání zprávy Vlak připraven předpokládá, že tyto povinnosti splní v čase oznámeném ve zprávě.
- 26.5 Zprávu Vlak připraven lze pořídit nebo odeslat datově nejdříve 3 hodiny před časem připravenosti ve zprávě uvedeným.
- 26.6 Zprávě Vlak připraven musí předcházet:
- a) přidělení kapacity a trasy danému vlaku;
 - b) aktivace trasy;
 - c) platná a IM přijatá zpráva Složení vlaku.
- 26.7 Zprávu Vlak připraven musí dopravce zaslat vždy před odjezdem vlaku:
- a) z výchozího dopravního bodu vlaku;
 - b) z nácestného dopravního bodu vlaku, kde:
 - došlo ke změně ve složení vlaku, vyjma odstupu nezavěšeného postrku;
 - došlo ke změně strojvedoucího na vedoucím HV;
 - byl vlak odstaven;
 - dopravce zrušil dříve zaslanou zprávu Vlak připraven nebo vyslal informaci „Vlak není připraven“.
- 26.8 Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Vlak připraven. Důsledky plynoucí z chybějící nebo nesprávné zprávy Vlak připraven ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy a Prohlášením o dráze.
- 26.9 Přejde-li více zpráv Vlak připraven na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva přepisuje data z dříve obdržené zprávy. Novější zpráva musí mít status 2 – oprava nebo status 3 – rušení, jinak bude SPIS odmítnuta.
- 26.10 Pokud vlak nebude připraven v čase uvedeném ve zprávě Vlak připraven, musí dopravce dříve zaslanou informaci zrušit vysláním nové zprávy Vlak připraven se statutem 3 – rušení nebo vysláním zprávy Vlak připraven s informací „Vlak není připraven“. Pokud vlak nebude připraven k odjezdu v bodě, ve kterém předtím nevyslal zprávu Vlak připraven je povinen informovat o této skutečnosti SŽ vysláním zprávy Vlak připraven s informací „Vlak není připraven“. Tímto informuje, že nemá splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu dle čl. 26. Doručením zprávy bude vlaku vystaven Nesouhlas s jízdou (viz čl. 29).
- 26.11 Pokud vlak bude připraven k odjezdu později, než dopravce uvedl v dříve zaslané zprávě Vlak připraven, může dopravce dříve zaslané informace upravit vysláním nové zprávy Vlak připraven se statutem 2 – oprava.
- 26.12 Pokud dopravce nedodrží informace uvedené v zaslané zprávě Vlak připraven, je povinen vyslat novou zprávu Vlak připraven se statutem 2 – oprava.
- 26.13 Čas, kdy bude Vlak připraven k odjezdu, uvedený ve zprávě Vlak připraven nesmí být starší než čas pořízení zprávy. Taková zpráva bude SPIS odmítnuta.
- 26.14 Pokud zaměstnanec SŽ zjistí, že vlak není připraven i přesto, že dopravce zaslal zprávu Vlak připraven, oznámí tuto skutečnost PD, který vlaku vystaví „Zákaz jízdy PD“, s výjimkou uvedenou v čl. 26.4. Obdobně postupuje v případě, že vlak není připraven k odjezdu v bodě, kde zprávu Vlak připraven nevyslal.
- 26.15 SŽ umožní v rámci okamžitých provozních podmínek odjezd vlaku v čase uvedeném ve zprávě Vlak připraven, pokud dopravce pořídi zprávu nejméně 10 minut před časem uvedeným ve zprávě Vlak připraven. V případě nedodržení uvedené lhůty

(10 minut) je z hlediska sankčního systému SŽ dopravce odpovědný za zpoždění vzniklé z důvodu nedodržení uvedené lhůty.

- 26.16 Žádný zaměstnanec IM vybavený IS pro řízení dopravy nesmí povolit jízdu vlaku z výchozího nebo nácestného dopravního bodu dle čl. 26.7, aniž by obdržel zprávu Vlak připraven s výjimkou poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace.
- 26.17 Pokud z nějakého důvodu nemůže dopravce zaslat zprávu Vlak připraven, je povinen si zabezpečit její náhradní pořízení.
- 26.18 V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace oznámí zaměstnanec dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem (např. GSM-R,) povinné údaje výpravčímu přímo nebo prostřednictvím PD.
- 26.19 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace COMPOST za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní COMPOST.

27 PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VÝKONY STROJVEDOUČÍHO

- 27.1 Dopravce je povinen předat SŽ číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo prostřednictvím zprávy Výkony strojvedoucího.
- 27.2 Číslo licence slouží výhradně pro potřeby Drážního úřadu; zaměstnanci SŽ nemají v IS SŽ přístup k takovým údajům, které by umožnily bližší identifikaci držitele čísla licence.
- 27.3 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto článku je aplikace COMPOST za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní COMPOST.

28 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU JÍZDA VLAKU

Pro zajištění datové komunikace v rámci dialogu „Jízda vlaku“ provozuje SŽ provozní aplikaci ISORĚ. Zprávy užívané v datové komunikaci mezi dopravcem a IM v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ jsou definované v popisu datového rozhraní ISORĚ. Pro dopravce bez vlastního systému provozuje SŽ IS WEB ISORĚ A WEB GRAPP.

29 NESOUHLAS S JÍZDOU, ZÁKAZ JÍZDY PROVOZNÍM DISPEČEREM

- 29.1 V dialogu „Jízda vlaku“ má každý vlak ve SPIS nastaven výchozí stav Nesouhlas s jízdou, který je platný do doby splnění všech podmínek pro jízdu vlaku. Informace Nesouhlas s jízdou je obsažena ve SPIS (ISORĚ). Jízda vlaku je možná pouze z dopravního bodu, kde vlak nemá Nesouhlas s jízdou. Pokud má vlak ve SPIS obsaženy všechny nezbytné informace z dialogu „Žádost o trasu“ a dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“, je vlaku Nesouhlas s jízdou pro příslušný dopravní bod odebrán a je možné uskutečnit jízdu vlaku. Důvody vystavení Nesouhlasu s jízdou a podmínky jeho zrušení jsou uvedeny v Příloze A.
- 29.2 Speciálním případem Nesouhlasu s jízdou je Zákaz jízdy provozním dispečerem. Zákaz jízdy provozním dispečerem indikuje, že vlak nesmí z daného bodu odjet, a to i přesto, že má ve SPIS obsaženy všechny nezbytné informace. Zákaz jízdy provozním dispečerem vystavuje provozní dispečer v reakci na aktuální provozní situaci, kdy není možné jízdu vlaku uskutečnit (např. z důvodu nepředpokládaného omezení infrastruktury). Pokud pominou důvody vystavení Zákazu jízdy provozním dispečerem, může být odvolán. Informace Zákaz jízdy provozním dispečerem a jeho zrušení je obsažena ve SPIS (ISORĚ) a je zaslána do IS dopravce. Zákaz jízdy provozním dispečerem vystavuje a ruší PD v souladu s Provozním řádem provozní aplikace ISORĚ.

30 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ

- 30.1 IM pořizuje prostřednictvím vlastních aplikací (IS, technologický software zabezpečovacího zařízení apod.) záznamy o jízdě vlaku.
- 30.2 Tyto aplikace odesílají pořízená data do ISOR, který zajišťuje jejich další distribuci do IS dopravce nebo zobrazení prostřednictvím aplikací nabízených v rámci SPIS.
- 30.3 Prostřednictvím provozních aplikací pro přímé řízení provozu se sledují všechny vlaky na celé infrastrukturu provozované SŽ v bodech, které obsluhují tyto aplikace. Seznam bodů pokrytých těmito aplikacemi spravuje SŽ.
- 30.4 Data o jízdě obsahují též údaje o odchylkách oproti JŘ a důvody narušení JŘ.
- 30.5 Data o jízdě se předávají do IS dopravce v reálném čase ve zprávách Informace o jízdě vlaku a Zpoždění vlaku podle zásad schváleného datového rozhraní dle specifikací TAF TSI.
- 30.6 Data o jízdě vlaku jsou předávána do IS jiného IM, na jehož infrastrukturu vlak ze sítě SŽ vstupuje.
- 30.7 Data o jízdě vlaku osobní dopravy jsou předávána do ISC.
- 30.8 Pravidla předávání dat jsou publikována v dokumentu „Datové rozhraní ISOR“ na PPD.
- 30.9 Zaměstnanec, odpovídající za řízení provozu v dopravním bodu musí v případě, že vlak ukončí jízdu v jiném bodě, než je plánovaný cílový bod a do cílového bodu vlak dojede jako posun nebo vůbec nedojede, informovat dispečerský aparát IM, který musí provést úpravu naplánované trasy vlaku.
- 30.10 Jízda vlaku formou posunu mezi mezilehlými body (nebo výchozím a mezilehlým, případně mezilehlým a cílovým bodem) není povolena v případech, kdy lze z pohledu zabezpečovacího zařízení a jeho aktuálního stavu danou jízdu realizovat jako vlak.
- 30.11 V některých případech může dojít k nutnosti přerušit jízdu vlaku z důvodů, jak na straně IM (závada na infrastrukturu), tak z důvodů na straně dopravce (porucha vozidla...) nebo ze zásahu vyšší moci. V tomto případě IM nebo dopravce vyšle zprávu Jízda vlaku přerušena. Touto zprávou informuje o skutečnosti, že další jízda vlaku z bodu uvedeného ve zprávě Jízda vlaku přerušena není možná a v okamžiku vyslání není možné určit předpokládaný čas odjezdu z tohoto bodu. Přesný postup stanoví provozní řády příslušných aplikací nebo jiné dokumenty provozní řády nahrazující. Pomine-li důvod přerušování jízdy vlaku, je možné (od data vyhlášení) odvolat informace uvedené ve zprávě Jízda vlaku přerušena za podmínek uvedených v Popisu datového rozhraní ISOR.

31 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O PROGNÓZE JÍZDY VLAKU

- 31.1 SŽ poskytuje informaci o prognóze jízdy vlaku. Prognóza jízdy vlaku je vytvářena na základě informací obsažených ve SPIS. Výpočet prognózy je zahájen po obdržení zprávy Vlak připraven nebo Předpověď jízdy vlaku.
- 31.2 Prognóza jízdy vlaku je předávána do IS dopravce.
- 31.3 Prognóza jízdy vlaku osobní dopravy je předávána do ISC.
- 31.4 Prognóza jízdy vlaku je předávána IM, na jehož infrastrukturu vlak ze sítě SŽ vstupuje.
- 31.5 Prognóza jízdy vlaku je předávána datovou zprávou Předpověď jízdy vlaku. Zprávou Předpověď jízdy vlaku SŽ oznamuje předpokládaný čas příjezdu do cílového bodu na síti SŽ nebo bodu, kde vlak vystupuje ze sítě SŽ. Vysílání zprávy Předpověď jízdy vlaku pro jiný bod trasy je předmětem ujednání se SŽ.
- 31.6 SŽ přijímá od sousedních IM zprávu Předpověď jízdy vlaku pro bod vstupu na síť SŽ. Zprávu přijímá od jiného IM, z jehož infrastruktury vlak na síť SŽ vstupuje.

- 31.7 SŽ přijímá zprávu Předpověď jízdy vlaku od dopravce. Dopravce může předáním zprávy Předpověď jízdy vlaku informovat SŽ o předpokládaném čase odjezdu z příslušného bodu. Doručení zprávy Předpověď jízdy vlaku SŽ nemění informace o přidělené trase ve SPIS. SŽ nemá povinnost čas doručení ve zprávě Předpověď jízdy vlaku dodržet.
- 31.8 Prognóza jízdy vlaku vyslaná SŽ bude upravena, pokud na základě dodatečných informací obsažených ve SPIS dojde k odchylce od dříve vyslané prognózy o více než 30 minut v případě nákladní dopravy a 10 minut v případě osobní dopravy. Aktualizace zprávy Předpověď jízdy vlaku při jiné hodnotě odchylky je předmětem ujednání se SŽ.
- 31.9 Cílovou aplikací SPIS ve smyslu tohoto předpisu je aplikace ISOŘ za podmínek uvedených v popisu datového rozhraní ISOŘ.

32 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE

- 32.1 SŽ vede informace o omezeních provozu na jí provozované infrastrukturu (dále jen „omezení provozu“) v DOMIN. Rovněž je zpřístupněna možnost předávání těchto informací ve formě datových zpráv.
- 32.2 Informace o plánovaných omezeních jsou publikovány na PPD. Pro dopravce a žadatele, kteří mají svůj IS s funkcí pro příjem a zpracování informace o omezeních infrastruktury, se zasílá datová zpráva o všech omezeních, aktualizacích těchto omezení a plánovaných a jedoucích vlacích dotčených tímto omezením.
- 32.3 Plánovaná omezení se vyhláší v okamžiku, kdy příslušní zaměstnanci IM dají příkaz pro vyhlášení těchto omezení.
- 32.4 Nepředpokládaná omezení s vlivem na jízdu vlaků se vyhláší bez zbytečného prodloužení po vzniku omezení. Jsou zde uvedeny všechny známé skutečnosti o příčině, rozsahu a časovém odhadu ukončení omezení. Jedná se o odhad zaměstnance, který dané omezení pořídil do IS na základě jemu aktuálně dostupných informací. Proto jsou veškeré údaje o omezení, zejména pak očekávaného a aktualizovaného času ukončení, považovány za informativní a slouží pro vzájemnou a společnou informovanost. Zejména u nepředpokládaných omezení se mohou tyto údaje dynamicky vyvíjet.
- 32.5 Zvláštním případem ukončení omezení infrastruktury je převedení omezení do standardních parametrů infrastruktury. V tomto případě, se administrativně ukončí omezení. Tyto změny se provádí k datům pravidelných změn JŘ.
- 32.6 Pro evidenci a vyhledávání všech omezení slouží IS DOMIN, který zajišťuje informace o omezeních prostřednictvím webové aplikace a též datové zprávy o jednotlivých omezeních. Pokyny pro jeho obsluhu popisuje Provozní řád DOMIN publikovaný na PPD.
- 32.7 Informace obsažené v DOMIN jsou předávány do ISC.
- 32.8 Popis datové komunikace včetně aktuálně platných číselníků je uveden v dokumentu Datové rozhraní DOMIN a publikován na PPD.

33 ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE OBJEKTŮ

- 33.1 Základním předpokladem pro úspěšnou spolupráci IS a vzájemnou datovou výměnu je použití jedinečných identifikátorů (dále jen „ID“). SŽ používá identifikátory, které jsou definovány v TSI TAF. Tyto identifikátory jednoznačně popisují příslušné zájmové objekty po celou dobu životního cyklu vlaku.
- 33.2 Pro účely komunikace IS a SPIS budou používány následující objekty a identifikátory:
- a) obchodní případ IM – prezentovaný identifikátorem TRID;

- b) datový JŘ – prezentovaný identifikátorem PAID;
- c) žádost o trasu – prezentovaný identifikátorem PRID;
- d) složka – prezentovaný identifikátorem CRID;
- e) cesta – prezentovaný identifikátorem ROID.

33.3 Všechny identifikátory používají stejnou strukturu a shodnou délku. Každý identifikátor se skládá z následujících částí:

- a) typ objektu – určuje typ objektu, pro který je použit identifikátor – 2 alfanumerické znaky. Pro identifikaci se používají následující kódy:
 - TR – TRID – Train ID – objekt obchodní případ;
 - PA – PAID – Path ID – objekt datový JŘ;
 - PR – PRID – Path Request ID – objekt žádost o trasu;
 - ROID – Route ID – objekt cesta;
 - CR – CRID – Case Reference ID – objekt složka;
- b) číslo společnosti - 4místný alfanumerický kód společnosti uvedený v CRD (žadatel, IM), případně 4místné národní číslo společnosti;
- c) hlavní (core) element - 12 alfanumerických znaků; nejsou-li použita všechna místa, doplní se zleva znakem – (pomlčka); pravidlo pro vytvoření hlavního elementu závisí na rozhodnutí tvůrce – resp. jeho IS; je nutné ale dodržet podmínku, že identifikátor musí být pro každou společnost jedinečný; v případě TRID, které bude tvořeno webovým klientem KADR, který plní z pohledu identifikace TRID úlohu IS žadatele, bude součástí hlavního identifikátoru zpravidla text KADR; proto není dovoleno použít tento text v hlavním elementu žádným jiným IS žadatele;
- d) varianta - 2 alfanumerické znaky; doplňuje tvůrce v procesu tvorby identifikátoru; pokud není žádná varianta, resp. je pouze jedna základní varianta, tak se uvede kód „00“; pravidla použití kódů pro varianty si definuje každý IS, který vytváří identifikátor sám; opět je nutno zajistit jedinečnost identifikátoru;
- e) období JŘ - 4 numerické znaky; jde o číslo roku, v kterém převážně probíhá JŘ; tedy JŘ 2010/2011 bude mít označení 2011;
- f) datum - 8 znaků v následujícím významu:
 - rok - 4 numerické znaky – rok plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu;
 - měsíc - 2 numerické znaky – měsíc plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu;
 - den - 2 numerické znaky – den plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu;
- g) oddělovač - pokud se identifikátor prezentuje jako jediný spojený řetězec, musí být mezi každým elementem uveden oddělovač /; tento znak pak nesmí být obsažen v žádném jiném významu.

33.4 Identifikátory jsou použity pro dva základní typy užití:

- a) plánovaný objekt – jedinečnost ID není na konkrétní den, ale je na konkrétní případ (obchodní případ IM, datový JŘ), k tomuto typu použití je navíc potřebný kalendář, kdy bude daný objekt platit:

- délka identifikátoru pro plánovaný objekt je 28 znaků;
 - příklad:
 - TR/1154/1234567890AB/00/2011
 - PA/0054/1234567890AB/00/2011;
- b) denní objekt – jde o plánovaný objekt doplněný o konkrétní den použití:
- délka identifikátoru pro denní objekt je 37 znaků;
 - příklad:
 - TR/1154/1234567890AB/00/2011/20110228
 - PA/0054/1234567890AB/00/2011/20110228.
- 33.5 každý jedoucí vlak bude mít přiřazen jedinečný identifikátor TRID a jeden nebo více datových JŘ s identifikátory PAID.
- 33.6 Mezi jednotlivými objekty – identifikátory existují následující vztahy:
- a) TRID versus PRID je vztah 1 : N (k jednomu TRID může existovat několik PRID);
 - b) TRID versus PAID je vztah 1 : N, (k jednomu TRID může existovat několik PAID);
 - c) TRID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N, (vztah mezi TRID a číslem trasy je zcela volný);
 - d) PAID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N, (vztah mezi PAID a číslem trasy je zcela volný);
 - e) CRID versus PRID je vztah M : N. (vztah mezi CRID a PRID je zcela volný).
- 33.7 Platí, že každý objekt má pouze jeden kalendář platnosti, který je neměnný. Není přípustné, aby jedna trasa vlaku měla kalendář jízdy měnící se v průběhu trasy. Každá změna kalendáře v trase vytváří nový objekt obchodního případu a datového JŘ, a tedy i nových identifikátorů.
- 33.8 Všechny vlakové trasy musí mít přiřazeny identifikátory TRID, PRID a PAID.
- 33.9 IS žadatele, který bude odesílat žádosti o trasu do IS IM, musí tyto žádosti opatřit jedinečnou identifikací TRID a PRID. Pokud bude žadatel tvořit žádost o trasu prostřednictvím webového klienta KADR, pak tento klient zajistí vygenerování identifikace TRID a PRID.
- 33.10 IS IM současně s přidělením kapacity a datového JŘ vytvoří k jednomu objektu TRID jeden nebo více objektů datový JŘ s přidělením jednoho nebo více PAID. Objekt žádost o trasu a kapacitu je identifikován PRID. Spojením plánovaného objektu TRID s přiděleným kalendářem z plánovaného objektu datový JŘ ve výchozí stanici nebo v bodě státní hranice (do doby plné mezinárodní implementace identifikací) je vytvořen předpoklad správného generování denních objektů TRID.
- 33.11 Příklad:
- žadatel žádá o obchodní případ IM s číslem TRID "TR/1159/1234567890AB/00/2011" s odjezdem z výchozí stanice 23,00 hod a kalendářem 24.2.2011, 28.2.2011
 - IM přidělí tomuto případu z výchozí stanice PAID "PA/0054/00/--KADR66666a/00/2011" s odjezdem 00:12 a kalendářem 25.2. a 1.3. 2011
 - dopravce, žadatel i IM si nyní mohou vygenerovat denní objekty – tedy 2 konkrétní vlaky:

TRID	PAID
TR/1159/1234567890AB/00/2011/20110224	PA/0054/--KADR66666a/00/2011/20110225
TR/1159/1234567890AB/00/2011/20110228	PA/0054/--KADR66666a/00/2011/20110301

Takto vygenerované identifikátory budou sloužit pro jedinečnou identifikaci vlaku ve všech následujících fázích životního cyklu vlak.

- 33.12 KADR zajistí předání datového JŘ do ISOŘ, COMPOST a KAPO, a to včetně identifikací TRID a PAID.
- 33.13 IS žadatele nebo klient KADR pro žadatele zajistí předání aktivace vlaku včetně příslušných identifikací TRID a PAID (v této fázi se již jedná o denní objekty). KADR následně informuje ISOŘ, COMPOST a KAPO o aktivovaných trasách, a to včetně identifikátorů TRID a PAID.
- 33.14 IS dopravce, který zasílá zprávy Složení vlaku do COMPOST, musí použít příslušnou identifikaci TRID (denní objekt), která vznikne v procesu předání žádosti o trasu a tvorby JŘ.
- 33.15 ISOŘ předá do KAPO informace o skutečném průběhu trasy vlaku včetně uvedení jedinečného identifikátoru TRID a PAID (denní objekt).

34 POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT PRO POTŘEBU VÝKONŮ A CEN

- 34.1 Informační systém KAPO na základě dat zdrojových informačních systémů, kterými jsou KAFR, KANGO, KADR, ISOŘ, DOMIN, REVOZ a COMPOST, eviduje výkony dopravce, trasy nevyužité kapacity a vytváří podklady k fakturaci.
- 34.2 Z důvodu správné kalkulace ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí musí:
- žadatel zajistit, aby každý vlak měl přidělenou kapacitu dráhy;
 - doprovce aktivovat vlak na konkrétní den jízdy v celé nebo části přiděleného JŘ;
 - doprovce zajistit, aby před odjezdem vlaku z výchozí stanice a při každé změně jeho složení byla odeslána zpráva Složení vlaku;
 - doprovce zajistit, aby HV a tažená vozidla byla uvedena v REVOZ z důvodů správného výpočtu ceny za použití dráhy.
- 34.3 Položky zasílané ve zprávě Složení vlaku jsou publikované v dokumentu Datové rozhraní COMPOST na PPD.
- 34.4 Z důvodu správného přiřazení ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí:
- Doprovce při změně složení vlaku musí vždy vyslat aktualizovanou zprávu Složení vlaku nebo zprávu Složení vlaku v osobní dopravě bez ohledu na to, zda se mění hmotnost vlaku, délka, počet vozů a náprav nebo počet, druh nebo funkce činných HV. Detailní pravidla obsahuje čl. 25.9.
 - Žadatel uvede důvod požadavku na přidělení trasy.
 - V případě požadavku na změnu přidělené trasy uvede žadatel důvod změny nebo identifikaci omezení infrastruktury dle DOMIN.
 - SŽ stanoví v platném Prohlášení o dráze nebo při projednání jednotlivých obchodních případů postupy a časové termíny pro předávání informací o vlacích, kterým mají být přiřazeny produktové faktory (identifikace příslušných vlaků v ročním JŘ prostřednictvím KANGO, zadávání informací

v KADR nebo předávání informací prostřednictvím samostatných souborů – výkazů).

- e) SŽ stanoví v platném Prohlášení o dráze nebo při projednání jednotlivých obchodních případů podmínky, kterým musí vlak vyhovět, aby jeho jízda byla zpoplatněna na základě podmínek příslušného Produktového faktoru.

- 34.5 Z důvodu správného přiřazení ceny za svolení k jízdě na vlečku a za svolení k jízdě z vlečky je nutné v ISOR provést předepsané úkony směřující k vydání a k pořízení svolení k jízdě na nebo z vlečky.

35 POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ VÝKONŮ A CEN MEZI IM A DOPRAVCEM

- 35.1 Ceny za použití dráhy jízdou vlaku, sankce za nevyužitou kapacitu dráhy a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v platném Prohlášení o dráze celostátní a regionální. Ceny za užití dráhy veřejně přístupných vleček a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v Prohlášení o dráze pro veřejně přístupné vlečky.
- 35.2 Ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí se v KAPO vypočítávají, odsouhlasují a autorizují za každý uplynulý kalendářní měsíc a dopravcům se fakturují ve lhůtách uvedených v Prohlášení o dráze, kapitole uspořádání fakturace na dráhách provozovaných SŽ. Za rozhodující pro určení měsíce zdánitelného plnění se považuje datum příjezdu vlaku do cílové stanice.
- 35.3 Dojde-li ke změně cen za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí nebo podmínek jejich aplikace, v případě vlaků jedoucích přes půlnoc se použijí ceny platné v době ukončení výkonu.
- 35.4 Analýzu parametrů vlaků realizovaných konkrétním dopravcem, majících vliv na zpoplatnění jízdy vlaku, provádí u SŽ určený zaměstnanec odboru operativního řízení provozu a výluk (dále jen „O12“) (dále také „obsluha KAPO“). V případě chybějících nebo evidentně nesprávných dat jednotlivých vlaků posuzuje příčinu tohoto stavu a v rámci platných pravidel zajišťuje doplnění nebo opravu dat. Důvodem ke změně dat jsou rovněž informace zjištěné kontrolní činností IM v průběhu jízdy vlaku nebo po jeho dojezdu. Důsledkem neúplnosti nebo evidentní nesprávnosti dat pořízených dopravcem může být přiřazení mezních parametrů hmotnosti vlaku v souladu s ustanovením platné smlouvy o provozování drážní dopravy nebo nepříznání cenově výhodnějšího produktového faktoru.
- 35.5 Každému vlaku s kompletními daty se v KAPO automaticky přiřadí odpovídající cena na základě produktového faktoru a kombinace specifických faktorů. Při zjištění nedodržení podmínky pro přiznání produktového nebo specifického faktoru obsluha KAPO provede úpravu směřující k přiřazení správné ceny. Každému vlaku s kompletními daty se v KAPO automaticky přiřadí cena odpovídající podmínkám zpoplatnění, uvedených v Prohlášení o dráze.
- 35.6 Obsluha KAPO zpracovává výkony každého dopravce včetně nevyužité nebo odřeknuté kapacity dráhy v dávkách v závislosti na časovém průběhu exportu dat ze zdrojových informačních systémů. Přehled dat zpracovaných vlaků včetně výpočtu ceny za použití dráhy nebo sankce za nevyužitou a odřeknutou kapacitu dráhy předává datovou cestou určenému zaměstnanci dopravce k posouzení a odsouhlasení. Datová komunikace může po dohodě s dopravcem probíhat dávkově nebo jednorázově, vždy však takovým způsobem, aby obsluha KAPO poslední dávku dat postoupila dopravci nejpozději 8. den po skončení kalendářního měsíce a dopravce ji odsouhlasil nejpozději do 24:00 hod. 10. dne po skončení kalendářního měsíce.
- 35.7 Pokud dopravce v průběhu odsouhlasení dat zjistí chyby, mající vliv na výši ceny nebo sankce, neprodleně navrhne ve webové aplikaci KAPO požadovanou změnu dat, která musí být vzájemně vypořádána (tj. akceptována nebo zamítnuta) tak, aby nedošlo k ohrožení splnění termínu, uvedeného v čl. 35.6.

- 35.8 Po odsouhlasení dat kalendářního měsíce provede obsluha KAPO jejich autorizaci a vygeneruje v KAPO sumární přehled, který je podkladem pro vyhotovení daňového dokladu ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.
- 35.9 Pokud dopravce do 24.00 hod. 10. dne následujícího kalendářního měsíce neodsouhlasí předložený návrh fakturovaných výkonů a cen nebo sankcí, je obsluha KAPO oprávněna data příslušného měsíce uzavřít, autorizovat a použít pro vygenerování sumárního přehledu. Případné rozpory vzniklé užitím tohoto postupu, aplikovaného na základě nečinnosti nebo opomenutí dopravce lze uplatnit v rámci reklamačního řízení vedeného podle obecně platných právních předpisů včetně vyúčtování nákladů reklamačního řízení
- 35.10 Ustanovení čl. 35 platí i pro stanovení cen za svolení k jízdě na vlečku nebo k jízdě z vlečky, není-li SŽ stanoveno jinak.

36 POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT PRO KALKULACI POPLATKU ZA PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY.

- 36.1 Pro kalkulaci ceny za přidělení kapacity dráhy slouží podklady z informačního systému KADR.
- 36.2 Z důvodu správného výpočtu ceny za přidělení kapacity dráhy musí žadatel postupovat plně v souladu s příslušnými ustanoveními platného Prohlášení o dráze.

37 POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY MEZI IM A ŽADATELEM

- 37.1 Ceny za přidělení kapacity dráhy na dráze celostátní a dráhách regionálních, které SŽ provozuje a na drahách téže kategorie ve vlastnictví státu a podmínky aplikace těchto cen jsou stanoveny Výměrem Ministerstva financí a Prohlášením o dráze.
- 37.2 Cena za přidělení kapacity dráhy se žadateli účtuje měsíčně v rozsahu přidělení během uplynulého kalendářního měsíce. Datem zdanitelného plnění je poslední den měsíce.
- 37.3 Analýzu přidělení kapacity provádí u SŽ určený zaměstnanec O16. V případě chybějících nebo evidentně nesprávných dat posuzuje příčinu tohoto stavu a v rámci platných pravidel zajišťuje průběžné doplnění nebo opravu dat.
- 37.4 Žadatel má kontinuálně k dispozici v IS KADR podrobné statistické sestavy s údaji o jemu přidělené kapacitě dráhy. Žadatel je povinen sestavy průběžně kontrolovat.
- 37.5 Pokud žadatel zjistí výskyt chyb, které vznikly mimo jeho zavinění, neprodleně informuje zaměstnance O16 a požádá o provedení opravy před uzavřením vyúčtování kalendářního měsíce, nejpozději však do 5. dne po skončení kalendářního měsíce.
- 37.6 Určený zaměstnanec O16 následně vygeneruje sumární podklady pro vyhotovení daňového dokladu ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.
- 37.7 IM a žadatelé spolupracují při kontrole sestav s údaji o přidělené kapacitě dráhy s cílem odstranit všechny vady ještě před předáním podkladů pro zpracování faktury / daňového dokladu. V případě, že žadatel po obdržení faktury poplatku za přidělení kapacity dráhy zjistí rozdíly mezi fakturovanou cenou daňového plnění a svou evidencí, které nevznikly porušením tohoto ustanovení, je v souladu s obecně závazné právní předpisy oprávněn uplatnit písemnou reklamaci.
- 37.8 Žadatel nemá nárok na uplatnění reklamace výše poplatku za přidělení kapacity dráhy v případech, kdy nesplnil veškeré povinnosti dané tímto předpisem a platným Prohlášením o dráze.

38 ČINNOST DOPRAVCE, ŽADATELE A IM V PŘÍPADĚ PORUCHY SPIS

- 38.1 V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace je potřebné zajistit:
- a) jízdu vlaku za podmínek stanovených předpisy SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu a SŽ D1 ČÁST PRVNÍ;
 - b) doplnění informací po obnově činnosti SPIS.
- 38.2 Výpadky SPIS lze rozdělit na výpadky centrálních systémů, lokálních pracovišť nebo klientských terminálů a na výpadky datového spojení. Při těchto výpadcích dochází k nefunkčnosti celého SPIS nebo vybrané lokality.
- 38.3 Výpadek ISOŘ, COMPOST je funkční:
- a) Pokud dojde k celosíťovému nebo částečnému výpadku ISOŘ, je o této skutečnosti dopravce informován dle ustanovení Provozního řádu ISOŘ. Dopravce sdělí PD informace nezbytné pro jízdu vlaku. PD umožní jízdu vlaku za podmínek stanovených v Provozním řádu ISOŘ.
 - b) Po obnově funkce ISOŘ zajistí zaměstnanci dohledového pracoviště COMPOST ve spolupráci s Helpdeskem ISOŘ náhradní dávkové předání nepřijatých dat z COMPOST do ISOŘ.
 - c) Výpravčí povolí jízdy vlaků na základě souhlasu dispečerského aparátu IM.
 - d) Po dobu výpadku ISOŘ se informace o pohybu vlaků neposkytují. Dopravce získá po dobu výpadku ISOŘ informace o pohybu svých vlaků přímo u svých zaměstnanců bez součinnosti zaměstnanců SŽ.
- 38.4 Výpadek COMPOST:
- a) V tomto případě dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem, ústně nebo písemně sdělí příslušnému výpravčímu údaje ze zprávy Rozbor vlaku. Tyto údaje poslouží k náhradnímu pořízení zprávy Rozbor vlaku tímto zaměstnancem. Pokud zaměstnanec není schopen pořídit náhradně zprávu Rozbor vlaku informuje o této skutečnosti dopravce. Dopravce kontaktuje telefonicky PD a sdělí mu informace ze zprávy Rozbor vlaku. PD postupuje dále dle ustanovení Provozního řádu ISOŘ.
 - b) V případě, že vlak veze nebezpečné věci nebo mimořádnou zásilku, není do doby pořízení zprávy Složení vlaku do COMPOST jeho odjezd možný.
 - c) Dohledové pracoviště COMPOST uvědomí obsluhu KAPO (poplatky@spravazeleznic.cz) o vzniklém výpadku COMPOST, délce výpadku a předpokládaných dopadech. Toto oddělení neuplatní sankce za chybějící zprávy Složení vlaku.
- 38.5 Výpadek lokality, centrální systémy ISOŘ i COMPOST jsou funkční:
- a) V centrálních systémech jsou obsažena všechna data, nelze je předat na příslušnou lokalitu – zaměstnanci v postižené lokalitě se informují u dispečerského aparátu o potřebných údajích o vlaku.
 - b) Z postižené lokality nelze zaslat data, dopravce zajistí náhradní pořízení dat do centrálního systému přes svůj dispečerský aparát. V případě nemožnosti zadání dat kontaktuje dispečerský aparát dopravce dispečerský aparát IM pro pořízení dat.
 - c) Lze předpokládat, že chybějící data již nebude možné doplnit provozními systémy po obnově činnosti. Rekonstrukce nejn nutnějších dat pro výpočet ceny za použití dráhy jízdu vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí bude provedena následně ručně v rámci procesu odsouhlasení výkonu.

- 38.6 Výpadek ETD:
Pokud není z důvodu výpadku ETD možné doručit strojvedoucímu TJŘ, postupuje dopravce jako v případě, že strojvedoucí nemá platný TJŘ daného vlaku.
- 38.7 Výpadek KADR:
- Pokud žadatel není schopen podat žádost o přidělení kapacity dráhy z důvodu nedostupnosti KADR pro žadatele (včetně datové komunikace s IS KADR), informuje v neodkladných případech příslušného PD, který zajistí náhradní pořízení žádosti do KADR, je-li to možné. Pokud to není možné, podá žadatel žádost o trasu po ukončení výpadku KADR.
 - Pokud není možné zpracovat žádost žadatele o přidělení kapacity dráhy z důvodu nedostupnosti KADR, umožní příslušný PD náhradním způsobem jízdu vlaku, je-li to možné. Pokud to není možné, bude žádost zpracována po ukončení výpadku KADR.
 - Pokud dopravce není schopen provést aktivaci, deaktivaci vlaku, složení tras nebo napojení tras z důvodu výpadku KADR nebo datové komunikace s IS KADR, informuje příslušného PD, který zajistí aktivaci, deaktivaci vlaku nebo napojení tras, je-li to možné. Pokud to není možné, provede dopravce aktivaci, deaktivaci vlaku po ukončení výpadku KADR.
 - Pokud PD není schopen zpracovat požadavky dopravce nebo žadatele dle písm. a) až c), informuje PD o této skutečnosti dopravce nebo žadatele a postupuje dále dle ustanovení Provozního řádu ISOR.
- 38.8 Výpadek IS dopravce nebo IS žadatele, výpadek datové komunikace mezi IS dopravce a SPIS nebo IS žadatele a SPIS:
- Pokud dojde k výpadku IS dopravce nebo datové komunikace IS dopravce se SPIS, pořídí dopravce informace náhradním způsobem přímo do aplikací SPIS dostupných na PPD. Pokud to není možné, informuje o této skutečnosti příslušného PD.
 - Pokud dojde k výpadku IS žadatele nebo datové komunikace IS žadatele se SPIS, pořídí žadatel informace náhradním způsobem přímo do aplikací SPIS dostupných na PPD. Pokud to není možné, informuje o této skutečnosti příslušného PD.
 - V případě výpadku datové komunikace ze SPIS do systému dopravce nebo žadatele jsou informace dostupné ve webových rozhraních příslušných aplikací SPIS.
- 38.9 Současný výpadek COMPOST, ISOR:
- Pro výpadek COMPOST platí ustanovení čl. 38.4.
 - Pro výpadek ISOR platí ustanovení čl. 38.3.

39 POSTUP PŘI PORUCHÁCH SPIS

- 39.1 Všechny poruchy informačních systémů se hlásí na provozní dohledová pracoviště každého IS. Kontaktní adresy dohledových pracovišť jsou uvedeny v Souhlasu s datovou komunikací. Současně jsou publikovány též na PPD.
- 39.2 Podmínky pro odstraňování závad SW a HW jsou uvedeny ve směrnících, metodických pokynech a provozních řádech k jednotlivým IS.
- 39.3 SŽ informuje dotčené dopravce a žadatele o poruchách systémů SPIS.

40 PLÁNOVANÁ ÚDRŽBA SPIS

- 40.1 Plánované odstávky IS z důvodu údržby a nasazování nových verzí IS budou dodavatelem příslušného IS vyhlášeny na PPD nebo v příslušné aplikaci.
- 40.2 Postup pro schválení a publikování plánovaných odstávek je uveden ve smlouvách na provoz příslušného IS, ve směrnících / metodických pokynech k jednotlivým IS nebo provozních řádech jednotlivých aplikací.

41 ZMĚNY PŘEDPISU A JEHO PŘÍLOH

SŽ si vyhrazuje právo tento předpis upravovat a doplňovat na základě aktuálního vývoje SPIS a implementace TSI TAF a TSI TAP do SPIS, při zohlednění postupů dle vnitřního předpisu SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověť státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ N1“).

42 ZMOCŇOVACÍ USTANOVENÍ

Změny příloh tohoto předpisu schvaluje NŘP, při zohlednění postupů dle vnitřního předpisu SŽ N1.

43 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Tento předpis nabývá platnosti vydáním v eDAP a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.

44 ZRUŠOVACÍ USTANOVENÍ

Dnem nabytí účinnosti tohoto předpisu se zrušuje dokument SŽ Is10 Předpis SŽ pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS) účinný od 1. března 2021.

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

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

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006"

Nařízení komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému

Zákon č. 77/1997 Sb., o státním podniku

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách

Zákon 563/1991 Sb., o účetnictví,

Citované dokumenty

Datové rozhraní DOMIN

Datové rozhraní ETD pro hnací vozidla

Datové rozhraní ETD pro distribuci JŘ informačním systémům

Datové rozhraní GRAPP

Datové rozhraní Informační tabule

Datové rozhraní ISOŘ pro dopravce

Datové rozhraní IS COMPOST

Datové rozhraní KODOS pro distribuci popisu dopravní infrastruktury

Datové rozhraní REVOZ

KANGO – KMEŇ POPIS DÁT ZVEREJŇOVANÝCH WEBOVOU SLUŽBOU

Popis datového rozhraní KODOS

Popis datové komunikace s IS KADR s využitím zpráv dle TAF TSI

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

Prohlášení o dráze celostátní a regionální v platném znění

Prohlášení o dráze pro veřejně přístupné vlečky v platném znění

SŽ PŘ CR Provozní řád provozní aplikace Centrální rozkazy

SŽ PŘ Compost Provozní řád provozní aplikace Compost/WebCompost

SŽ PŘ EDD Provozní řád provozní aplikace Elektronický dopravní deník

SŽ PŘ ETD Provozní řád provozní aplikace ETD

S 38026/2016-SŽDC-O12 Provozní řád provozní aplikace IS DOMIN

SŽ PŘ ISC Provozní řád ISC

SŽ PŘ ISOŘ Provozní řád provozní aplikace ISOŘ

SŽ PŘ GRADO Provozní řád provozní aplikace GRADO

SŽ PŘ GTN Provozní řád provozní aplikace GTN

SŽ PŘ KADR Provozní řád provozní aplikace KADR

SŽ PŘ KANGO Provozní řád provozní aplikace KANGO

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

Směrnice SŽDC č. 35 Technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci

SŽ SM083 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů Správy železnic

Směrnice SŽDC č. 92 Provoz a užívání informačního systému Registr vozidel

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověť státní organizace Správa železnic

Příloha A (normativní)**Pokyny pro pořizování dat dopravci
a žadateli do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku****OBSAH**

strana

A.1	UVODNÍ USTANOVENÍ K PŘÍLOZE B	54
A.2	ODPOVĚDNOST DOPRAVCE, ŽADATELE A SŽ	54
A.3	DIALOG „ŽÁDOST O TRASU“	55
A.4	ŽÁDOST O TRASU	55
A.5	NÁHRADNÍ PORÍZENÍ ŽÁDOSTI O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY V PŘÍPADĚ NEDOSTUPNOSTI KADR NA STRANĚ ŽADATELE	56
A.6	ZMĚNA PŘIDĚLENÉ TRASY PŘED AKTIVACÍ	57
A.7	ZMĚNA GEOGRAFICKÉ A ČASOVÉ POLOHY PŘED AKTIVACÍ (PLÁNOVANÝ ODKLON)	57
A.8	NÁHRADNÍ DOPRAVA PŘED AKTIVACÍ (PLÁNOVANÁ)	58
A.9	ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PŘED AKTIVACÍ	58
A.10	ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PROSTŘEDNICTVÍM ODKLONOVÉ ŽÁDOSTI PŘED AKTIVACÍ	58
A.11	ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PROSTŘEDNICTVÍM ZMĚNY PARAMETRŮ PŘI AKTIVACÍ	59
A.12	ZMĚNA ÚKONŮ, MANIPULACE PO TRASE PŘI AKTIVACÍ	60
A.13	ZMĚNA TECHNOLOGIE VE STANICI PŘI AKTIVACÍ	61
A.14	SKLÁDÁNÍ TRAS PŘED AKTIVACÍ	61
A.15	AKTIVACE	62
A.16	ZRUŠENÍ/ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY	62
A.17	ZRUŠENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY V CELÉ TRASE Z DŮVODU NA STRANĚ ŽADATELE NEBO DOPRAVCE	62
A.18	ZRUŠENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY V CELÉ TRASE Z DŮVODU NA STRANĚ SŽ	63
A.19	ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY Z DŮVODU NA STRANĚ DOPRAVCE	64
A.20	ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY Z DŮVODU NA STRANĚ SŽ	64
A.21	DIALOG „PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM“	64
A.22	SLOŽENÍ VLAKU	64
A.23	PŘIPRAVENOST VLAKU K ODJEZDU	65
A.24	VÝKONY STROJVEDOUČÍHO	65
A.25	DIALOG „JÍZDA VLAKU“	65
A.26	ZMĚNA GEOGRAFICKÉ POLOHY ZA JÍZDY VLAKU – PROVOZNÍ ODKLON	65
A.27	ZMĚNA PARAMETRŮ ZA JÍZDY VLAKU (MIMOŘÁDNOSTI NA VLAKU, ÚKONY)	66
A.28	ZMĚNA TECHNOLOGIE VE STANICI ZA JÍZDY VLAKU	67
A.29	INFORMOVÁNÍ O NEPLÁNOVANÉ (NEPŘEDPOKLÁDANÉ) NÁHRADNÍ DOPRAVĚ ZA JÍZDY VLAKU	67
A.30	NÁHRADNÍ PROPOJENÍ TRASY VLAKU	68
A.31	UKONČENÍ JÍZDY VLAKU VE VÝCHOZÍ NEBO NÁCESTNÉ STANICI	68
A.32	ODSTAVENÝ VLAK	69
A.33	POKRAČOVÁNÍ JÍZDY ODSTAVENÉHO VLAKU	69
A.34	OŽIVENÍ ODSTAVENÉHO VLAKU	69
A.35	NOVÝ VÝCHOZÍ VLAK JAKO POKRAČOVÁNÍ ODSTAVENÉHO VLAKU	70
A.36	NESOUHLAS S JÍZDOU	70
A.37	ZMĚNA ČÍSLA VLAKU	70
A.38	INFORMACE O JÍZDĚ VLAKU	71
A.39	PROGNÓZA JÍZDY VLAKU / OČEKÁVANÉ ZPOŽDĚNÍ	71
A.40	NAPOJENÍ TRAS	71
A.41	TJŘ	72
A.42	INFORMACE O OMEZENÍCH INFRASTRUKTURY	72

A.1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ K PŘÍLOZE A

A.1.1 Cílem Přílohy A je stručně popsat postup pořizování dat žadatelem a dopravcem v jednotlivých fázích životního cyklu vlaku. Tento text nenahrazuje ustanovení provozních řádů příslušných aplikací SŽ.

A.1.2 Členění dokumentu na dialogy „Žádost o trasu“, „Příprava před odjezdem“ a „Jízda vlaku“ vychází z tohoto předpisu.

A.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE, ŽADATELE A SŽ

A.2.1 Níže uvedené tabulky uvádí odpovědnosti dopravce, žadatele a SŽ:

- tabulka A.1 uvádí základní rozlišení odpovědnosti mezi dopravcem a žadatelem
- tabulka A.2 uvádí základní rozlišení odpovědnosti mezi dopravcem a žadatelem
- tabulka A.3 uvádí strany provádějící činnosti ve vzájemné datové komunikaci.

Vysvětlivky k informacím v tabulkách:

o – odesílatel (původce) informace

p – určený příjemce informace

i – informativní příjemce informace

x – účastník procesu

tabulka A.1 základní rozlišení odpovědnosti mezi dopravcem a žadatelem

odpovědnost	žadatel	dopravce
vlastník přidělené kapacity	x	
odpovědnost za jízdu vlaku		x

tabulka A.2 základní rozlišení odpovědnosti mezi dopravcem a žadatelem

smluvní strany procesu	žadatel	dopravce	SŽ O16	SŽ O12	SŽ DA
Proces žádost o trasu	x do doby aktivace	x (od aktivace (včetně))	x	x	x
Proces příprava vlaku před odjezdem		x			x
Proces jízda vlaku		x			x
cena za použití dráhy jízdou vlaku		x		x	
cena za přidělení kapacity	x		x		
sankce za odřeknutí kapacity	x			x	
sankce za nevyužití kapacity		x		x	
sankce z VPDPDD		x		x	

tabulka A.3 strany provádějící činnosti ve vzájemné datové komunikaci

strany provádějící dílčí činnosti	žadatel	dopravce	SŽ O16	SŽ O12	SŽ DA
Podání žádosti o trasu	o		p		
Určení dopravce	o	p	p		
Prohlášení dopravce	p	o	p		
úprava žádosti	o	i	p		
zaslání návrhu trasy	p	i	o		
odsouhlasení návrhu trasy	o	i	p		
přidělení kapacity	p	i	o	i	i
odřeknutí kapacity	o	i	p	i	i
projednání plánované výluky	p	i		o	
žádost o odklonovou trasu	o	i	p		
projednání VNJR	p	i		o	
přidělení kapacity při VNJR	p	i	o	i	i
skládání tras		o		i	p
napojení tras		o		i	p
aktivace/deaktivace trasy		o		i	p
změna parametrů při aktivaci		o		i	p
pořízení složení vlaku		o		i	p
pořízení připravenosti vlaku		o		i	p
pořízení licence strojvedoucího		o			
informace o jízdě vlaku		p		i	o
informace o příčině zpoždění		p		i	o
vyjádření k příčině zpoždění		o		i	p
prognóza jízdy vlaku		p		i	o
žádost o provozní odklon		o			p
přidělení provozního odklonu		p		i	o
žádost o odstavení vlaku		o			p
rozhodnutí o odstavení vlaku		p		i	o
žádost o oživení vlaku		o			p
rozhodnutí o oživení vlaku		p		i	o
vydání zákazu jízdy		p			o
požadavek na náhradní přidělení kapacity dráhy	o	o	i		p
požadavek na náhradní přidělení kapacity dráhy	p	p	i		o

A.3 DIALOG „ŽÁDOST O TRASU“

A.3.1 Tento proces zahrnuje činnosti žadatele a dopravce od okamžiku podání žádosti do okamžiku přidělení kapacity dráhy.

A.4 ŽÁDOST O TRASU

A.4.1 Žádost o trasu do ročního JŘ podává žadatel.

A.4.2 V oblasti žádosti o trasu ad hoc definuje způsob pořizování Prohlášení o dráze dat Směrnice SŽ SM069 a Provozní řád provozní aplikace KADR. Datovou komunikaci popisuje tento předpis a dokument Popis datové komunikace s IS KADR s využitím zpráv dle TAF TSI.

A.4.3 Podání žádosti o trasu ad hoc je možné obsluhou webového rozhraní KADR a datovou komunikací s KADR.

A.4.4 Po přidělení kapacity dráhy dochází k přidělení DJŘ s PAID a TRID, která byla zadána dopravcem při žádosti o trasu. Současně dojde k vytvoření TJŘ.

A.4.5 Přidělený DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je formou datové komunikace předán do IS žadatele, dopravce, ISOŘ a COMPOST.

A.4.6 Pokud přidělená trasa obsahuje mimořádnosti definované v čl. 259 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, je tato skutečnost předána do ISOŘ.

A.4.7 Žadatel informuje o technologii ve stanici. Pro tyto účely uvede dopravce definovaný úkon doplněný v případě potřeby poznámkou k bodu. Seznam úkonů je uveden v Příloze B.

A.5 NÁHRADNÍ POŘÍZENÍ ŽÁDOSTI O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY V PŘÍPADĚ NEDOSTUPNOSTI KADR NA STRANĚ ŽADATELE

A.5.1 Žádost o pořízení žádosti o přidělení kapacity dráhy v případě nedostupnosti KADR podává žadatel.

A.5.2 PD smí v případě nedostupnosti KADR pro žadatele na základě telefonické žádosti žadatele pořídit neodkladnou žádost o přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“ prostřednictvím ISOŘ a současně ji také přidělit.

A.5.3 Žadatel při žádosti o náhradní pořízení trasy uvede tyto povinné údaje:

- a) přesný název žadatele a dopravce;
- b) požadované datum odjezdu z výchozího dopravního bodu;
- c) požadovaný čas odjezdu z výchozího dopravního bodu;
- d) kategorii a druh vlaku;
- e) přesnou topologii trasy vlaku (Z – Přes – Do), popřípadě požadovanou vzorovou trasu;
- f) parametry vlaku, rychlost vlaku, hmotnost vlaku, délku vlaku, způsob brzdění;
- g) požadované číslo vlaku;
- h) další informace mající vliv na cenu za přidělení kapacity dráhy a na cenu za použití dráhy.

A.5.4 Pokud PD neobdrží od žadatele veškeré potřebné informace, kapacitu dráhy nepřidělí. V tomto případě žadatel vyčká obnovení dostupnosti KADR.

- A.5.5 Během procesu přidělení kapacity dráhy dochází k vytvoření žádosti za žadatele s novou identifikací TRID vytvořenou SŽ.
- A.5.6 Přidělením kapacity dráhy dojde k vytvoření DJŘ s novou identifikací PAID. Současně dojde k vytvoření TJŘ.
- A.5.7 Přidělený DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je formou datové komunikace předán do IS žadatele a dopravce, ISOR a COMPOST.
- A.5.8 V okamžiku přidělení kapacity dráhy dojde k automatické aktivaci přidělené trasy.

A.6 ZMĚNA PŘIDĚLENÉ TRASY PŘED AKTIVACÍ

- A.6.1 Změnu přidělené trasy před aktivací provádí žadatel.
- A.6.2 Tento proces zahrnuje činnosti žadatele od okamžiku přidělení trasy do okamžiku provedení aktivace dopravcem v případě, že je z důvodů na straně žadatele nebo provozovatele dráhy nezbytné provozovat vlak s parametry nebo geografickou polohou odchylnými od přidělené trasy.

A.7 ZMĚNA GEOGRAFICKÉ A ČASOVÉ POLOHY PŘED AKTIVACÍ (PLÁNOVANÝ ODKLON)

- A.7.1 Změnu geografické a časové polohy před aktivací provádí žadatel.
- A.7.2 Změnu geografické a časové polohy prostřednictvím plánovaného odklonu provádí žadatel.
- A.7.3 V případě změny geografické a časové polohy přidělené trasy je využíván aparát odklonové žádosti. V rámci změny geografické polohy mohou být změněny i další údaje žádosti.
- A.7.4 Odklonová žádost musí být podána prostřednictvím aparátu odklonové žádosti ve webovém rozhraní KADR nebo datovou komunikací se systémem KADR.
- A.7.5 Odklonová žádost může být podána na více dní.
- A.7.6 Odklonová žádost smí být podána pouze na dny, které dosud nejsou aktivované ani deaktivované, a to ani v části.
- A.7.7 Po přidělení odklonové žádosti dojde ke zrušení původní trasy a přidělení trasy nové při zachování původní TRID. Odklonová trasa obdrží nové PAID.
- A.7.8 V případě odklonu z důvodu žadatele je původní trasa na příslušné dny považována za nevyužitou z příčin žadatele.
- A.7.9 V případě odklonu z důvodu na straně SŽ je původní trasa na příslušné dny považována za nevyužitou z příčin SŽ.
- A.7.10 V případě odklonu z důvodu na straně SŽ je žadatel povinen při podání odklonové žádosti zadat důvod žádosti, číslo ROV, případně uvést identifikaci nebo stručný popis nepředpokládaného omezení infrastruktury.
- A.7.11 V případě, že pomínou důvody pro vedení vlaku po odklonové trase, může žadatel požádat o návrat do původní trasy. V tomto případě podá žadatel odklonovou žádost s parametry shodnými s původní trasou. Žádost bude zpracována jako standardní odklonová žádost. Pokud je to možné, bude odklonové žádosti přidělena původní časová poloha i číslo vlaku.
- A.7.12 V některých případech může dojít k nutnosti změny přidělené trasy z důvodů změny podmínek na straně IM. V tomto případě může SŽ vytvořit po projednání se žadatelem nový DJŘ bez žádosti podané žadatelem.

A.8 NÁHRADNÍ DOPRAVA PŘED AKTIVACÍ (PLÁNOVANÁ)

- A.8.1 O plánované náhradní dopravě informuje žadatel.
- A.8.2 Náhradní doprava může být evidovaná (dále jen „ND“) nebo neevidovaná (dále jen „NDN“). O ND nebo NDN může informovat žadatele i dopravce.
- A.8.3 Žadatel může o ND nebo NDN informovat při podání žádosti o trasu nebo po přidělení kapacity dráhy.
- A.8.4 Po přidělení kapacity dráhy může žadatel informovat o ND nebo NDN prostřednictvím aparátu odklonové žádosti.
- A.8.5 V případě informování o ND nebo NDN prostřednictvím podání odklonové žádosti (viz A.6), dojde po přidělení odklonové žádosti ke zrušení původní trasy a přidělení trasy nové při zachování původní identifikace TRID. Odklonovou žádost lze podat na více dní. Odklonová trasa obdrží nové PAID. Indikace ND nebo NDN je předána do ISOŘ.
- A.8.6 Dopravce může informovat o ND změnou parametrů při aktivaci, případně prostřednictvím zprávy „Složení vlaku v osobní dopravě“.
- A.8.7 Změnu parametrů při aktivaci lze provádět pouze na jeden den. V případě informování o ND nebo NDN prostřednictvím změny parametrů při aktivaci (viz A.11) je zachována původní přidělená trasa včetně časové polohy, původní identifikace TRID, PAID. Indikace ND nebo NDN je předána do ISOŘ.
- A.8.8 ND nebo NDN smí používat číslo vlaku shodné s číslem vlaku, který v daný úsek nahrazuje pouze tehdy, že vlak časově navazuje na ND nebo NDN. V případě že, vlak na ND nebo na NDN nenavazuje, nesmí být použito číslo shodné s číslem vlaku, aby nedošlo k násobnému výskytu čísla vlaku na síti SŽ.

A.9 ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PŘED AKTIVACÍ

- A.9.1 Žadatel může provést změnu parametrů přidělené trasy před aktivací prostřednictvím odklonové žádosti (viz A.10) Dopravce může provést změnu parametrů přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivaci (viz A.11).
- A.9.2 Dopravce může provést změnu parametrů přidělené trasy před aktivací prostřednictvím změny parametrů při aktivaci nebo prostřednictvím zprávy „Složení vlaku“

A.10 ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PROSTŘEDNICTVÍM ODKLONOVÉ ŽÁDOSTI PŘED AKTIVACÍ

- A.10.1 Změnu parametrů přidělené trasy prostřednictvím odklonové žádosti provádí žadatel.
- A.10.2 V případě změny parametrů přidělené trasy prostřednictvím odklonové žádosti (viz A.7) dojde po přidělení odklonové žádosti ke zrušení původní trasy a přidělení trasy nové při zachování původní identifikace TRID. Odklonová trasa obdrží novou identifikaci PAID.
- A.10.3 Při konstrukci trasy podané aparátem odklonové žádosti budou zohledněny parametry odklonové trasy zadané žadatelem.
- A.10.4 Odklonová trasa může být přidělena jako trasa ve zbytkové kapacitě, pokud je žádost podána méně než 3 pracovní dny před jízdou vlaku.
- A.10.5 Přidělený DJŘ je předán do systému žadatele, dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- A.10.6 V případě, že přidělená trasa obsahuje mimořádnosti definované čl. 259 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ je tato skutečnost předána do ISOŘ.

A.11 ZMĚNA PARAMETRŮ PŘIDĚLENÉ TRASY PROSTŘEDNICTVÍM ZMĚNY PARAMETRŮ PŘI AKTIVACI

- A.11.1 Změnu parametrů přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivaci provádí dopravce.
- A.11.2 V případě změny parametrů přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivacích je zachována původní přidělená trasa včetně časové polohy a původní identifikace TRID i PAID.
- A.11.3 Změna parametrů může být provedena pouze před aktivací příslušného úseku trati a pouze na jeden den.
- A.11.4 Změna parametrů je předána při aktivaci do ISORŮ a COMPOST.
- A.11.5 Pokud dopravce tímto postupem změní údaje o mimořádnostech definované v čl. 259 SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, je tato skutečnost předána do ISORŮ.
- A.11.6 V případě, že není možno předat změnu parametrů přidělené trasy prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání změny parametrů do ISORŮ.
- A.11.7 V rámci změny parametrů při aktivacích smí dopravce měnit v jednotlivých bodech trasy níže uvedené parametry:
- Délka vlaku – dopravce informuje o změně vlaku oproti přidělené trase – pokud je délka vlaku větší než délka vlaku obsažená v přidělené trase, je tato změna schválena dispečerským aparátem (dále jen „DA“) SŽ jako mimořádnost na vlaku.
 - Rychlost vlaku – dopravce informuje o změně rychlosti oproti přidělené trase. Pokud dojde ke snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h, je toto snížení schváleno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. DA SŽ dále postupuje dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.
 - Omezená rychlost při přepravě MZ – dopravce informuje o skutečnosti, že vlaku je Příkazem k dopravě nebo jiným opatřením (např. podle podmínek přepravy speciálních vozidel dle IS REVOZ) nařízena omezená rychlost při přepravě MZ. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je tato změna schválena DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
 - Mimořádná zásilka na vlaku – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku bude odchylně od přidělené trasy zařazena mimořádná zásilka, nebo dojde ke změně v seznamu mimořádných zásilek. Mimořádná zásilka se identifikuje EGID MZ. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schváleno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena. Pokud v důsledku změny mimořádných zásilek dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti při jízdě na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h, a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí nebo přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h, a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí nebo přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší (viz výše).
 - Nebezpečné věci – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku budou odchylně od přidělené trasy zařazeny nebezpečné věci nebo dojde ke změně v seznamu nebezpečných věcí. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku.

- f) Speciální hnací vozidla dle IS REVOZ – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku bude odchýlně od přidělené trasy zařazeno speciální hnací vozidlo dle IS REVOZ nebo dojde ke změně v seznamu speciálních hnacích vozidel dle IS REVOZ. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti při jízdě na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h, a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí nebo přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h, a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí nebo přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší (viz výše).
- g) Vojenská přeprava – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy se jedná o vlak vojenské přepravy nebo dojde ke změně týkající se vojenské přepravy. Do položky uvede číslo vydané EDPS, kterou je vojenská přeprava projednána. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
- h) Jiná omezující opatření – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy je na vlaku jiné omezující opatření ve smyslu předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ nebo dojde k jeho změně. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
- i) Úkony (přidání, změna, zrušení) – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy požaduje provádět v nácestných bodech úkony s vlakem, které nejsou obsaženy v přidělené trase. Dopravce má právo měnit pouze úkony, které jsou označeny jako úkony dopravce. Pokud odchýlně od přidělené trasy nebudou dopravcem prováděny v dopravním bodě žádné úkony, dopravce je povinen všechny dříve přidělené úkony smazat a zadat úkon „Všechny plánované úkony dopravce zrušeny“. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Seznam úkonů je uveden v Příloze B.
- j) Poznámka k bodu – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy dojde ke změně v poznámce týkající se příslušného bodu. Pokud dojde ke změně v poznámce k bodu, je tato informace zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku.
- k) HV – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy dojde ke změně v HV. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti při jízdě přes výhybky odbočným směrem, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě přes výhybky odbočným směrem“ (viz výše). Za změnu hnacích vozidel se považuje i vedení vlaku náhradní dopravou – v tomto případě změní hnací vozidla na řadu ND případně NDN. V ISOR a provozních aplikacích je uvedena informace o ND případně NDN.
- l) Druh vlaku – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy požaduje vedení vlaku pod jiným druhem vlaku (např. vlak Pn bude veden jako lokomotivní vlak (Lv), nebo vlak R bude veden jako Sv). Dopravce nesmí změnit druh vlaku takovým způsobem, aby došlo ke zvýšení přednosti v jízdě ve smyslu čl. 252 SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti

vlaku, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“.

- m) Cílová stanice vlaku nákladní dopravy v zahraničí. Dopravce informuje o skutečnosti, že došlo ke změně cílové stanice vlaku v zahraničí. Jedná se o informativní údaj, který nemá žádný vliv na řízení provozu na síti Správy železnic.

A.12 ZMĚNA ÚKONŮ, MANIPULACE PO TRASE PŘI AKTIVACI

- A.12.1 Změnu úkonů prostřednictvím změny parametrů při aktivaci provádí dopravce.
- A.12.2 Dopravce informuje o změně úkonů odchylných od přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivacích (viz A.11). Změna úkonů zadaných v rámci změny parametrů při aktivacích nemění přidělený DJŘ.
- A.12.3 Seznam úkonů je uveden v Příloze B.
- A.12.4 Pokud dopravce požaduje zohlednění nových úkonů nebo manipulace do přidělené trasy, použije aparát plánovaného odklonu (viz A.7). Pokud dopravce nepožaduje zohlednění nových úkonů v přidělené trase a předpokládaný čas úkonu přesáhne čas operativního času úkonu uvedený v Příloze B, informuje o čase předpokládaného odjezdu prostřednictvím zprávy Předpověď jízdy vlaku.
- A.12.5 Pro změnu úkonů v rámci změny parametrů při aktivacích platí tato pravidla:
- Pokud v daném bodě existují úkony a mají být všechny zrušeny, zadá dopravce úkon „Všechny plánované úkony dopravce zrušeny“.
 - Pokud v daném bodě dojde ke změně v úkonech, zadá dopravce pouze ty úkony, které budou v daném bodě prováděny.
 - Pokud dopravce nezadá žádný úkon, platí předchozí stav úkonů.
 - Odebrání úkonů nemá vliv na Nesouhlas s jízdou (viz A.36).
 - Přidání úkonů způsobí Nesouhlas s jízdou z daného bodu příp. bodu aktuálního výskytu vlaku.
- A.12.6 V případě, že není možno předat změnu úkonů prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání změny úkonů do ISOR.
- A.12.7 Po aktivaci je změna úkonů možná prostřednictvím zprávy Složení vlaku v COMPOST.

A.13 ZMĚNA TECHNOLOGIE VE STANICI PŘI AKTIVACI

- A.13.1 Změnu technologie prostřednictvím změny parametrů při aktivaci provádí dopravce.
- A.13.2 Dopravce je povinen informovat o požadavcích na novou technologii práce ve stanici, která není zapracována v přidělené trase nebo platných pomůckách JŘ. Dopravce informuje o této skutečnosti prostřednictvím změny parametrů při aktivaci (A.11) úkonem doplněným v případě potřeby poznámkou k příslušnému bodu.
- A.13.3 Za změnu technologie se považuje i přechod zátěže z jedné trasy na trasu jinou, pokud se nejedná o trasu vzniklou skládáním tras (viz A.14).
- A.13.4 Po aktivaci je možné informovat o změně technologie prostřednictvím COMPOST.
- A.13.5 V případě, že není možno předat změnu technologie prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek na změnu technologie PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání požadavku do ISOR.

A.14 SKLÁDÁNÍ TRAS PŘED AKTIVACÍ

- A.14.1 Skládání tras provádí dopravce.
- A.14.2 SŽ umožňuje dopravcům složení několika dříve přidělených tras do jedné nové trasy. Složením trasy dochází k zániku původních DJŘ a vzniku nového DJŘ.
- A.14.3 Skládáním tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro skládání tras.
- A.14.4 Skládání tras smí dopravce provádět pouze v dopravních bodech, kde je složení tras dopravně vhodné.
- A.14.5 Skládat lze pouze trasy, které na sebe v bodě složení časově navazují. Odjezd návazné trasy musí být po příjezdu trasy předchozí v intervalu + 3 minuty až +720 minut.
- A.14.6 V bodě složení tras bude složené trase vytvořen automaticky pobyt v délce 3 minuty s úkonem „Zastavení ze služebních důvodů dopravce“.
- A.14.7 V případě že dopravce chce změnit parametry složené trasy, může využít aparát „Změna parametrů při aktivaci“ (viz. A.11).
- A.14.8 V rámci skládání tras jsou až do doby vyhlášení zachována původní čísla tras.
- A.14.9 Trasa použitá pro složení tras již nesmí být použita pro další složení tras.
- A.14.10 Důsledkem skládání tras je zánik původních identifikací TRID a PAID v denním tvaru a vznik nových identifikací TRID a PAID.
- A.14.11 Původní trasy jsou na příslušné dny deaktivovány.
- A.14.12 Trasy, které jsou použity pro skládání tras, jsou považovány za využité z důvodu složení tras.
- A.14.13 Důsledkem skládání tras je vytvoření TJŘ ad hoc vlaku pro složenou trasu (viz A.40).
- A.14.14 Složené trase bude přidělen bezplatný produkt „DJŘ vznikl na základě složení tras s přidělenou kapacitou“.

A.15 AKTIVACE

- A.15.1 Aktivaci trasy provádí dopravce.
- A.15.2 Pokynem dopravce k zavedení/odřeknutí vlaku je aktivace/deaktivace v prostředí KADR nebo datová komunikace s KADR.
- A.15.3 Jízda vlaku bez provedení aktivace dopravcem není možná.
- A.15.4 Výchozí stav přidělených tras ve vztahu k aktivacím je tento:
- A.15.5 Trasy pp jsou ve stavu „k deaktivaci“ - nekoná-li dopravce, jsou 12 hodin po čase přiděleného odjezdu z dopravního bodu systémem automaticky deaktivovány. Totéž platí pro trasy přidělené žádostem z KADR, kde žadatel při podání žádosti neudělí dopředný souhlas s aktivací trasy.
- A.15.6 Ostatní trasy jsou ve stavu „k aktivaci“ - nekoná-li dopravce, jsou 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z dopravního bodu systémem automaticky aktivovány.
- A.15.7 Trase nesmí být změněn stav takovým způsobem, aby vznikly 2 nespojitě aktivované úseky.
- A.15.8 Již aktivovaná trasa, která nebude využita, musí být dopravcem deaktivována, a to nejpozději 20 hodin po čase přiděleného odjezdu z příslušného bodu.

- A.15.9 SŽ nabízí dopravcům na základě žádosti dopravce převedení všech tras zkonstruovaných v rámci ročního JŘ do stavu „k deaktivaci“.
- A.15.10 V případě požadavku na umožnění jízdy deaktivovaného vlaku podá dopravce novou žádost o trasu, která bude zpracována v souladu s tímto předpisem.

A.16 ZRUŠENÍ/ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY

Trasa přidělená v rámci procesu „Žádost o trasu“ může být zrušena nebo zkrácena, a to z důvodu na straně žadatele, dopravce nebo SŽ.

A.17 ZRUŠENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY V CELÉ TRASE Z DŮVODU NA STRANĚ ŽADATELE NEBO DOPRAVCE

- A.17.1 Zrušení trasy před aktivací provádí žadatel. Zrušení trasy při aktivaci nebo po aktivaci provádí dopravce.
- A.17.2 V případě zrušení přidělené trasy z důvodu na straně žadatele provádí žadatel odřeknutí přidělené trasy v příslušných dnech prostřednictvím obsluhy webového rozhraní KADR, záložky „Žádosti“, případně datovou komunikací s KADR.
- A.17.3 V případě zrušení přidělené trasy z důvodu na straně dopravce provádí dopravce deaktivaci přidělené trasy v příslušných dnech prostřednictvím obsluhy webového rozhraní KADR, záložky „Aktivace“, případně datovou komunikací s KADR.
- A.17.4 V případě zrušení přidělené trasy z důvodu na straně dopravce po již proběhlé aktivaci trasy provede dopravce deaktivaci prostřednictvím obsluhy webového rozhraní KADR, záložky „Aktivace“, případně datovou komunikací s KADR. V tomto případě je možné provést zrušení trasy pouze na jeden den.
- A.17.5 Nemůže-li deaktivaci trasy provést dopravce, provede deaktivaci trasy PD na základě žádosti dopravce. PD smí provést zrušení přidělené trasy pouze na žádost dopravce v případě nefunkčnosti nebo nedostupnosti KADR nebo datové komunikace s KADR. V případě požadavku dopravce na zrušení přidělené trasy sdělí dopravce PD tyto informace:
- a) číslo vlaku
 - b) datum jízdy vlaku
 - c) identifikaci TRID
 - d) úsek zkrácení přidělené trasy (Z – Přes – Do)
 - e) důvod zkrácení přidělené trasy.
- A.17.6 V případě zrušení přidělené trasy z důvodu na straně žadatele nebo dopravce je trasa považována za nevyužitou z příčin na straně žadatele nebo dopravce.

A.18 ZRUŠENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY V CELÉ TRASE Z DŮVODU NA STRANĚ SŽ

- A.18.1 V případě, že jsou důvody zrušení přidělené trasy na straně SŽ, provede zaměstnanec SŽ odejmutí kapacity dráhy na základě požadavku žadatele:
- A.18.2 Zrušení trasy v důsledku plánované výluky s konstrukcí výlukového nákresného jízdního řádu (dále jen „VNJR“):
- a) Žadatel je povinen požádat o zrušení trasy v rámci svého vyjádření k návrhu VNJR nejpozději v termínu jeho předání O12 GR SŽ, tj. 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byl O12 GR SŽ postoupen návrh VNJR k připomínkám.

- b) V případě nesouhlasu žadatele s návrhem VNJŘ a následné koordinace připomínek k návrhu VNJŘ je žadatel povinen tento pokyn udělit O12 nejpozději v termínu 2 pracovní dny ode dne, kdy mu bylo oznámeno rozhodnutí O12 o konečné podobě VNJŘ.
- c) Pokud žadatel výše uvedený pokyn ve stanovených termínech nepodá, má se za to, že žadatel v důsledku plánované výluky nepožaduje žádné zrušení celé trasy; v případě pozdějšího rozhodnutí o zrušení celé trasy uplatní žadatel požadavek výhradně dle následujícího ustanovení.

A.18.3 Zrušení trasy v důsledku plánovaných výluk bez konstrukce VNJŘ:

Žadatel zašle pokyn na zrušení trasy e-mailem na adresu OSS@spravazeleznic.cz, přičemž v pokynu uvede čísla tras, datum odjezdu z výchozího dopravního bodu na síti SŽ a číslo ROV.

A.18.4 Zrušení trasy v důsledku výše neuvedených příčin (např. mimořádné události):

- a) Pokud vlak nebyl dosud aktivován, zašle žadatel pokyn na zrušení trasy e-mailem na adresu OSS@spravazeleznic.cz, přičemž v pokynu uvede čísla tras, datum odjezdu z výchozího dopravního bodu na síti SŽ a identifikaci mimořádné události.
- b) Pokud byl vlak již aktivován, provede deaktivaci trasy PD obsluhou ISOŘ na základě požadavku dopravce (viz bod A.31).

A.18.5 V případě zrušení přidělené trasy z důvodů na straně SŽ je trasa považována za nevyužitou z příčin na straně SŽ.

A.19 ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY Z DŮVODU NA STRANĚ DOPRAVCE

A.19.1 Zkrácení přidělené trasy provádí dopravce aparátem aktivací.

A.19.2 Zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně dopravce provádí dopravce jako deaktivaci prostřednictvím aparátu aktivací (viz A.15).

A.19.3 V případě zkrácení přidělené trasy z důvodů na straně dopravce je část trasy považována za nevyužitou z příčin na straně dopravce.

A.19.4 Pokud není možné deaktivaci části přidělené trasy provést dopravcem, provede deaktivaci trasy PD na základě žádosti dopravce. PD smí provést zkrácení přidělené trasy pouze na žádost dopravce v případě nefunkčnosti nebo nedostupnosti KADR nebo datové komunikace s KADR. V případě zkrácení přidělené trasy si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- a) číslo vlaku
- b) datum jízdy vlaku
- c) identifikaci TRID
- d) úsek zkrácení přidělené trasy (Z – Přes – Do)
- e) důvod zkrácení přidělené trasy.

A.20 ZKRÁCENÍ PŘIDĚLENÉ TRASY Z DŮVODU NA STRANĚ SŽ

A.20.1 Zkrácení přidělené trasy z důvodů na straně SŽ provede PD obsluhou ISOŘ jako deaktivaci na základě požadavku dopravce. Toto je možné až poté, co byl vlak v celé trase aktivován.

- A.20.2 Dopravce je o deaktivaci trasy informován prostřednictvím změny stavu na záložce „Žádosti“ a „Aktivace“. Do systému dopravce je tato skutečnost předána prostřednictvím datové komunikace ve věci aktivací.
- A.20.3 V případě zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně SŽ je část trasy považována za využitou z příčin na straně SŽ.

A.21 DIALOG „PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM“

Tento proces zahrnuje činnosti dopravce od okamžiku aktivace trasy po zahájení jízdy vlaku z daného dopravního bodu.

A.22 SLOŽENÍ VLAKU

- A.22.1 Složení vlaku pořizuje dopravce.
- A.22.2 Oblast složení vlaku je řešena tímto předpisem. Pro datovou komunikaci je zveřejněno Datové rozhraní COMPOST. Pro dopravce bez vlastního IS slouží k pořizování dat IS webCOMPOST.
- A.22.3 Pokud informace pořízené dopravcem v rámci zprávy Složení vlaku nebo Složení vlaku v osobní dopravě obsahují mimořádnosti definované v čl. 259 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, je tato skutečnost předána do ISOR.
- A.22.4 V rámci zprávy Složení vlaku nebo Složení vlaku v osobní dopravě je možno informovat o změně úkonů v dopravních bodech (viz A.11).
- A.22.5 V případě, že dojde v rámci operativního řízení vlaků ke spojení vlaků dvou odlišných dopravců, odpovídá za pořízení zprávy Složení vlaku nebo Složení vlaku v osobní dopravě ten dopravce, pod jehož identifikací TRID je spojená trasa vedena v ISOR.

A.23 PŘIPRAVENOST VLAKU K ODJEZDU

- A.23.1 Připravenost vlaku k odjezdu pořizuje dopravce.
- A.23.2 Oblast připravenosti k odjezdu vlaku je řešena tímto předpisem. Pro datovou komunikaci je zveřejněno Datové rozhraní COMPOST. Pro dopravce bez vlastního IS slouží k pořizování dat IS webCOMPOST.
- A.23.3 V případě, že dojde v rámci operativního řízení vlaků ke spojení vlaků dvou odlišných dopravců, odpovídá za pořízení zprávy Vlak připraven vlaku ten dopravce, pod jehož identifikací TRID je spojená trasa vedena v ISOR.

A.24 VÝKONY STROJVEDOUČÍHO

- A.24.1 Informaci o čísle licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo vlaku pořizuje dopravce.
- A.24.2 Oblast pořizování informací o výkonu strojvedoucího je řešena tímto předpisem. Pro datovou komunikaci je zveřejněno Datové rozhraní COMPOST. Pro dopravce bez vlastního IS slouží k pořizování dat IS webCOMPOST.

A.25 DIALOG „JÍZDA VLAKU“

Tento proces zahrnuje činnosti dopravce v průběhu jízdy vlaku.

A.26 ZMĚNA GEOGRAFICKÉ POLOHY ZA JÍZDY VLAKU – PROVOZNÍ ODKLON

- A.26.1 Žádost o provozní odklon podává dopravce. Provozní odklon přiděluje PD.

- A.26.2 V případě, že je nutné vést již aktivovaný vlak po jiné než přidělené cestě z důvodu na straně SŽ, bude toto provedeno PD v ISOŘ aparátem provozního odklonu po domluvě s dopravcem.
- A.26.3 Provozní odklon je možné provést pouze u vlaků, které byly aktivovány.
- A.26.4 Provozní odklon není možné použít pro řešení opatření plánovaných výluk.
- A.26.5 PD může využít aparát provozního odklonu na základě žádosti dopravce. V případě provozního odklonu na žádost dopravce sdělí dopravce PD tyto informace:
- číslo vlaku, které má jet provozním odklonem
 - datum jízdy vlaku
 - identifikaci TRID
 - přesnou topologii odklonové trasy vlaku (Z – Přes – Do)
 - důvod odklonu
 - případné úkony na odklonové trase
 - parametry vlaku pro novou trasu vlaku (změna HV, délku a hmotnost vlaku)
 - rozbor vlaku na odklonovém úseku, pokud se liší od rozboru platného na původní trase na odjezdu z dopravního bodu odklonu.
- A.26.6 Pokud PD neobdrží výše uvedené informace, provozní odklon na základě žádosti dopravce nevytvoří.
- A.26.7 V případě vzniku provozního odklonu vznikne nový DJŘ z počátku místa odklonu s původní identifikací TRID v denním tvaru a novou identifikací PAID. Tento DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je datovou komunikací předán do systému dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- A.26.8 Původní trasa je deaktivována z místa počátku odklonu do původní cílové stanice. U původní trasy určí PD důvod deaktivace na základě důvodu vzniku odklonové žádosti.
- A.26.9 Obdobným způsobem je řešena i jízda vlaku objízdnou trasou, vyjma případů uvedených v prováděcích nařízeních k předpisu SŽDC D7 (Předpis pro operativní řízení provozu)
- A.26.10 Při použití provozního odklonu dojde:
- ke ztrátě informací (např. úkonů), které jsou vázané na původní trasu vlaku mezi místem počátku odklonu a místem návratu do bodu ležícího na původní trase; tyto informace se na novou trasu nepřenášejí;
 - k tzv. „protičasu“, což znamená, že čas přiděleného odjezdu v některém dopravním bodě může být dříve než čas příjezdu původní trasy do tohoto dopravního bodu.
- A.26.11 Při provozním odklonu zůstane zachováno pravidlo maximální časové délky celé trasy (max. 20 hodin).
- A.26.12 V případě zrušení nutnosti vedení vlaku odklonem je možné opětovným použitím aparátu provozního odklonu vést vlak po původní trati.
- A.27 ZMĚNA PARAMETRŮ ZA JÍZDY VLAKU (MIMOŘÁDNOSTI NA VLAKU, ÚKONY)**
- A.27.1 Informaci o změně parametrů vlaku za jízdy vlaku pořizuje dopravce.

- A.27.2 Po provedení aktivace vlaku jsou dopravci dostupné způsoby informování o změně parametrů přidělené trasy prostřednictvím COMPOST.
- A.27.3 Pravidla pro změnu úkonů jsou popsána v čl. A.11.
- A.27.4 Není-li možné informovat o změně parametrů trasy nebo úkonů prostřednictvím IS, může dopravce v souladu s čl. 259 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ informovat o mimořádnostech na vlaku PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího.
- A.27.5 Při změně mimořádností na jedoucím vlaku méně než 30 minut (součet jízdních dob) před místem změny, bude v ISOR automaticky vystaven Nesouhlas s jízdou z bodu aktuálního výskytu vlaku z důvodu rozporu v datech (viz A.36).
- A.27.6 Při změně mimořádností na jedoucím vlaku více než 30 minut (součet jízdních dob) před místem změny, bude v ISOR automaticky vystaven Nesouhlas s jízdou z bodu změny mimořádností vlaku z důvodu rozporu v datech (viz A.36).

A.28 ZMĚNA TECHNOLOGIE VE STANICI ZA JÍZDY VLAKU

- A.28.1 Informaci o změně technologie ve stanici za jízdy vlaku pořizuje dopravce.
- A.28.2 Za jízdy vlaku je možné informovat o změně technologie ve stanici (viz A.13) prostřednictvím COMPOST.
- A.28.3 Pokud není možné informovat SŽ o změně technologii ve stanici, sdělí dopravce požadavek na změnu technologie PD. PD zajistí zadání požadavku do ISOR.
- A.28.4 Dopravce musí PD SŽ sdělit dopravnu zastavení, důvod pobytu (konkrétní úkon) a předpokládanou dobu pobytu.
- A.28.5 Pokud nelze z provozních důvodů zastavení vlaku vykonat, odmítne PD tento požadavek vykonat.

A.29 INFORMOVÁNÍ O NEPLÁNOVANÉ (NEPŘEDPOKLÁDANÉ) NÁHRADNÍ DOPRAVĚ ZA JÍZDY VLAKU

- A.29.1 Informování o neplánované (nepředpokládané) náhradní dopravě za jízdy vlaku provádí dopravce.
- A.29.2 Dopravce informuje o neplánovaném (nepředpokládaném) nahrazení vlaku osobní dopravy náhradní dopravou prostřednictvím změnou parametrů při aktivaci v IS KADR nebo prostřednictvím informace Složení vlaku v osobní dopravě v IS COMPOST. Pro tyto účely se využívá řada HV ND případně NDN.
- A.29.3 Pokud není možné z důvodu nedostupnosti KADR nebo COMPOST poříditi informaci o náhradní dopravě, smí tuto informaci poříditi PD na základě žádosti dopravce do ISOR.
- A.29.4 ND nebo NDN smí používat číslo vlaku shodné s číslem vlaku, který v daný úsek nahrazuje pouze tehdy, že vlak časově navazuje na ND nebo NDN. V případě že, vlak na ND nebo na NDN nenavazuje, nesmí být použito číslo shodné s číslem vlaku, aby nedošlo k násobnému výskytu čísla vlaku na síti SŽ.
- A.29.5 V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení operativní náhradní dopravy sdělí dopravce PD SŽ tyto informace:
- a) číslo vlaku, na kterém má být zavedena/rušena ND nebo NDN
 - b) datum jízdy vlaku
 - c) identifikaci TRID
 - d) úsek, ve kterém vlak je nahrazen ND nebo opačně zaveden vlak místo ND

e) důvod zavedení/rušení ND.

A.29.6 Pokud PD neobdrží od dopravce výše uvedené informace, ND nevytvoří.

A.30 NÁHRADNÍ PROPOJENÍ TRASY VLAKU

A.30.1 Žádost o náhradní propojení trasy vlaku podává dopravce. Náhradní propojení trasy vlaku provádí PD.

A.30.2 Náhradní propojení trasy vlaku je stav propojení částí trasy vlaku, kdy vzhledem k mimořádnosti v provozu nelze využít všechny části trasy jízdou vlaku ani ND, ale zbytek trasy za mimořádnosti v provozu musí být z provozních důvodů použit.

A.30.3 O náhradní propojení trasy vlaku požádá dopravce PD. PD posoudí, zda je žádost oprávněná. Pokud žádost není oprávněná, PD odmítne vytvoření náhradního propojení trasy vlaku a nalezne s dopravcem jiné vhodné řešení.

A.30.4 V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku sdělí dopravce PD tyto informace:

- a) číslo vlaku, na kterém má být zavedeno/rušeno náhradní propojení trasy vlaku
- b) datum jízdy vlaku
- c) identifikaci TRID
- d) úsek, ve kterém je vlak nahrazen náhradním propojením trasy vlaku
- e) důvod zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku.

A.30.5 Pokud PD neobdrží od dopravce výše uvedené informace, nevytvoří náhradní propojení trasy vlaku.

A.30.6 V dopravním bodě konce náhradního propojení trasy vlaku dopravce pořídí informace Složení vlaku/Složení vlaku v osobní dopravě, Vlak připraven a Výkony strojvedoucího.

A.30.7 Při plánované náhradní dopravě (evidované i neevidované) nelze provést náhradní propojení trasy vlaku.

A.31 UKONČENÍ JÍZDY VLAKU VE VÝCHOZÍ NEBO NÁCESTNÉ STANICI

A.31.1 Ukončení jízdy vlaku ve výchozí nebo nácestné stanici provádí dopravce.

A.31.2 V případě, že dopravce požaduje ukončení jízdy vlaku ve výchozí nebo nácestné stanici, oznámí dopravce tuto skutečnost obsluhou KADR, záložky „Aktivace“ nebo datovou komunikací s KADR, kde provede deaktivaci trasy z místa ukončení jízdy vlaku (viz A.16).

A.31.3 Nemůže-li deaktivaci přidělené trasy provést dopravce, provede deaktivaci na jeho žádost PD.

A.31.4 V případě, že vlak bude v této stanici odstaven, vyčká dopravce odstavení vlaku v ISOR. Více o odstavení vlaku viz A.32.

A.31.5 Pokud je jízda vlaku ukončena ve výchozí stanici z důvodu dosažení maximální hodnoty zpoždění, provede ISOR automatickou deaktivaci trasy ve výchozí stanici.

A.31.6 Pokud je jízda vlaku ukončena v nácestné stanici z důvodu dosažení maximální hodnoty zpoždění, provede ISOR automatické odstavení vlaku v nácestné stanici.

- A.31.7 V případě, že jízda vlaku bude ve výchozí nebo nácestné stanici ukončena z důvodů na straně SŽ, provede deaktivaci trasy PD obsluhou ISOR na základě žádosti dopravce.

A.32 Odstavený vlak

- A.32.1 Žádost o odstavení vlaku podává dopravce. Odstavení vlaku provádí PD.
- A.32.2 Odstavení vlaku je stav v životním cyklu vlaku, kdy vlak nedosáhne cílové stanice vlaku a dopravce požaduje jeho dočasné odstavení na síti SŽ. V tomto případě kontaktuje dopravce PD s požadavkem na odstavení vlaku, a to prostřednictvím datové komunikace se systémem ISOR nebo telefonicky.
- A.32.3 PD určí ve spolupráci s dopravcem vhodnou stanici k odstavení vlaku a provede v systému ISOR odstavení vlaku.
- A.32.4 V případě odstavení vlaku na žádost dopravce sdělí dopravce PD tyto informace:
- a) číslo vlaku, který má být odstaven
 - b) datum jízdy vlaku
 - c) identifikaci TRID
 - d) přesný název dopravního bodu odstavení vlaku
 - e) důvod odstavení
 - f) plánovanou dobu odstavení.
- A.32.5 Proces odstavení vlaku může vyvolat i PD, např. z důvodu nesjízdnosti trati nebo dosažení maximálního zpoždění na síti SŽ. V tomto případě PD před odstavením vlaku kontaktuje dopravce.
- A.32.6 PD smí provést odstavení vlaku i bez žádosti dopravce v případě propadnutí kapacity dráhy za předpokladu, že není možné získat vyjádření dopravce.
- A.32.7 V případě propadnutí kapacity v některém z tranzitních bodů trasy vlaku dojde k automatickému odstavení vlaku v dopravně zvolené aplikaci ISOR se všemi důsledky na zbytek trasy vlaku.
- A.32.8 Odstavením dojde k deaktivaci trasy vlaku od místa odstavení do cílové stanice. Číslo vlaku platné v místě odstavení vlaku a cílová stanice trasy zůstávají v datech zachovány.
- A.32.9 Informace o odstavení vlaku je zobrazena v ISOR a je předána do IS dopravce datovou komunikací.

A.33 Pokračování jízdy odstaveného vlaku

- A.33.1 Pokud pominou důvody pro odstavení vlaku, je možné opět umožnit jízdu vlaku. Jízda vlaku může být umožněna aparátem oživení vlaku nebo jako nový výchozí vlak z místa odstavení.

A.34 Oživení odstaveného vlaku

- A.34.1 Žádost o oživení odstaveného vlaku podává dopravce.
- A.34.2 V případě, že vlak je ve stavu odstaveného vlaku, je možné pořídit žádost o oživení odstaveného vlaku v KADR nebo datovou komunikací s KADR.

- A.34.3 Žádost o oživení odstaveného vlaku se spouští v prostředí KADR na záložce „Aktivace“.
- A.34.4 Do žádosti o oživení odstaveného vlaku dopravce uvede denní identifikaci TRID vlaku, u nějž požaduje oživení. Pokud je daný vlak ve stavu odstavení, umožní KADR pořídit novou žádost z místa odstavení do cílové stanice standardními ovládacími prvky.
- A.34.5 Po přidělení žádosti o oživení odstaveného vlaku vznikne nový DJŘ s původní denní identifikací TRID odstaveného vlaku a novou identifikací PAID. Tato trasa je předána do všech návazných systémů včetně systému dopravce.
- A.34.6 Pro oživení odstaveného vlaku nelze použít již přidělenou trasu (např. trasu pp).
- A.34.7 Po předání přidělené trasy do ISOŘ dojde k automatickému oživení odstaveného vlaku.
- A.34.8 U oživeného vlaku lze provádět aktivace nebo deaktivace a pořizovat na něj informace Složení vlaku/Složení vlaku v osobní dopravě, a Vlak připraven. Pořízení informace Složení vlaku/Složení vlaku v osobní dopravě a Vlak připraven je v případě oživení odstaveného vlaku povinné.

A.35 NOVÝ VÝCHOZÍ VLAK JAKO POKRAČOVÁNÍ Odstaveného vlaku

- A.35.1 Dopravce může pro odvoz odstaveného vlaku použít dříve přidělenou trasu. V tomto případě nelze využít aparát oživení odstaveného vlaku. V tomto případě se jedná o nový výchozí vlak s identifikací TRID a PAID odlišnou od odstaveného vlaku.
- A.35.2 V tomto případě musí dopravce vždy informovat PD o skutečnosti, že nově vzniklý vlak je pokračováním odstaveného vlaku. Pro tyto účely je vhodné použít aparát změny parametrů při aktivacích (viz. A.11).

A.36 NESOUHLAS S JÍZDOU

- A.36.1 Nesouhlas s jízdou je oblast komunikace mezi dopravcem a PD.
- A.36.2 Nesouhlas s jízdou informuje, že aktivovaný vlak nemá splněny všechny podmínky pro jízdu vlaku.
- A.36.3 Výpravčí nesmí v případě nesouhlasu s jízdou vlaku tento vlak vypravit.
- A.36.4 Každý vlak má v ISOŘ jako výchozí stav „Nesouhlas s jízdou“, který je platný do doby splnění všech podmínek pro jízdu vlaku.
- A.36.5 Nesouhlas s jízdou vlaku je generován na základě nesplnění stanovených podmínek pro daného dopravce, popřípadě dopravní bod.
- A.36.6 Nesouhlas s jízdou bude ISOŘ vystaven v těchto případech:
- Vlak nemá rozbor – Nesouhlas s jízdou je vystaven od místa chybějícího rozboru vlaku. Nesouhlas je odvolán doručením rozboru vlaku.
 - Vlak nemá připravenost vlaku – Nesouhlas s jízdou je vystaven od místa, kde je požadována připravenost vlaku. Nesouhlas je odvolán doručením zprávy Vlak připraven.
 - Vlak nebyl vyhlášen v plánu vlakové dopravy – Nesouhlas s jízdou je vystaven od místa chybějícího vyhlášení plánu vlakové dopravy. Nesouhlas je odvolán vyhlášením v plánu vlakové dopravy.
 - Vlak má rozpor v datech (mimořádnost na vlaku, nelogický rozbor vlaku apod.) – Nesouhlas s jízdou je vystaven od místa, kde dochází k rozporu v datech. Nesouhlas je odvolán vyhlášením v plánu vlakové dopravy.

- e) Úkon z důvodu manipulace, změny HV, odvěšení nebo přivěšení v dopravním bodě – Nesouhlas s jízdou je vystaven od místa úkonu. Nesouhlas je odvolán pořízením zprávy Vlak připraven.
- f) Existuje vlak stejného čísla – Nesouhlas s jízdou je vystaven v dopravním bodě výskytu vlaku. Nesouhlas je odvolán přečíslováním vlaku a vyhlášením v plánu vlakové dopravy.
- g) Náskok mimo stanovený časový rámeček – Nesouhlas s jízdou je vystaven v dopravním bodě, kde dochází k odchylce od JŘ mimo stanovený časový rámeček. Nesouhlas je odvolán dosažením hodnoty povoleného náskoku.
- h) Zákaz jízdy PD – Nesouhlas s jízdou je vystaven PD v dopravním bodě určeném PD. Nesouhlas je odvolán zrušením nesouhlasu zásahem PD.
- i) Nedotrasováno – Nesouhlas s jízdou vlaku z dopravního bodu, odkud má trasa dále pokračovat, ale dosud nebyla přidělena kapacita dráhy. Nesouhlas s jízdou je do doby aktivace navazující části trasy.

A.36.7 V případě, že je vlaku vystaven Nesouhlas s jízdou, je tato skutečnost uvedena v ISOŘ v dotazu „Pohyb vlaku“.

A.37 ZMĚNA ČÍSLA VLAKU

A.37.1 Změnu čísla vlaku provádí PD.

A.37.2 V případě, že dojde k výskytu duplicitního čísla vlaku, bude ve výchozím bodě vlaku s duplicitním číslem vlaku automaticky vystaven Nesouhlas s jízdou (viz A.36).

A.37.3 PD kontaktuje dopravce v souladu s čl. 237 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a na základě pokynu dopravce provede přečíslování vlaku.

A.37.4 Informace o přečíslování je vyhlášena v ISOŘ. Při přečíslování vlaku nevznikne nový DJŘ ani TJŘ.

A.37.5 V některých případech může být přečíslování vlaku provedeno aparátem provozního odklonu (viz A.26). V tomto případě vznikne nový DJŘ se shodným TRID a novým PAID a také nový TJŘ.

A.37.6 Strojvedoucí bude o mimořádném přečíslování zpraven v souladu s čl. 237 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

A.38 INFORMACE O JÍZDĚ VLAKU

A.38.1 Informace o jízdě vlaku jsou vytvářeny provozními aplikacemi SŽ.

A.38.2 SŽ pořizuje prostřednictvím vlastních aplikací (IS, technologický software zabezpečovacího zařízení apod.) záznamy o jízdě vlaku včetně časových hodnot odchylek od přidělené trasy a jejich příčinách. Tyto aplikace odesílají pořízená data do ISOŘ, který tyto informace předává do návazných IS, včetně IS dopravce a současně je zobrazuje v ISOŘ.

A.39 PROGNÓZA JÍZDY VLAKU / OČEKÁVANÉ ZPOŽDĚNÍ

A.39.1 Prognózu jízdy vlaku vytváří dopravce a PD.

A.39.2 SŽ poskytuje informaci o prognóze jízdy vlaku. Východiskem pro výpočet jsou informace o jízdě vlaku, zprávy Vlak připraven, zprávy Předpověď jízdy vlaku obdržené od dopravce nebo předcházejícího IM a informace o očekávaném zpoždění pořízená dopravcem nebo zaměstnancem SŽ.

A.39.3 Informace o prognóze jízdy vlaku a očekávaného zpoždění je zobrazena v ISOŘ.

- A.39.4 Dopravce prostřednictvím zprávy Předpověď jízdy vlaku a zprávy Zpoždění vlaku informuje o skutečnosti, že není schopen dodržet čas odjezdu z příslušného dopravního bodu o více než 30 minut v případě vlaku nákladní dopravy a více než 10 minut v případě vlaku osobní dopravy a uvede informaci, kdy předpokládá, že jízda vlaku bude možná. Současně může uvést i důvod nedodržení času odjezdu.
- A.39.5 Pokud dopravce není schopen využít pro předání informací datovou komunikaci, informuje o očekávaném zpoždění PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího.
- A.39.6 Informace obsažené ve zprávě Předpověď jízdy vlaku a Zpoždění vlaku slouží SŽ jako doplňková informace při řízení provozu.

A.40 NAPOJENÍ TRAS

- A.40.1 Napojení tras provádí dopravce.
- A.40.2 Napojení tras je změna vazby mezi denním objektem TRID a jedním nebo více denními objekty PAID. Důsledkem napojení tras je zánik původní vazby identifikací TRID a PAID v denním tvaru a vznik nových vazeb TRID a PAID v denním tvaru.
- A.40.3 SŽ umožňuje dopravcům napojení několika dříve přidělených tras nebo jejich částí.
- A.40.4 Napojení tras je možné použít pouze pro jeden den jízdy.
- A.40.5 Každá trasa smí být použita pouze v rámci jednoho napojení. Část trasy použité pro napojení tras již nesmí být použita pro další napojení a úseky tras nepoužité pro napojení jsou deaktivovány.
- A.40.6 Při napojení tras musí být dodržena výchozí a cílová stanice z důvodu stability objektu TRID.
- A.40.7 Napojením nedochází k zániku původních DJŘ ani ke vzniku nového DJŘ.
- A.40.8 Napojením tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro napojení tras.
- A.40.9 Napojení tras smí být provedeno pouze v dopravních bodech, kde je napojení tras dopravně vhodné.
- A.40.10 Napojovat lze pouze trasy, které na sebe v bodě napojení geograficky navazují.
- A.40.11 Napojovat lze pouze trasy vlaků, které se vyskytují více než 30 minut (součet jízdních dob) před místem napojení. Trasy vlaků, které se vyskytují méně než 30 minut před místem napojení včetně výskytu ve výchozí stanici trasy, je možné napojit pouze tehdy, pokud je z místa napojení vystaven Zákaz s jízdou vlaku.
- A.40.12 Napojení tras v cílové stanici je možné pouze tehdy, pokud je vlak v dané stanici odstaven.
- A.40.13 Napojovaná trasa nesmí být ve stavu „aktivovaná“ nebo „deaktivovaná“.
- A.40.14 V případě že dopravce chce změnit parametry napojené trasy, může použít aparát Změny parametrů při aktivaci (viz A.11) nebo Složení vlaku viz (A.22).
- A.40.15 V rámci napojování tras jsou zachována původní čísla tras.
- A.40.16 Důsledkem napojení tras není vytvoření nového tabelárního jízdního řádu.
- A.40.17 Napojení tras vyvolá Nesouhlas s jízdou v bodě napojení.

A.41 TABELÁRNÍ JÍZDNÍ ŘÁD

- A.41.1 SŽ zpřístupní TJŘ dopravci i žadateli.

A.41.2 IS SŽ vytváří v okamžiku přidělení kapacity dráhy automaticky TJŘ. TJŘ je od okamžiku přidělení dostupný v ETD a KADR. TJŘ obsazený v IS KADR není určen pro řízení vlaku strojvedoucím. Dále je TJŘ v okamžiku aktivace dostupný pro dopravce ve WebCOMPOST.

A.41.3 TJŘ je vytvořen jako důsledek:

- a) přidělení v rámci sestavy ročního jízdního řádu nebo jeho pravidelných změn;
- b) přidělení kapacity dráhy žádosti o trasu ad hoc (viz A.4), včetně pořízení žádosti o přidělení kapacity dráhy v případě nedostupnosti KADR (viz A.5);
- c) skládání tras (viz A.14);
- d) plánovaného odklonu (viz A.7);
- e) provozního odklonu (viz A.26).

A.42 INFORMACE O OMEZENÍCH INFRASTRUKTURY

A.42.1 Informace o plánovaných, nepředpokládaných a mimořádných omezeních infrastruktury včetně informací o skutečném průběhu jsou dostupné v IS DOMIN a v datové komunikaci s IS DOMIN. Popis datového rozhraní je zveřejněn na provoz.spravazeleznic.cz.

Příloha B (normativní)**Přehled úkonů používaných na síti SŽ****B.1 PŘEHLED ÚKONŮ POUŽÍVANÝCH NA SÍTI SŽ**

- B.1.1 Dopravce a žadatel na síti SŽ je povinen informovat o požadované technologii práce v dopravním bodě. Požadovanou technologii předává do IS SŽ formou úkonu v případě potřeby doplněného poznámkou k bodu. Seznam úkonů uvádí tabulka B.1.
- B.1.2 IM nemá povinnost požadované technologii práce v dopravním bodě vyhovět, pokud provedení není z dopravních důvodů možné nebo vhodné. IM má současně právo pořídit i úkon dopravce/žadatele.
- B.1.3 Úkony, u kterých je uvedeno, že se jedná o Pokyn, představují pokyn ve smyslu předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.
- B.1.4 Za operativní úkon se považuje úkon, který byl pořízen po přidělení trasy a není zohledněn v přiděleném DJŘ.
- B.1.5 Za plánovaný úkon se považuje úkon, který byl pořízen v rámci žádosti o trasu nebo procesu přidělení trasy a je zohledněn v přiděleném DJŘ.
- B.1.6 Při nepovinné připravenosti vlaku k odjezdu bude vystavený nesouhlas s odjezdem z příslušného dopravního bodu automaticky odebrán pořízením příjezdové informace v daném bodě. Povinná připravenost uváděná níže v tabulce není při odjezdu z dopravního bodu vyžadována v případě, kdy vlak přechází na náhradní dopravu.
- B.1.7 Vysvětlení sloupců tabulky B.1:
- **Zkratka** – zkrácený název úkonu. Zkratka se nepoužívá při komunikaci mezi zástupci dopravce a IM. Zkratka může být zobrazena v některých IS nebo výstupních sestavách IS.
 - **Název** – plný název úkonu. Tento název se používá při vzájemné komunikaci mezi zástupci dopravce a IM.
 - **Definice** – popis úkonu a případů jeho pořízení.
 - **Pořizovatel** – uvedení odpovědnosti za pořízení úkonu, zda jej pořizuje dopravce, žadatel nebo IM. Dopravce ani žadatel nemá právo pořizovat nebo upravovat úkony IM. IM má právo pořizovat a upravovat úkony IM. IM má současně právo v případě potřeby upravovat a doplňovat úkony zadané dopravcem nebo žadatelem.
 - **Význam pro řízení provozu** – vysvětlení významu úkonu pro zaměstnance podílející se na řízení a organizování drážní dopravy.
 - **Čas operativního pobytu (O/N)** – minimální doba [min] pobytu pro vlaky osobní (O) a nákladní (N) dopravy v případě, že bude úkon přidán dopravcem po přidělení trasy (v rámci změny parametrů při aktivacích) a v rámci zprávy *Složení vlaku/Složení vlaku v osobní dopravě*.
 - **Nesouhlas s jízdou** – informace, zda daný úkon vyvolá nesouhlas s odjezdem z příslušného dopravního bodu před příjezdem vlaku do daného dopravního bodu. Nesouhlas bude automaticky odebrán po pořízení příjezdové informace v daném bodě.
 - **Povinná připravenost** – v dopravním bodě, kde je tento úkon zadán, musí dopravce povinně pořídit zprávu *Vlak připraven*.

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
1/2	Pobyt kratší než 1/2 min	Informace, že daný vlak má v daném dopravním bodě pobyt kratší než půl minuty. Pravidla použití tohoto úkonu upravuje směrnice SŽ SM069.	dopravce, žadatel	Lze předpokládat zkrácení či prodloužení pobytu a jízdních dob v daném úseku.	---/---	Ne	Ne
AU	Administrativní úkony	Informace, že daný vlak má v daném dopravním bodě zastavení z důvodů provedení administrativních úkonů na straně dopravce.	dopravce, žadatel	Vlak osobní dopravy a nákladní dopravy zastavit vhodně.	---/---	Ne	Ne
Bezp	Pobyt z bezpečnostních důvodů	Informace, že daný vlak má v daném dopravním bodě pobyt nařízený IM z důvodu bezpečnosti.	IM	Informace, že daný vlak má v daném dopravním bodě pobyt nařízený IM z důvodu bezpečnosti.	---/---	Ne	Ne
clo	Celní a pasové odbavení	Informace, že na daném vlaku bude v dané stanici prováděno celní a pasové odbavení. Požadavek, aby vlak zastavil pro nástup a výstup orgánů celní správy.	dopravce, žadatel	Vlak osobní dopravy a nákladní dopravy zastavit vhodně nebo na místě určeném celní správou.	5/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou osobní dopravu – vyjma operativního úkonu.
DD	Zastavení jen z dopravních důvodů	Pokyn , že daný vlak v daném dopravním bodě nezastavuje z důvodů dopravce, avšak pouze z dopravních důvodů (např. křižování vlaků). Pokud tyto dopravní důvody pominou, vlak zastavovat nemusí.	IM	Informace o tom, že daný vlak v daném dopravním bodě nezastavuje na základě požadavku dopravce, avšak pouze z dopravních důvodů (např. křižování vlaků). Pokud tyto dopravní důvody pominou, vlak může projet.	2/---	Ne	Ne
DVD3	Povinnost jednat v dopravně D3 jako vlak druhý	Pokyn , aby daný vlak v dané dopravně D3 jednal jako vlak druhý dle ustanovení předpisu SŽ D3	IM	Vlak v dané dopravně D3 jedná jako vlak druhý dle ustanovení předpisu SŽ D3.	---/---	Ne	Ne

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
jiný	Jiný důvod pobytu	Informace, že daný vlak má v dané stanici zastavit. Používá se, pokud nelze použít žádný z existujících úkonů. Úkon musí být vždy doplněn textovou poznámkou, vysvětlující, proč bude mít vlak v dané stanici pobyt.	dopravce, žadatel	Vlak v dané stanici zastaví, podrobnosti jsou uvedeny v poznámce k bodu.	5/30	Ano	Ano
KMK *	Křížuje přestavením na manipulační kolej	Pokyn , že v dopravních na tratích řízených dle předpisu SŽ D3 dochází ke křížování/předjetí vlaků přestavením jednoho vlaku na manipulační kolej.	IM	Vlak v dopravně D3 má shodnou kolej s jiným vlakem. Daný vlak se po příjezdu přestaví na manipulační kolej, aby umožnil křížování s jiným vlakem.	---/---	Ne	Ne
KVPS	Konec veřejné postrkové služby	Informace, že v daném dopravním bodě je ukončena veřejná postrková služba	IM	Vlak z daného dopravního bodu nevyužívá veřejnou postrkovou službu.	---/---	Ano	Ne
Man	Manipulace s vozy	Informace, že daný vlak bude v daném dopravním bodě provádět posun s vozidly.	dopravce, žadatel	Vlak bude v dané stanici posunovat a provádět manipulaci s vozy - tj. přivěšení nebo odvěšení vozů. Podrobnosti mohou být uvedeny v poznámce k bodu.	5/60	Ano	Ano
Nást	Zastavení jen pro nástup	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě zastaví jen pro nástup cestujících. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	dopravce,		Nást.	Zastavení jen pro nástup	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě zastaví jen pro nástup cestujících. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
NezvZ	Nezveřejněné zastavení	Informace, že vlak osobní dopravy v daném dopravním bodě je určen pro nástup a výstup uzavřené skupiny cestujících (osob). Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	dopravce, žadatel	Vlak v dané stanici zastavuje pro nástup a výstup cestujících. Příjezd a odjezd vlaku daného vlaku, ani jízdni řád pro cestující se nezveřejňuje v IS.	2/---	Ne	Ne
NNP	Nečeká na žádné přípoje	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě nečeká na žádné přípoje a smí ihned po dosažení času odjezdu odjet. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	dopravce, žadatel	Vlak může po nástupu a výstupu cestujících odjet, pokud již dosáhl času odjezdu, aniž by čekal na jiné zpožděné vlaky.	---/---	Ne	Ne
NSM	Nástup osoby se sníženou mobilitou	Informace, že do daného vlaku v daném dopravním bodě bude nastupovat osoba se zdravotním postižením a osoba s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „OOSPO“). Dopravce má povinnost dostupnými prostředky prověřit realizovatelnost přepravy OOSPO včetně možností přístupu na nástupiště. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC. Doplnující informace k přepravě OOSPO dopravce uvede do poznámky k danému bodu (např. informace o přestupu, asistenci ...).	dopravce, žadatel	Vlak je nutno zastavit přednostně na koleji umožňující bezbariérový přístup.	2/---	Ne	Ne
NVC	Nástup a výstup cestujících (komerční zastavení)	Informace, že u daného vlaku v daném dopravním bodě vlak osobní dopravy zastaví z důvodu nástupu a výstupu cestujících. Jedná se o zveřejněné zastavení. Úkon se uvádí i ve výchozím a cílovém bodě, pokud zde vlak zastavuje pro nástup a výstup cestujících.	dopravce, žadatel	Vlak musí být zastaven u nástupiště.	2/---	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; u operativního úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ne

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
OČP	Odjezd v čase příjezdu	Informace, že daný vlak smí z daného dopravního bodu odjet po nástupu a výstupu cestujících a současně ihned po příjezdu, avšak ne dříve, než je čas stanoveného příjezdu. IM jej umožní provést jen v případě, že to dovoluje aktuální provozní situace, pokud tím nedojde k narušení jízdy jiných vlaků. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	IM	Vlak osobní dopravy může z dané dopravní odjet po nástupu a výstupu cestujících a současně ihned po příjezdu, avšak ne dříve, než je čas stanoveného příjezdu.	---/---	Ne	Ne
ODPOS	Vlak odjíždí z dopravního bodu cestou posunu	Pokyn, že daný vlak odjíždí z daného dopravního bodu na návěst pro posun.	IM	Daný vlak odjíždí z daného dopravního bodu na návěst pro posun. O této skutečnosti není nutné jej zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OK	Pravidelný vjezd na obsazenou kolej	Pokyn, že daný vlak v dané stanici pravidelně vjíždí na obsazenou kolej.	IM	Vlak v dané ŽST pravidelně vjíždí na obsazenou kolej. Vlak není o jízdě na obsazenou kolej nutno zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OKV	Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly	Pokyn, že daný vlak v dané dopravně D3 pravidelně vjíždí na kolej obsazenou vozidly.	IM	Vlak v dané dopravně vjíždí na kolej obsazenou vozidly. Vlak není o jízdě na obsazenou kolej nutno zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OPD3	Ohlašovací povinnost na D3 nařízena	Pokyn, že strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla daného vlaku je povinen se v dané dopravně D3 ohlásit dirigujícímu dispečerovi v souladu s ustanovením předpisu SŽ D3.	IM	Strojvedoucí daného vlaku se musí v dané dopravně D3 ohlásit dirigujícímu dispečerovi v souladu s ustanovením předpisu SŽ D3.	1/1	Ne	Ne

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
OPV	Odjezd ihned po výstupu	Informace, že daný vlak smí z daného dopravního bodu odjet ihned po výstupu cestujících, a to i tehdy pokud nedosáhl času stanoveného odjezdu. IM jej umožní provést jen v případě, že to dovoluje aktuální provozní situace, pokud tím nedojde k narušení jízdy jiných vlaků. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	IM	Vlak osobní dopravy může z dané dopravní odjet ihned po výstupu cestujících, a to i tehdy, pokud nedosáhl času stanoveného odjezdu.			
Osa	Výměna lokomotivní čety – osa	Informace, že u daného vlaku v daném dopravním bodě dojde k výměně lokomotivní čety.	dopravce, žadatel	Vlak v dané stanici zastavte na místě určeném, obvyklém nebo vhodném pro výměnu lokomotivní čety.	5/10	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; u operativních o úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
OZ	Zastavuje od otevření zastávky	Informace, že daný osobní vlak v daném dopravním bodě zastavuje ode dne otevření zastávky. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	dopravce, žadatel	Daný osobní vlak v daném dopravním bodě zastavuje ode dne otevření zastávky. Den otevření zastávky bude závazně oznámen.	---/---	Ne	Ne
PV *	Přestavení vlaku	Pokyn, že vlak má v dané dopravně odlišnou vjezdovou a odjezdovou kolej a dochází v dané dopravně k přestavení vlaku.	IM	Vlak bude před odjezdem vlaku přestaven na jinou dopravní kolej, odkud bude jeho jízda povolena na návěst dovolující jízdu. Při přestavení nedochází k změně řazení vlaku.	10/20	Ne	Ne

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
SLD	Zastavení ze služebních důvodů dopravce	Informace, že vlak v daném dopravním bodě zastavuje ze služebních důvodů dopravce. Např. zákonná přestávka na jídlo, obsluha radiostanice, přestávka lokomotivní čety.	dopravce, žadatel	Informace o tom, že vlak zastavuje v daném dopravním bodě pouze z vnitřních důvodů na straně dopravce, kdy nevyžaduje součinnosti provozovatele dráhy. S vlakem nebude posunováno.	10/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
TP	Technická prohlídka	Informace, že na daném vlaku v daném dopravním bodě dojde k provedení technické nebo přepravní prohlídky.	dopravce, žadatel	Vlak v dané stanici provede technickou prohlídku, nutno zajistit zastavení/přestavení vlaku na vhodnou kolej.			
ÚDZ	Všechny úkony dopravce zrušeny	Informace, že dopravce požaduje zrušení všech dříve oznámených úkonů dopravce a z pohledu dopravce je v daném dopravním bodě možno projet.	dopravce, žadatel	Dopravce v daném dopravním bodě odchylně nepožaduje od předchozích informací žádné úkony. Je-li to dopravně možné, je s daným vlakem v dané dopravně možno projet. Informace. Pro osobní vlaky má zrušení pobytu pro nástup a výstup cestujících (všech adekvátních úkonů) stejný význam jako pobyt z dopravních důvodů.	---/---	Ne	Ne
ÚHV	Objetí hnacího vozidla	Informace, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku s objetím hnacího vozidla – posun nutný.	dopravce, žadatel	Informace o tom, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku s objetím hnacího vozidla – posun nutný.	5/5	Ne	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
ÚVL	Úvrať vlaku	Pokyn , že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku bez nutnosti výměny hnacího vozidla (není nutný posun).	IM	Informace o tom, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku bez nutnosti výměny hnacího vozidla (není nutný posun).	5/15	Ne	Ano, pokud dochází ke změně složení vlaku.

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
VHV	Změna HV	Informace, že v dané stanici bude u daného vlaku probíhat výměna, přivěšení a odvěšení (speciálního) vozidla na vlaku.	dopravce, žadatel	Vlak bude v dané dopravně měnit hnací vozidla (např. přivěšení, odvěšení hnacího vozidla, postrku). Nutný posun. Doplnující informace mohou být uvedeny v textové poznámce.	10/20	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; v případě zadání operativních o úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ano
VSM	Výstup osoby se sníženou mobilitou	Informace, že z daného vlaku bude v daném dopravním bodě vystupovat/přestupovat OOSPO. Dopravce má povinnost dostupnými prostředky prověřit realizovatelnost přepravy OOSPO včetně možnosti přístupu na nástupiště. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC. Doplnující informace k přepravě OOSPO dopravce uvede do poznámky k danému bodu (např. informace o přestupu, asistenci ...).	Dopravce, Žadatel	Vlak je nutno zastavit přednostně na koleji umožňující bezbariérový přístup.	2/---	Ne	Ne
Výst	Zastavení jen pro výstup	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě zastaví jen pro výstup cestujících. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce, Žadatel	Informace o tom, že vlak v daném dopravním bodě zastavuje jen pro výstup cestujících. Vlak se nevyhlašuje na IS pro cestující obsahující pouze odjezdové informace.	1/---	Ne	Ne

tabulka B.1 – Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

zkratka	název	definice	pořizovatel	význam pro řízení provozu	čas operativního pobytu (O/N)	nesouhlas s jízdou	povinná připravenost
Zás	Manipulace se zásilkou	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě bude manipulovat s obsahem vozů, avšak nebude provádět posun s vozidly.	Dopravce, Žadatel	Vlak v dané stanici zastaví a bude provádět nakládku nebo vykládku vozů, posun není vyžadován. Podrobnosti mohou být uvedeny v poznámce k bodu.	5/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou osobní dopravu – vyjma operativního úkonu).
ZB	Zkouška brzdy	Informace, že na vlaku bude v daném dopravním bodě prováděna zkouška brzdy.	Dopravce, Žadatel	Vlak bude v dané dopravně provádět zkoušku brzdy. Úkon se neuvádí v dopravních, kde dopravce neprovádí jiné úkony, které dle vnitřních předpisů dopravce nebo předpisů SŽ provedení zkoušky vyžadují.	10/60	Ano	Ano, (neplatí pro plánované vlaky; v případě zadání operativního úkonu platí pro všechny vlaky).
Znam	Zastavení jen na znamení	Informace, že vlak osobní dopravy bude v daném dopravním bodě zastavovat pouze na znamení. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce, Žadatel	Vlak v daném dopravním bodě zastavuje pouze někdy. Možnost zkrácení nebo prodloužení pobytu nebo jízdnicích dob v daném úseku.	---/---	Ne	Ne
ZVPS	Začátek veřejné postrkové služby	Informace, že v daném dopravním bodě je zahájena veřejná postrková služba	IM	Vlak z daného dopravního bodu využívá veřejnou postrkovou službu.	---/---	Ne	Ano
ZČV*	Změna čísla vlaku	Informace, že v daném dopravním bodě dochází ke změně čísla vlaku	IM	Vlak v daném dopravním bodě zastaví z důvodů dopravce v souvislosti se změnou čísla vlaku. Vlak pro cestující nemusí zastavit u nástupiště.	1/1	Ne	Ne
POZNÁMKA * Úkon bude používán od data vyhlášení							

Příloha C (normativní)**Pravidla pro používání funkcí hnacích vozidel v datové komunikaci na síti SŽ****OBSAH**

	strana
C.1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ K PŘÍLOZE D.....	81
C.2 VÝZNAM FUNKCÍ HNACÍCH VOZIDEL.....	81
C.3 PRAVIDLA VÝSKYTU FUNKCÍ HNACÍCH VOZIDEL.....	81
C.4 MODELOVÉ PŘÍKLADY POUŽITÍ FUNKCÍ HV NA VLAKU.....	82
C.5 SUNUTÍ VLAKU.....	88
C.6 VLAK JE SEŠTAVEN Z MOTOROVÝCH / ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK.....	97

C.1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ K PŘÍLOZE C

- C.1.1 Příloha C stanovuje pravidla pro pořizování informací o funkcích a pořadí HV na vlaku v datové komunikaci s IS SŽ. Příloha C uvádí možné modelové případy použití funkcí HV.
- C.1.2 Pravidla uvedená v této příloze jsou platná pro pořizování informací do IS SŽ zaměstnanci žadatele/dopravce nebo zaměstnanci SŽ, vykonává-li činnost dopravce. Pravidla platí pro pořizování informací prostřednictvím přímého pořízení do IS SŽ nebo datové komunikace s IS SŽ. Uvedená pravidla vychází z technické dokumentace k TSI TAF/TAP. Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ s těmito pravidly počítá a umožňuje je.
- C.1.3 Pro účely datové komunikace se za hnací vozidla považují pouze HV vyvíjející tažnou sílu. K hnacím vozidlům nevyvíjejícím tažnou sílu se přistupuje jako k taženým vozidlům.

C.2 VÝZNAM FUNKCÍ HNACÍCH VOZIDEL

- C.2.1 Význam funkcí hnacích vozidel je uveden v tabulce D. 1.

tabulka C.1 - Funkce hnacích vozidel

číslo funkce	název funkce	popis významu funkce dle TSI TAF/TAP	počet HV v dané funkci
1	v čele vlaku	Označuje hnací vozidlo v čele vlaku.	1-6
2	vložené	Označuje hnací vozidlo zařazené uvnitř vlaku, které nesplňuje podmínky zařazení mezi funkce ostatních hnacích vozidel. Od hnacích vozidel ostatních funkcí je odděleno taženým vozidlem.	1-6
3	postrk	Označuje hnací vozidlo na konci vlaku, které příležitostně pomáhá vlaku dodatečnou trakční silou k překonání stoupání.	1-6
4	nezavěšený postrk	Označuje hnací vozidlo na konci vlaku nespojené s vlakem, které příležitostně pomáhá vlaku dodatečnou trakční silou k překonání stoupání.	1-6
5	HV řízeno řídicím vozem	Označuje hnací vozidlo na konci vlaku, které je řízené řídicím vozem z čela vlaku. Toto se typicky týká vlaků osobní dopravy.	1-6

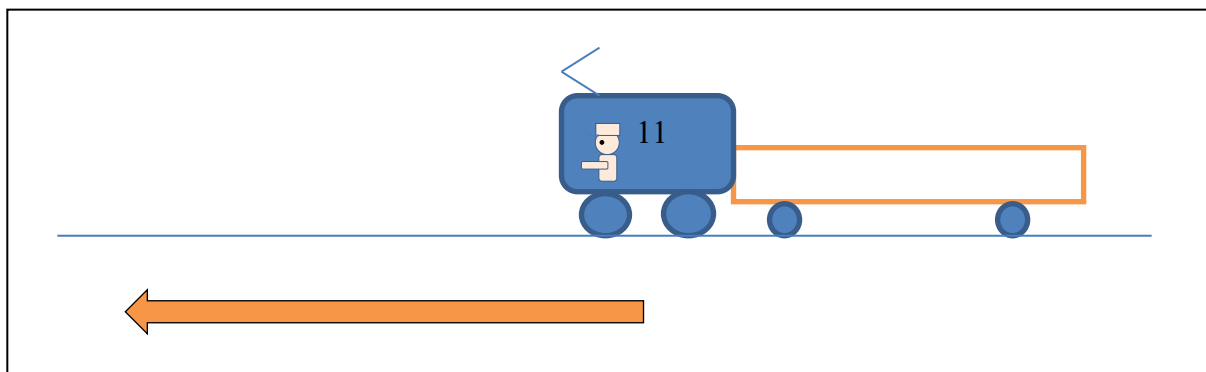
C.3 PRAVIDLA VÝSKYTU FUNKCÍ HNACÍCH VOZIDEL

Funkce HV 1, 3, 4 a 5 se smí na vlaku vyskytnout jen jednou. HV v této funkci mají pořadové číslo 1–6 přidělené od prvního vozidla ve směru jízdy.

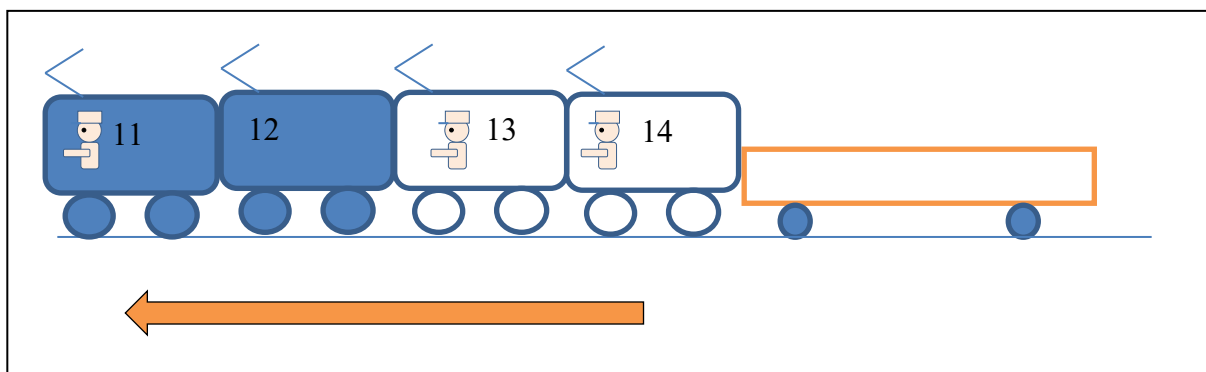
- C.3.1 Funkce HV 2 – „vložené HV“ se smí vyskytnout ve vlaku neomezeně. Každý násobný výskyt znamená, že tato funkce musí být oddělena taženými vozidly – vozy nebo nečinnými HV. V každé skupině 2 se přiděluje HV pořadí 1–6 ve směru jízdy. Řazení vozidel ve skupinách musí splňovat i ostatní pravidla daná dopravními předpisy, případně jinými normami – tato pravidla se v této příloze neřeší.
- C.3.2 Pokud na vlaku není řazena funkce 1 nebo 5, je vlak sunut. Tedy jeho rychlost je omezena na hodnotu stanovenou předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ pro sunuté vlaky.
- C.3.3 Na vlaku se nesmí současně vyskytnout funkce 1 a 5.
- C.3.4 Pokud se na vlaku vyskytne funkce 5 – HV řízeno z řídicího vozu, pak to znamená, že toto HV je rovněž prvním HV ve směru jízdy. Ostatní HV musí být řazeny až za ním.
- C.3.5 Pokud je na vlaku více vozidel ve funkci 5, znamená to, že jsou řazena bezprostředně za sebou a všechna jsou řízena z řídicího vozu v čele vlaku.

C.4 MODELOVÉ PŘÍKLADY POUŽITÍ FUNKCÍ HV NA VLAKU

- C.4.1 Na obrázcích níže jsou uvedeny modelové příklady použití funkcí hnacích vozidel na vlaku

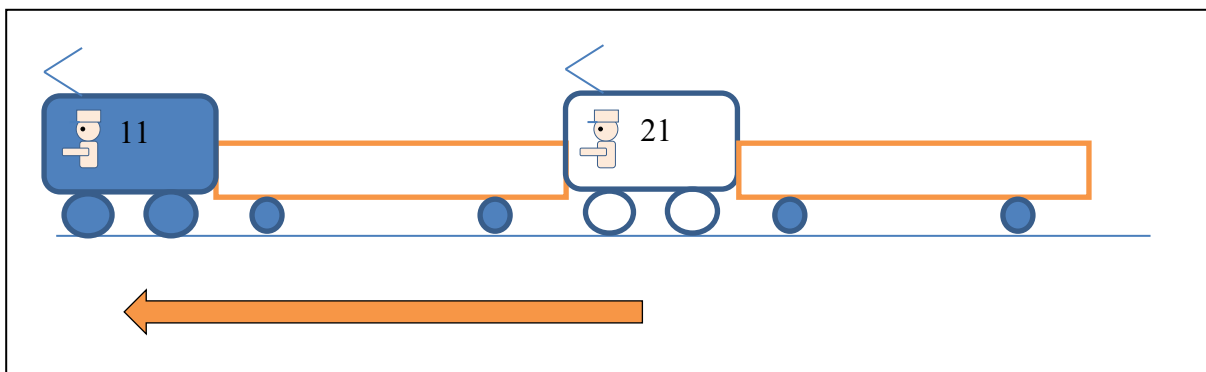


obrázek C.1 – Vlak je veden 1 HV v čele vlaku

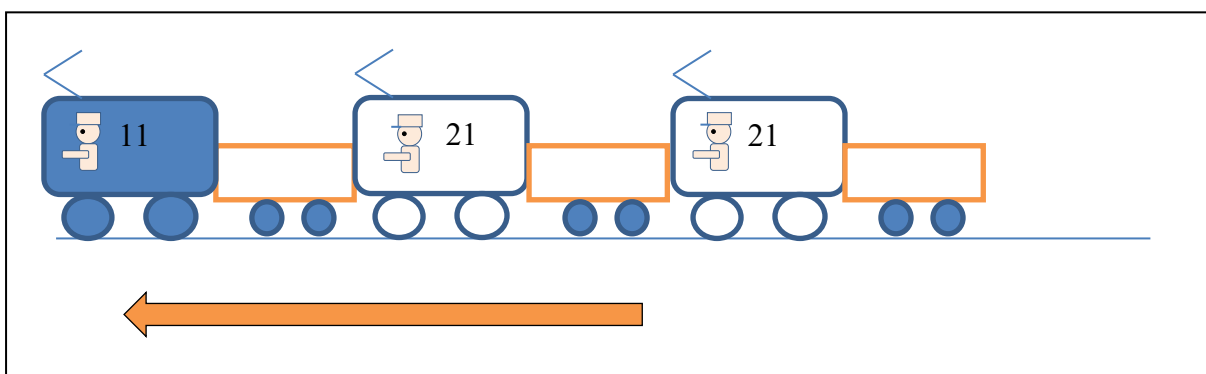


obrázek C.2 – Vlak je veden více HV v čele vlaku

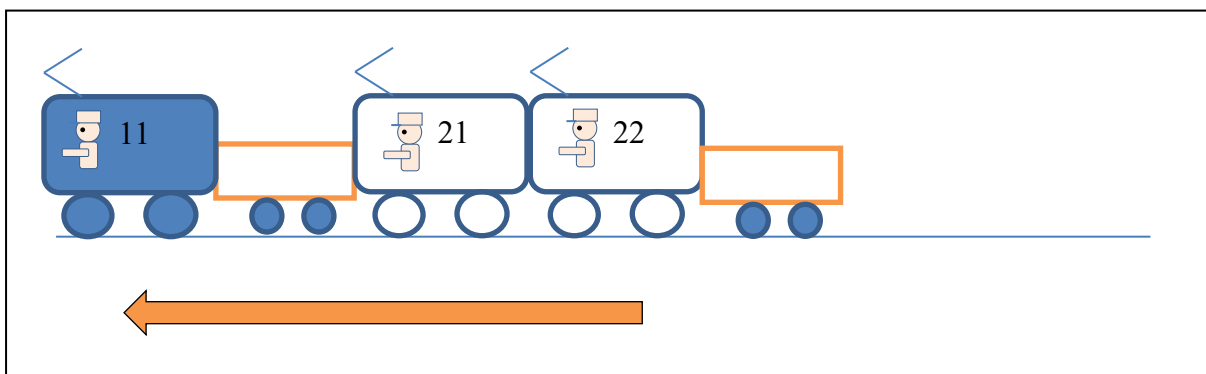
C.4.2 HV jsou označena v pořadí od čela vlaku bez ohledu na to, zda jsou řízena strojvedoucím nebo dálkově z předchozího HV (tzv. „dvojče“).



obrázek C.3 – Vlak veden jedním HV v čele vlaku a jedním vloženým HV

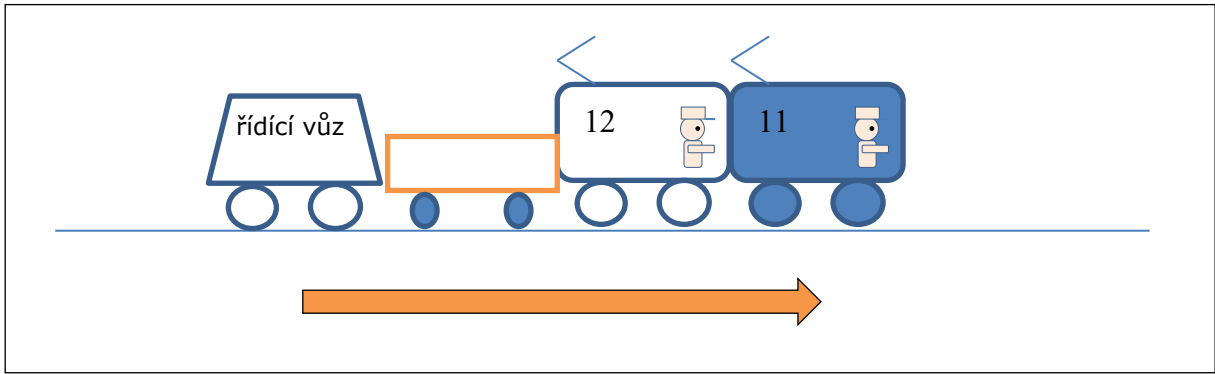


obrázek C.4 – Vlak je veden 1 HV v čele vlaku a více vloženými HV

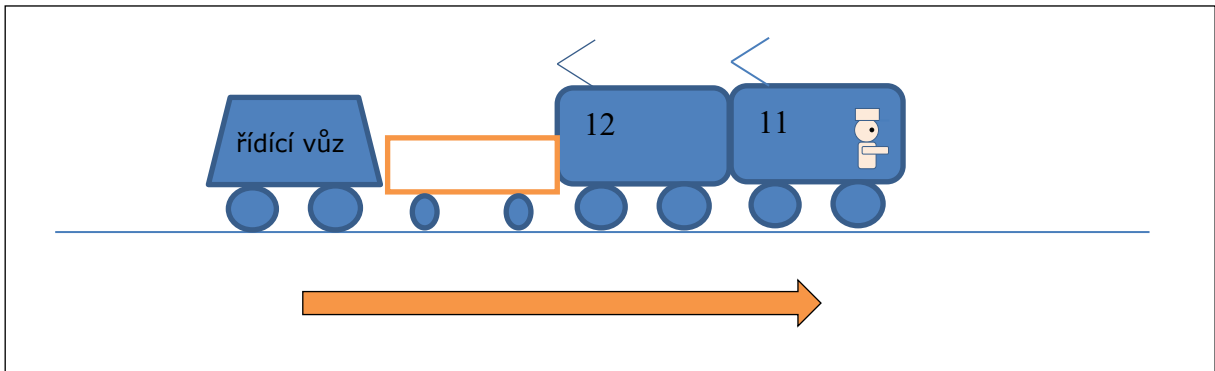


obrázek C.5 – Vlak je veden 1 HV v čele vlaku a více vloženými HV

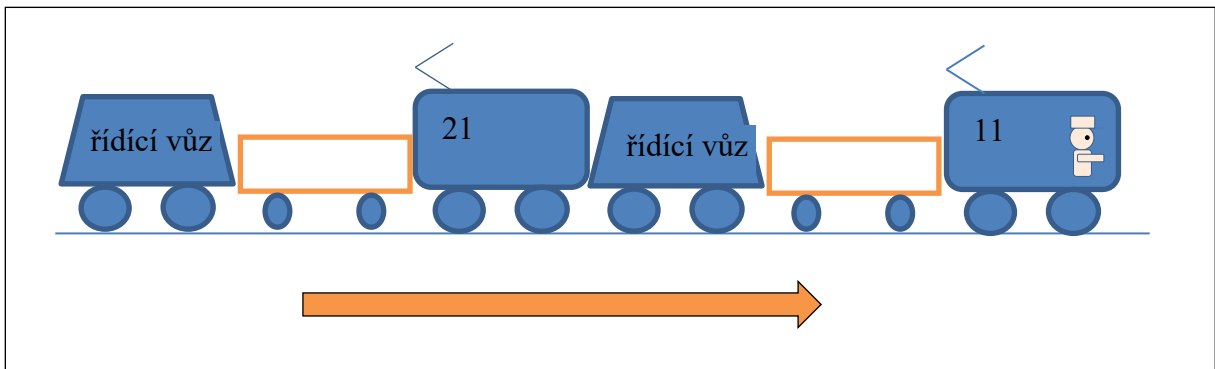
C.4.3 Pro pořadové číslo HV ve funkci vložené HV je důležité, zda jsou HV v jedné skupině nebo zda jsou oddělena vozy. Ve vlaku může být více skupin „Vložené HV“, jednotlivá HV v každé skupině jsou řazena od pořadového čísla 1.



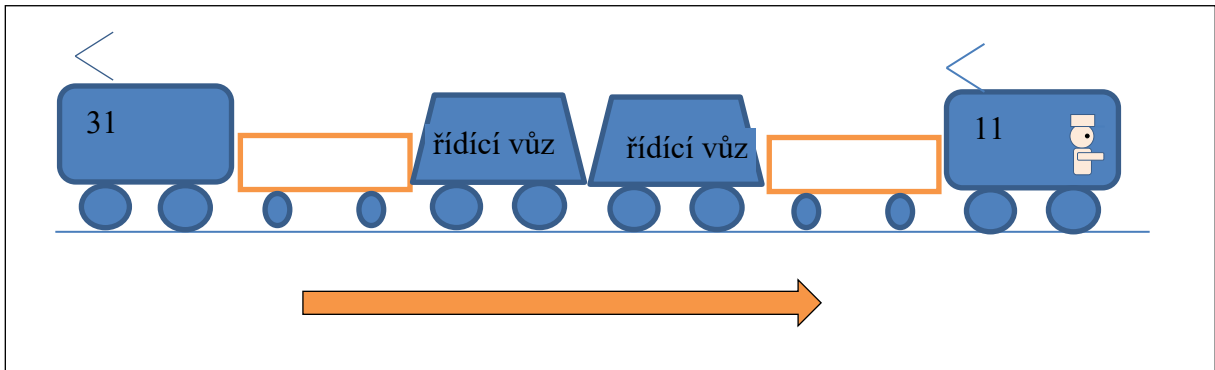
obrázek C.6 – Hnací vozidla v čele vlaku jsou řízena nezávisle, vlak je řízen z předního HV



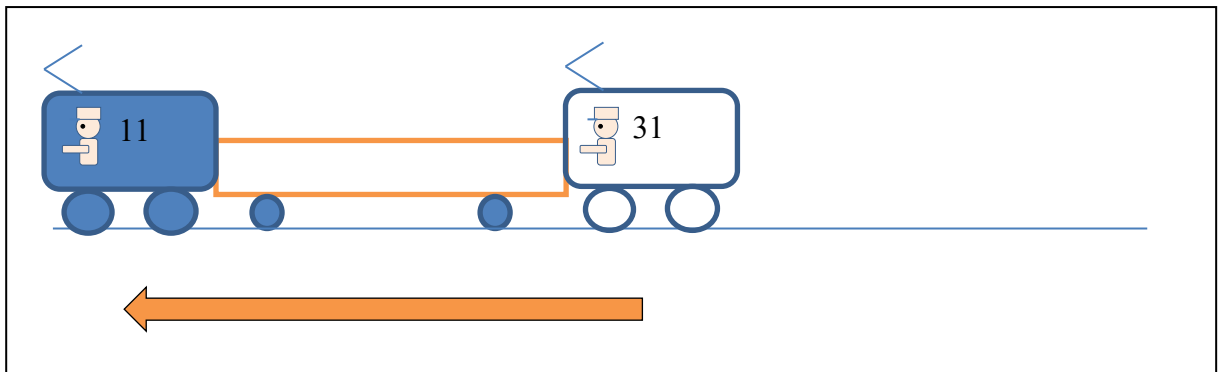
obrázek C.7 – Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV



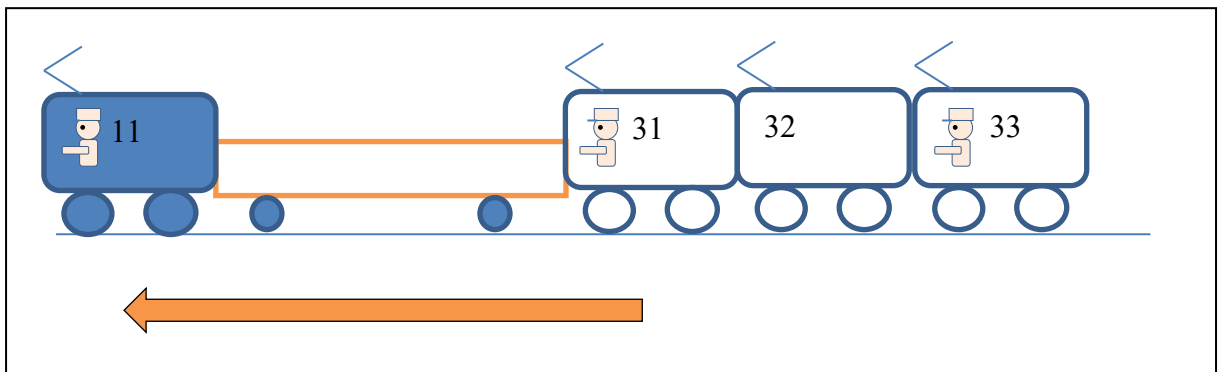
obrázek C.8 – Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV



obrázek C.9 – Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV

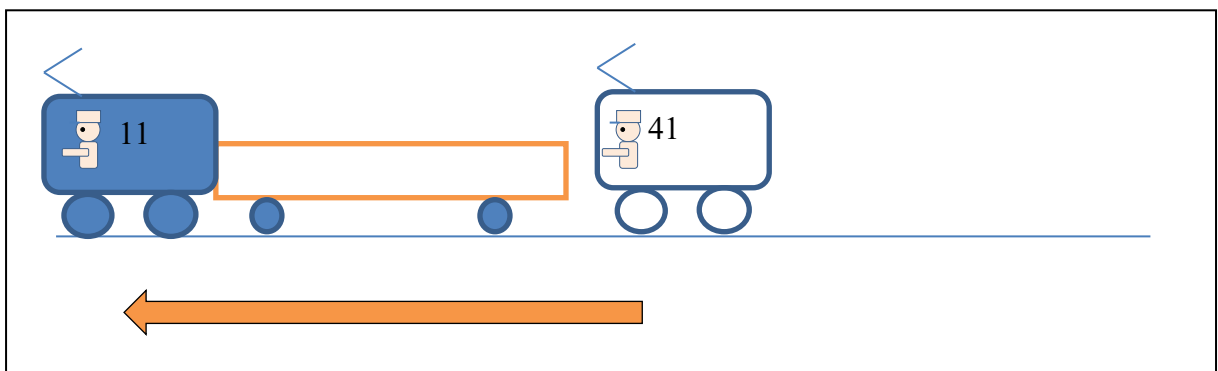


obrázek C.10 – Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a jedním zavěšeným postrkem

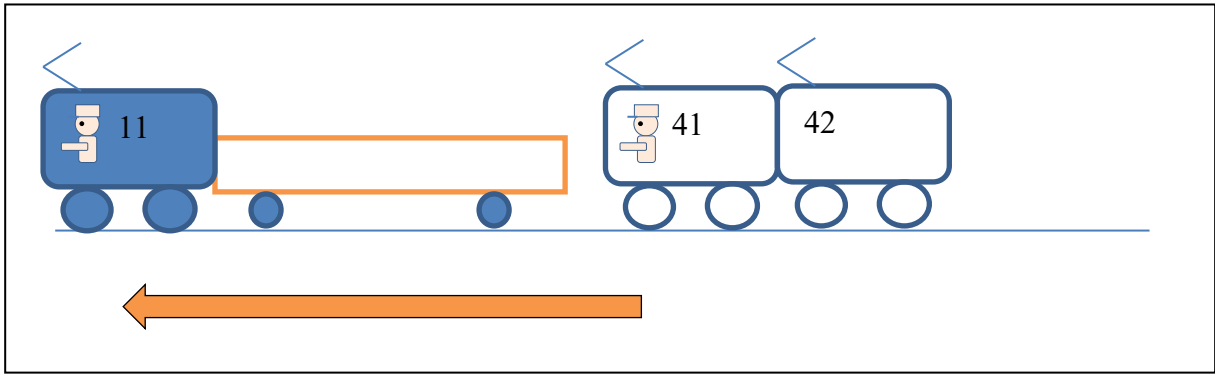


obrázek C.11 – Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a více zavěšenými postrky

C.4.4 HV ve funkci postrk jsou uvedena v pořadí bez ohledu na to, zda je konkrétní HV řízeno přímo strojvedoucím nebo z jiného HV ve funkci postrk.



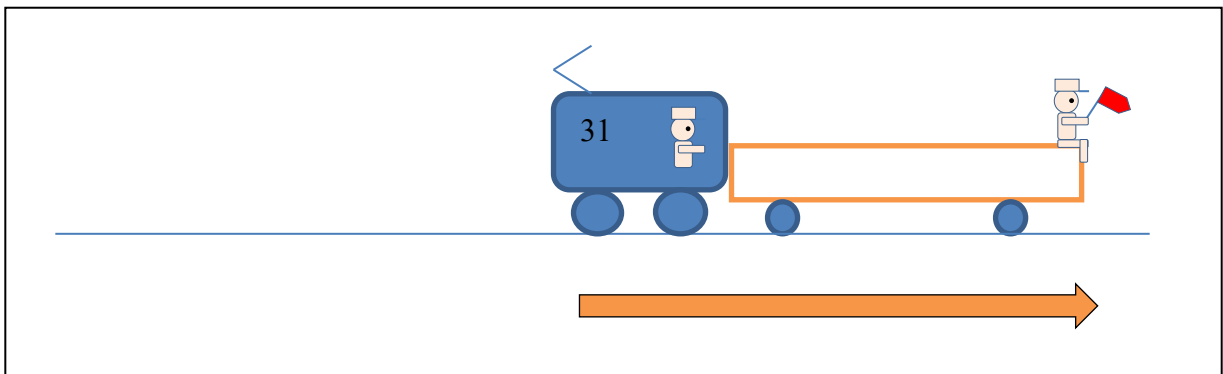
obrázek C.12 – Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a jedním nezavěšeným postrkem



obrázek C.13 – Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a více nezavěšenými postrky

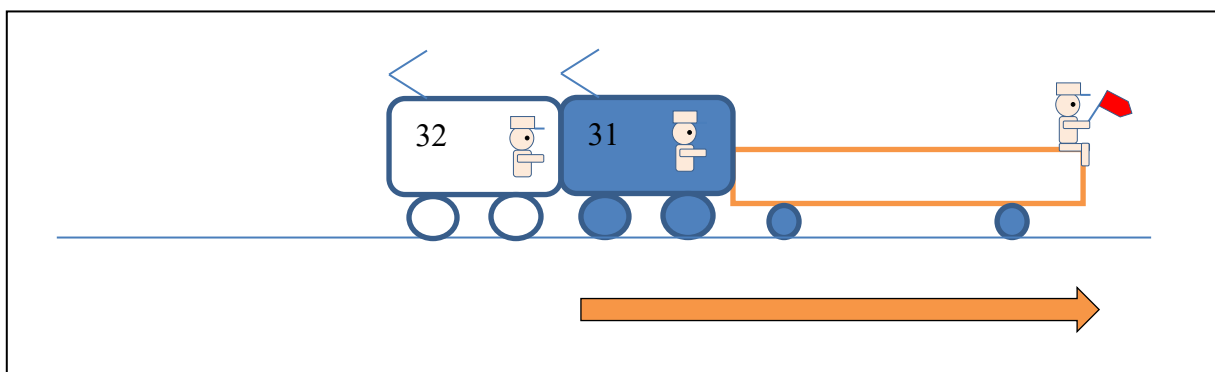
C.5 SUNUTÍ VLAKU

C.5.1 Sunutí vlaku nastane vždy, pokud není na vlaku HV ve funkci 1 (v čele vlaku) nebo 5 (řízeno z řídicího vozu).

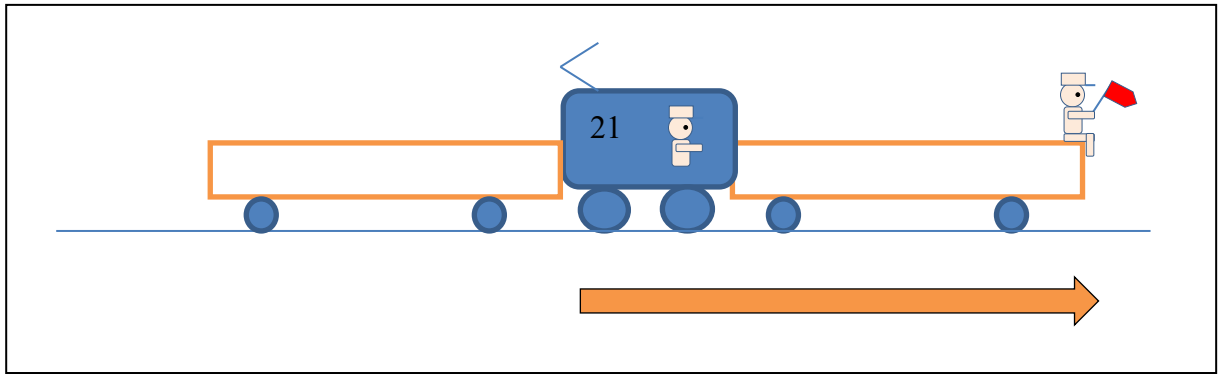


obrázek C.14 – Vlak je sunut jedním HV

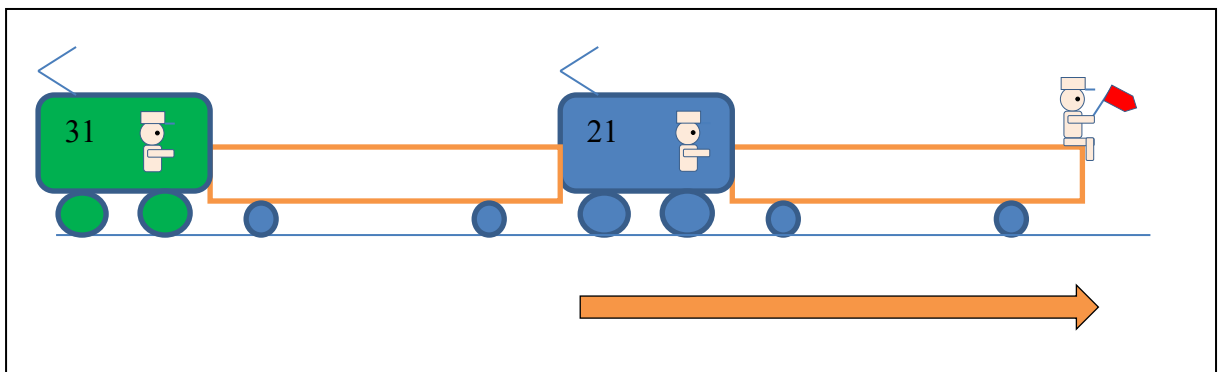
C.5.2 HV je ve funkci postrk. Chybí HV ve funkci HV v čele vlaku => z tohoto faktu se určí sunutí vlaku.



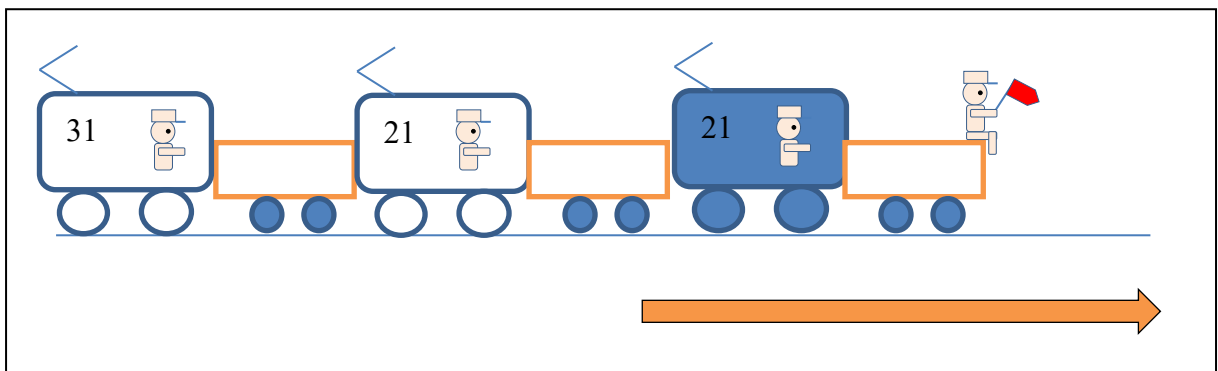
obrázek C.15 – Vlak je sunut více HV



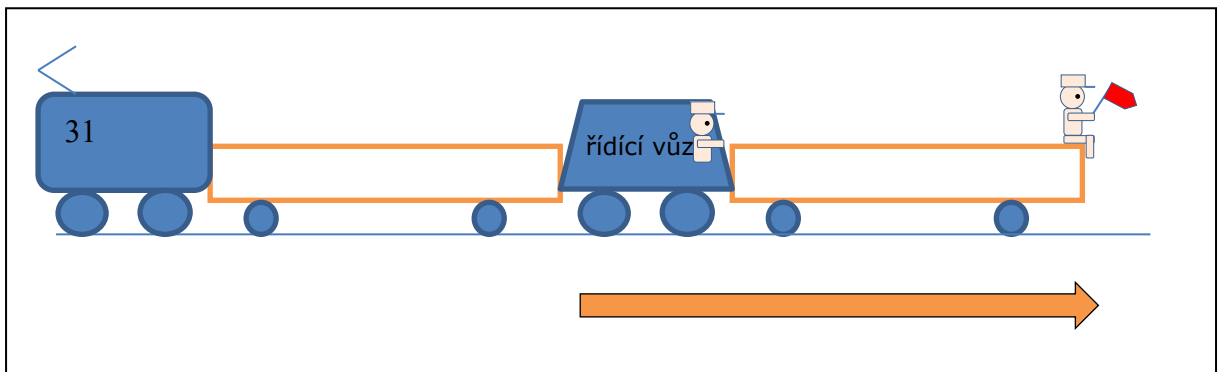
obrázek C.16 – Vlak je současně sunut i tažen – HV ve funkci vložené



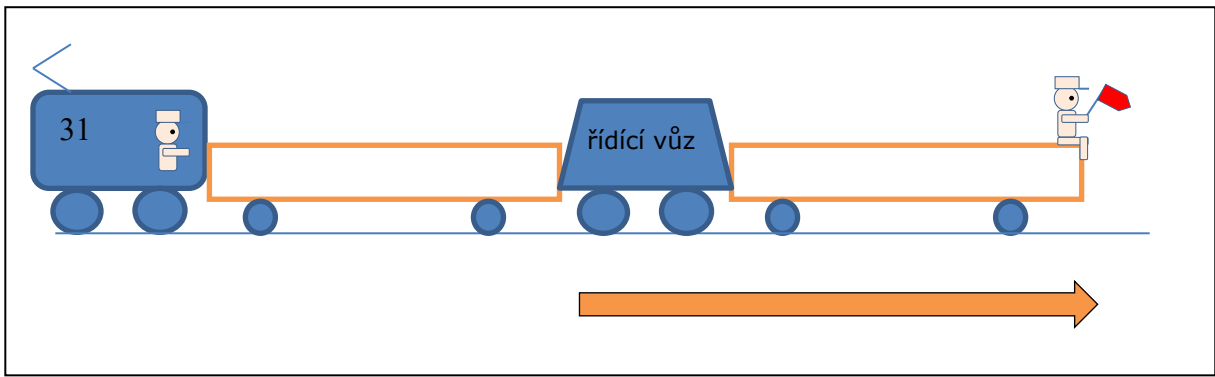
obrázek C.17 – Vlak je současně sunut i tažen – HV ve funkci vložené a druhé ve funkci postrk



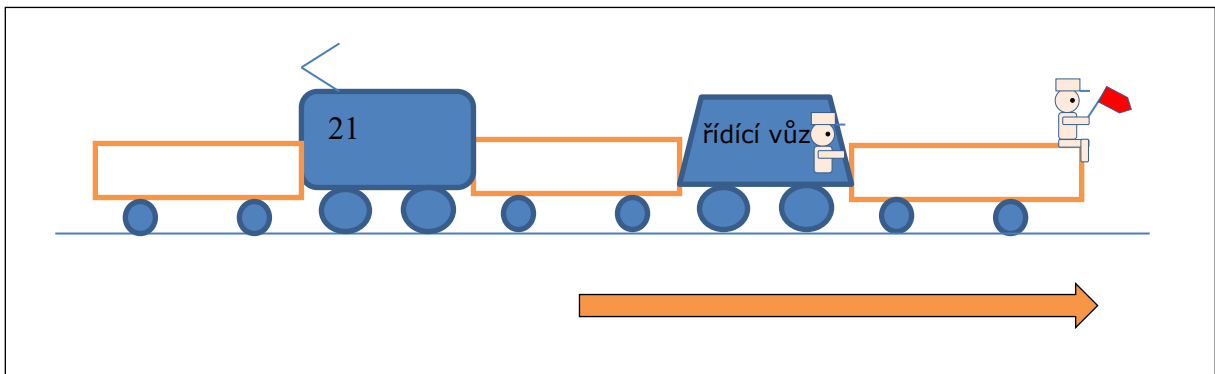
obrázek C.18 – Vlak je současně sunut i tažen, více HV ve funkci vložené a 1 HV ve funkci postrk



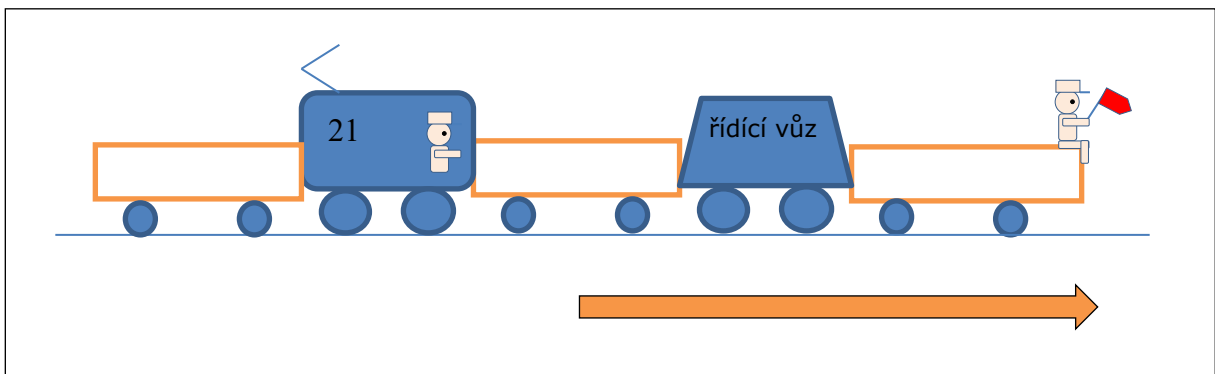
obrázek C.19 – Vlak je současně sunut i tažen - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV



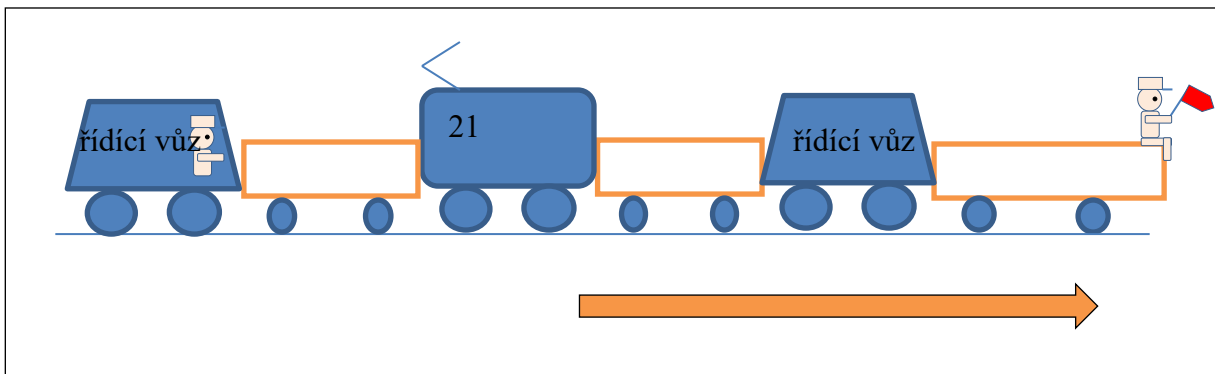
obrázek C.20 – Vlak je současně sunut i tažen - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na HV



obrázek C.21 – Vlak je současně sunut i tažen - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV

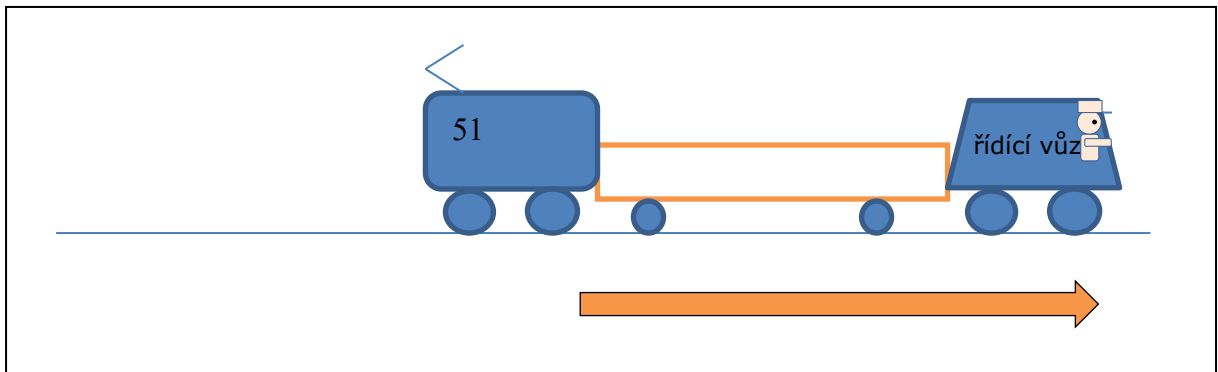


obrázek C.22 – Vlak je současně sunut i tažen - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na HV

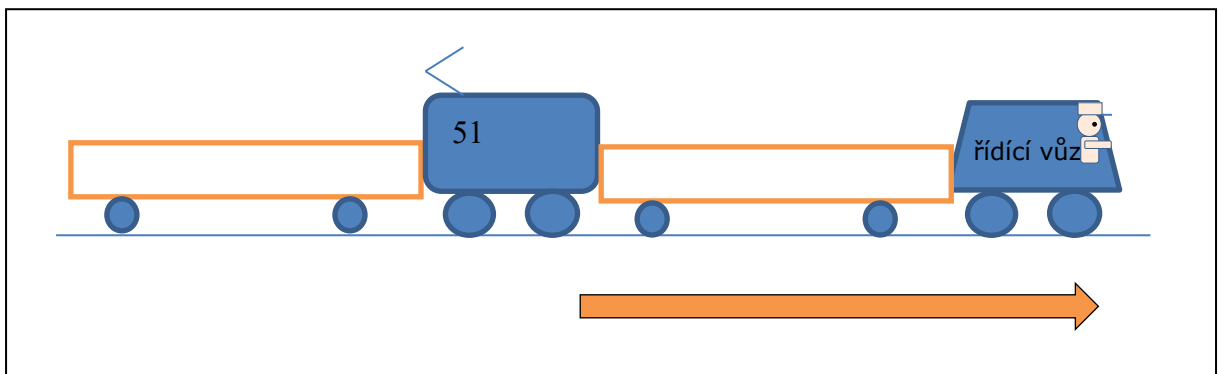


obrázek C.23 – Vlak je současně sunut i tažen - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV

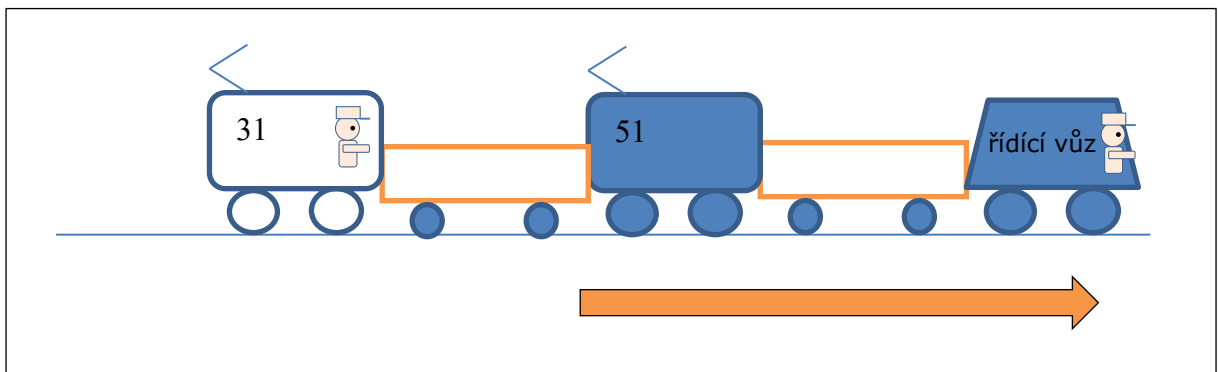
C.5.3 V těchto situacích se neposuzuje, kde je strojvedoucí. Pokud je HV na konci, pak má funkci postrku, pokud je uprostřed tažených vozidel, pak má funkci vloženého HV.



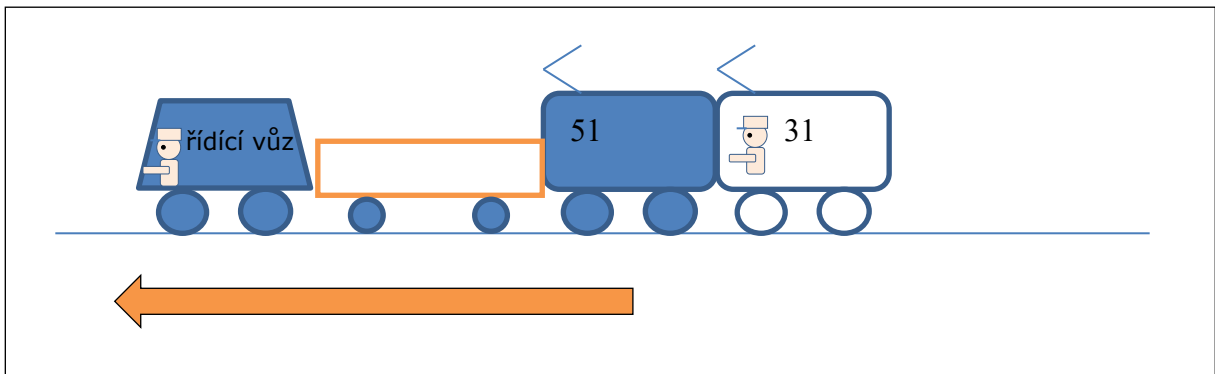
obrázek C.24 – Vlak je řízen z řídícího vozu (ŘV), HV je ve funkci „řízené z ŘV“



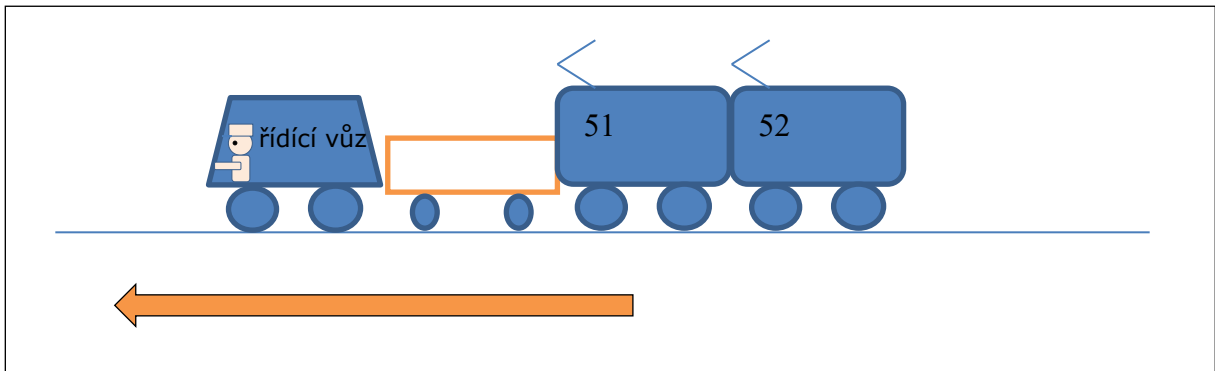
obrázek C.25 – Vlak je řízen z řídícího vozu (ŘV), HV je ve funkci „řízené z ŘV“



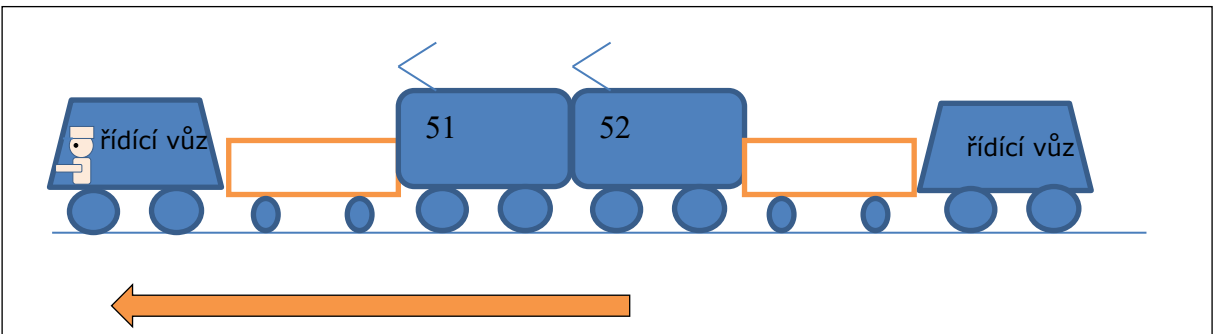
obrázek C.26 – Vlak je řízen z řídícího vozu – HV ve funkci 5, další HV obsazené strojvedoucím je ve funkci postrk



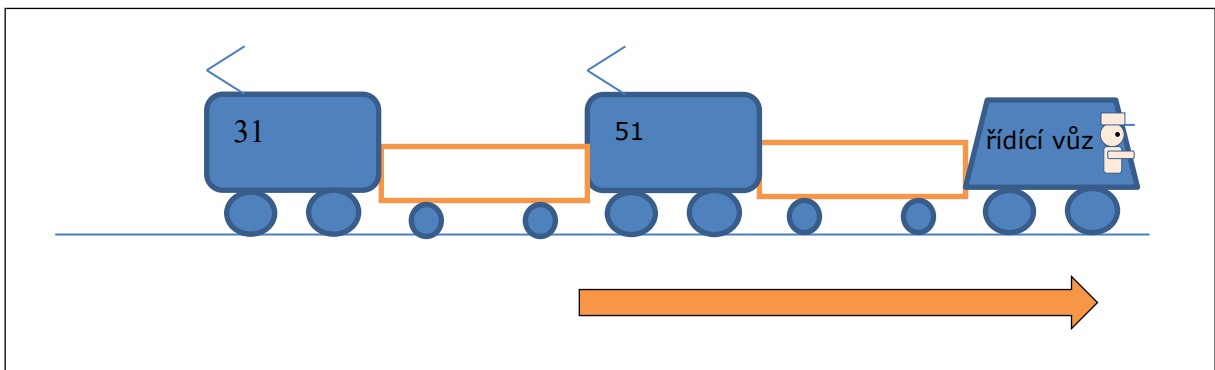
obrázek C.27 – Vlak je řízen z řídicího vozu – HV ve funkci 5, další HV obsazené strojvedoucím je ve funkci postrk



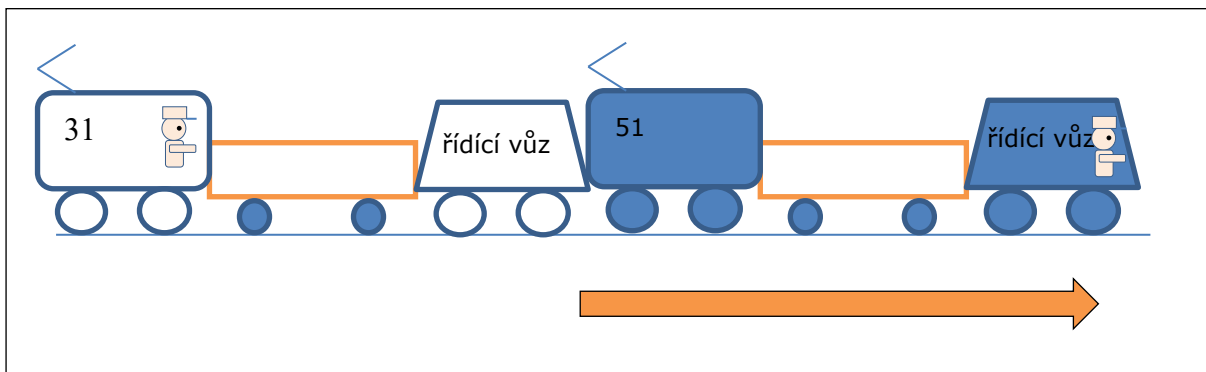
obrázek C.28 – Příklad, kdy bude více HV ve funkci řízeno řídicím vozem v čele vlaku



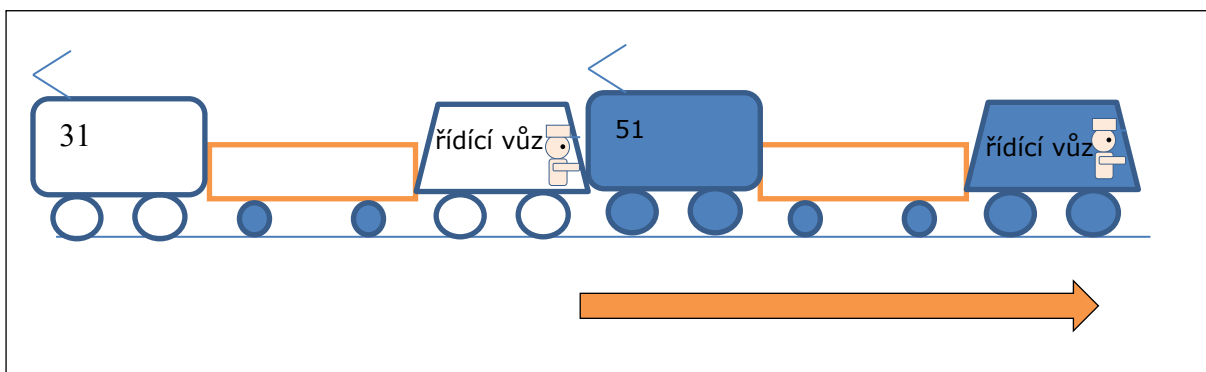
obrázek C.29 – Příklad, kdy bude více HV ve funkci řízeno řídicím vozem v čele vlaku



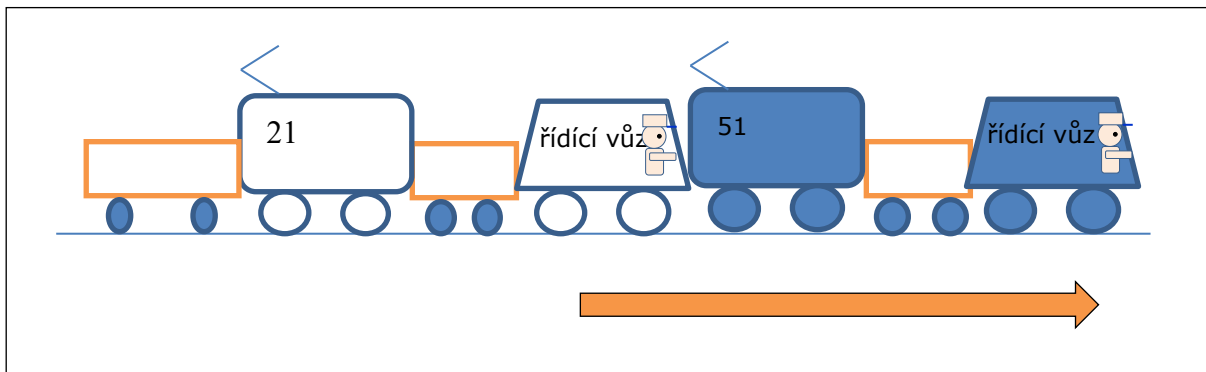
obrázek C.30 – Vlak (obě HV) je řízen z řídicího vozu



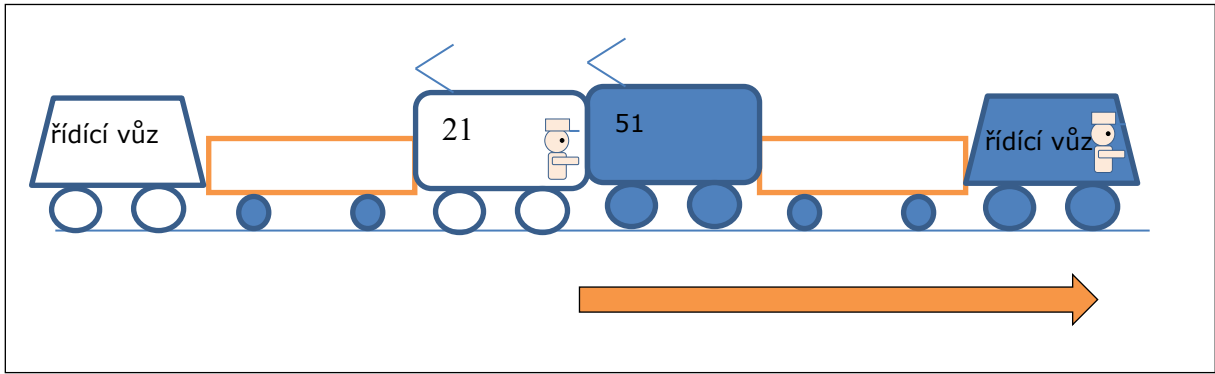
obrázek C.31 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



obrázek C.32 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je rovněž v ŘV

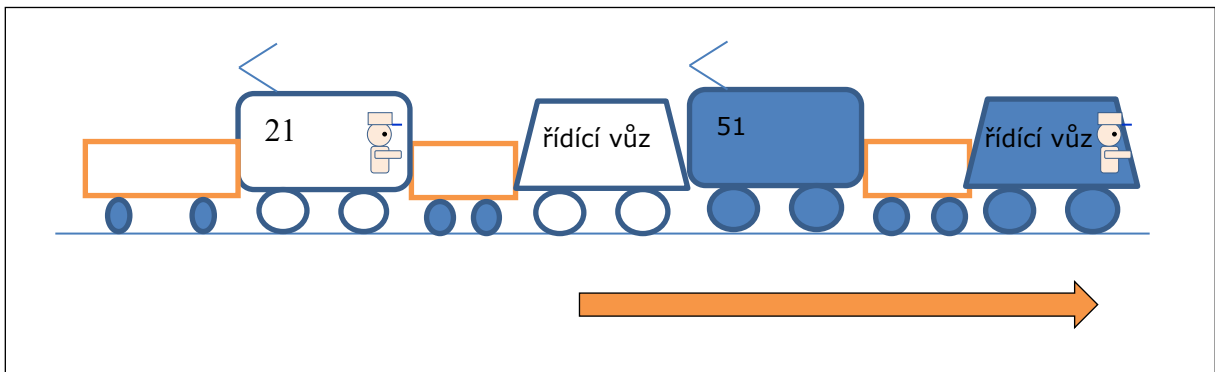


obrázek C.33 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je rovněž v ŘV

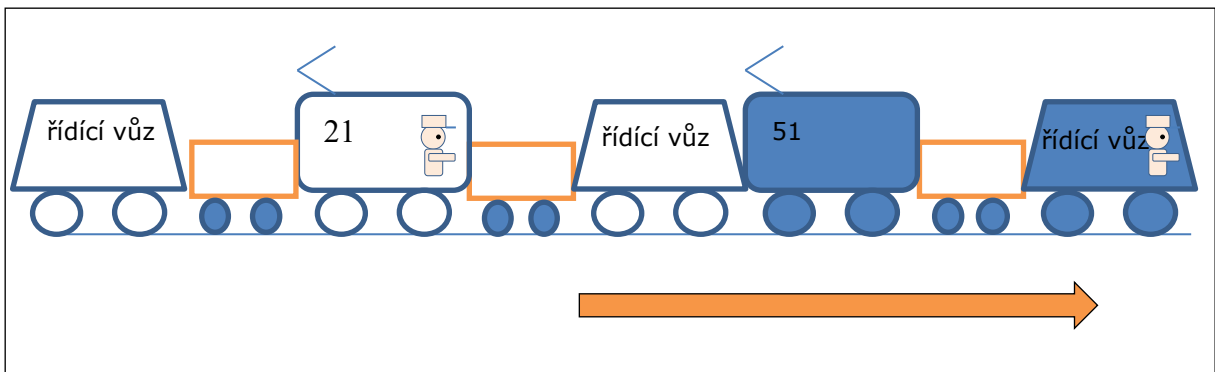


obrázek C.34 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě o rovněž v ŘV

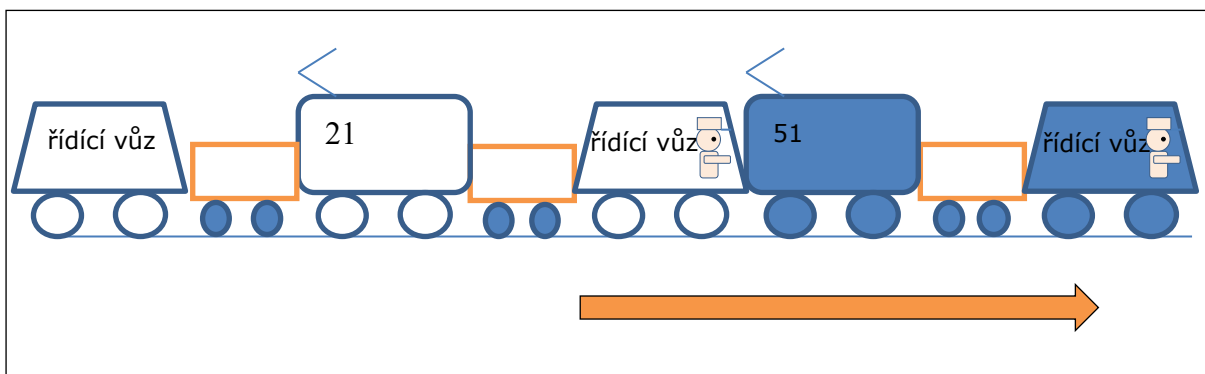
C.5.4 V těchto případech není důležité, z kterého místa řídí strojvedoucí druhou soupravu.



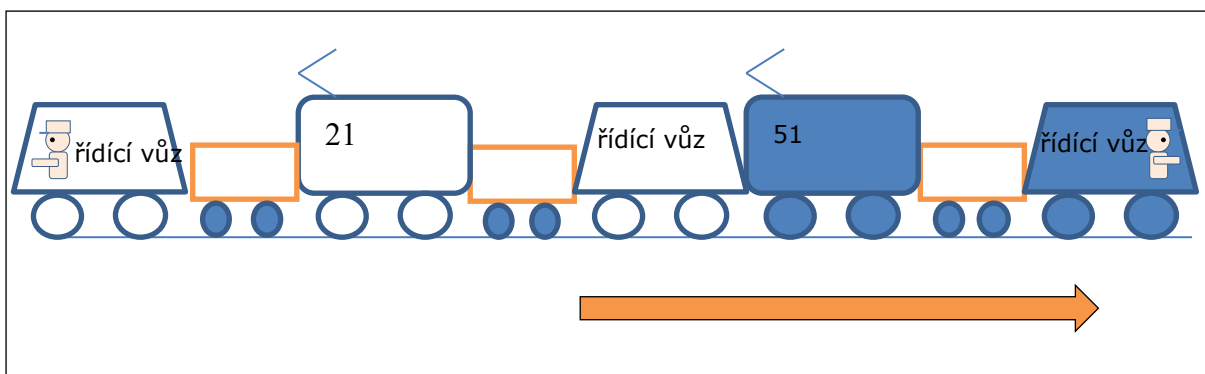
obrázek C.35 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



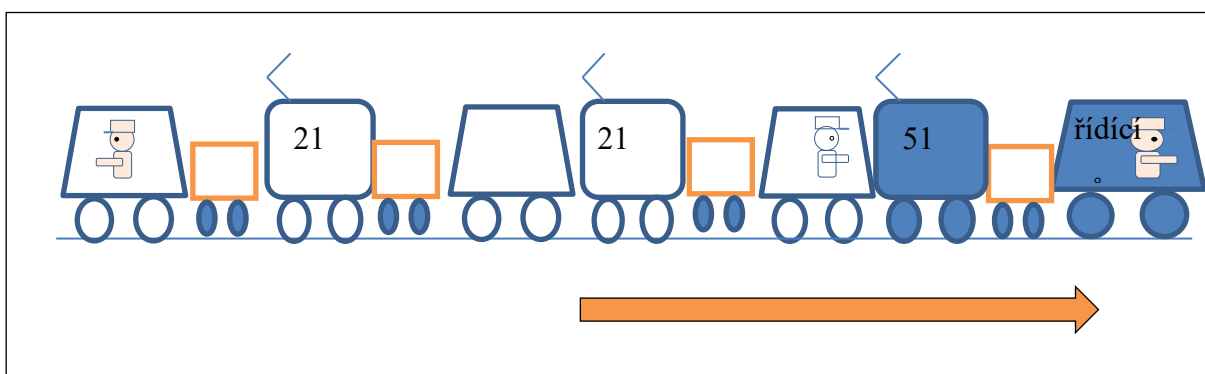
obrázek C.36 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



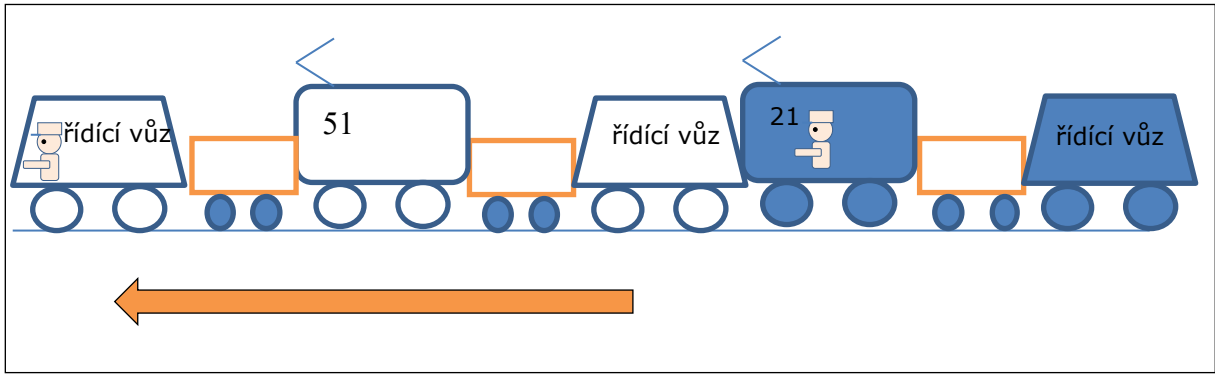
obrázek C.37 – Vlak je sestaven ze dvou souprav obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na ŘV ve směru jízdy



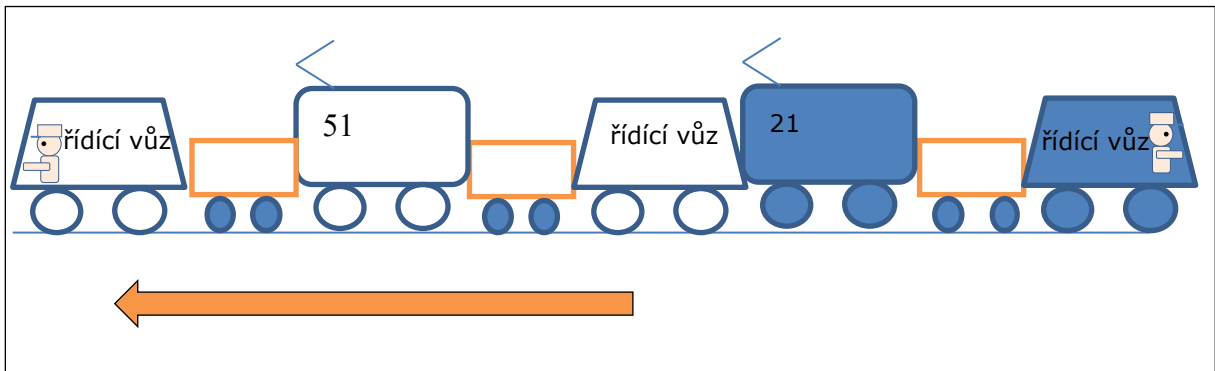
obrázek C.38 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na ŘV proti směru jízdy



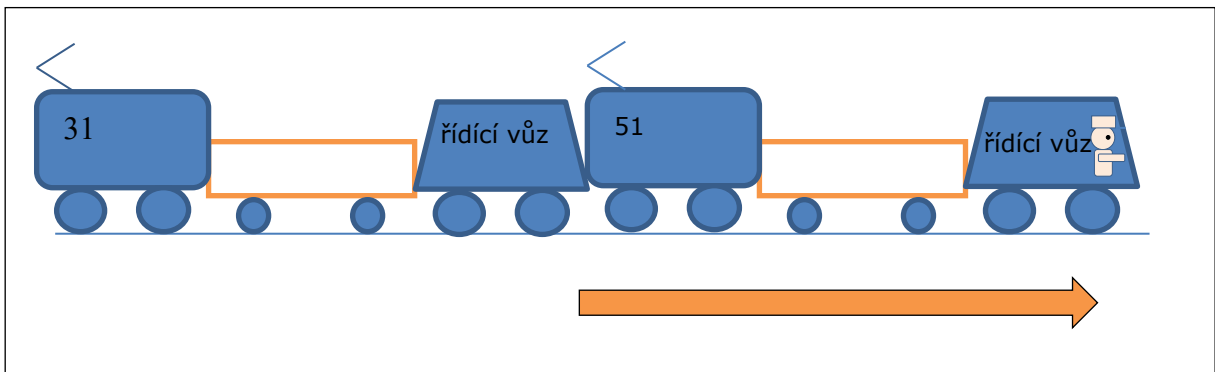
obrázek C.39 – Vlak je sestaven z více souprav, všechna s ŘV. Poslední souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, strojvedoucí v poslední soupravě je na ŘV proti směru jízdy



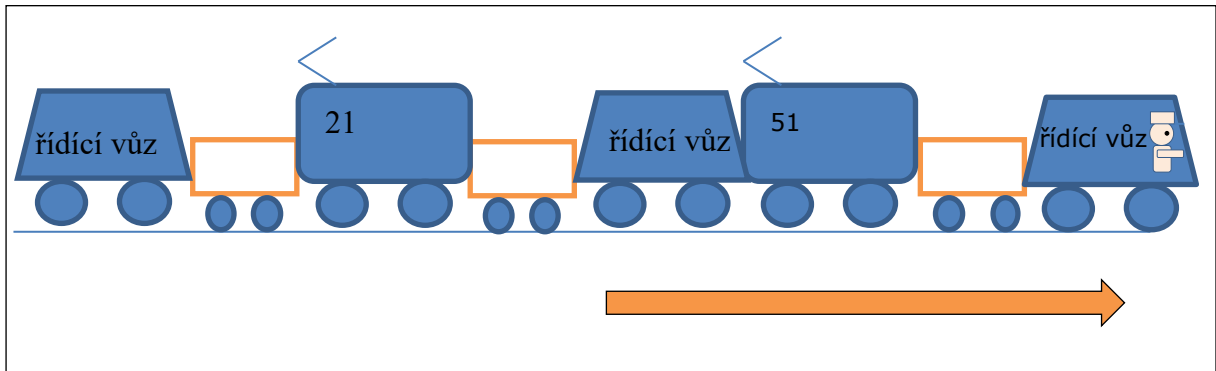
obrázek C.40 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. První souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



obrázek C.41 – Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. První souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, strojvedoucí v druhé soupravě je na ŘV



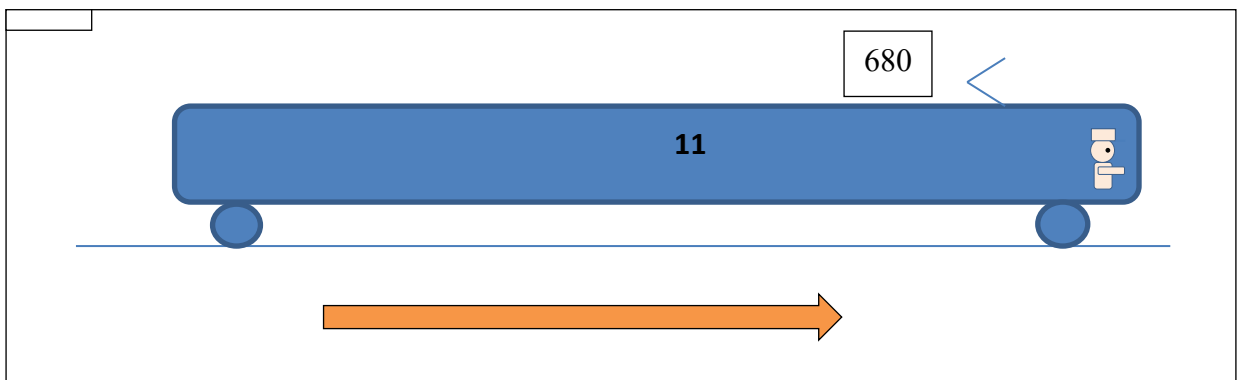
obrázek C.42 – Vlak složen z více souprav, všechna HV jsou řízena z prvního řídícího vozu



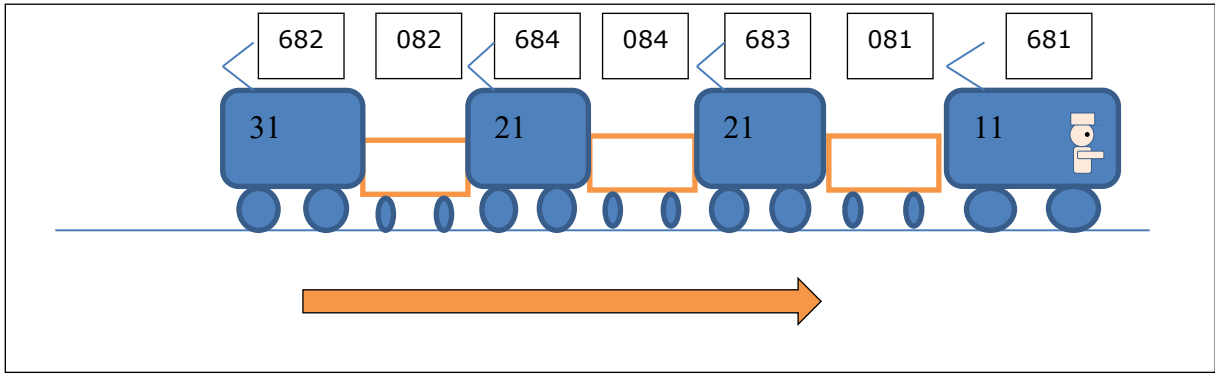
obrázek C.43 – Vlak složen z více souprav, všechna HV jsou řízena z prvního řídícího vozu

C.6 VLAK JE SESTAVEN Z MOTOROVÝCH / ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK

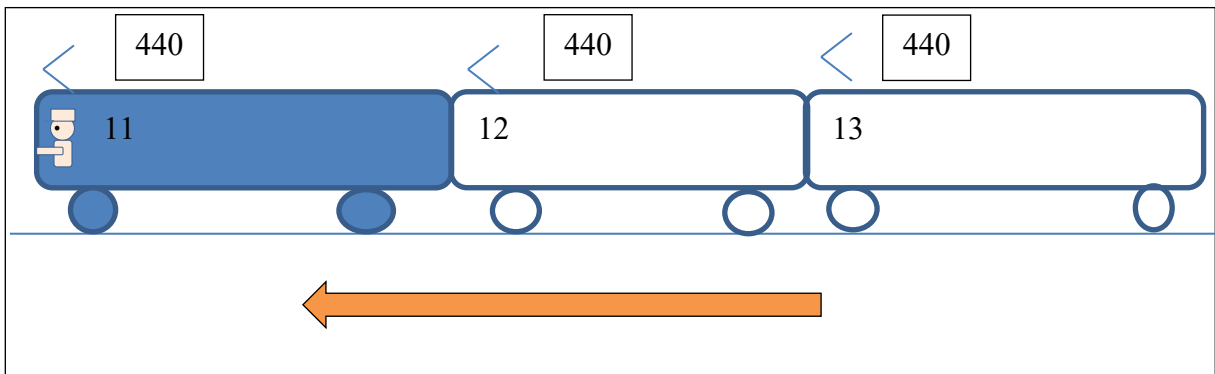
- C.6.1 Pro zadávání funkcí hnacích vozidel u vlaků sestavených z motorových / elektrických jednotek je rozhodující skutečnost, zda bylo dané jednotce přiděleno dvanáctimístné číslo vozidla pro celou jednotku nebo pro každé hnací vozidlo zvlášť.
- C.6.2 V případě, že jedno dvanáctimístné číslo přiděleno celé jednotce, postupuje se jako by se jednalo o jedno hnací vozidlo.
- C.6.3 V případě, že je každému vozidlu přiděleno vlastní dvanáctimístné číslo, postupuje se takto:
- v dialogu „Žádost o trasu“ se uvádí pro každou jednotku pouze jedna společná funkce hnacího vozidla a využívá se řady vytvořené pro tyto účely;
 - v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ se uvádí každé vozidlo samostatně.
- C.6.4 Na obrázcích níže jsou uvedeny modelové příklady pro řady 680 a 440.



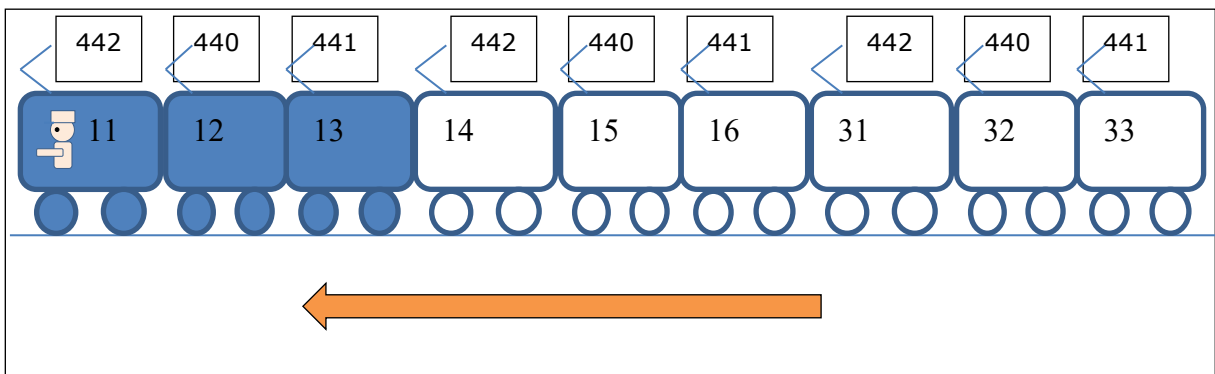
obrázek C.44 – Jednotka řady 680 při použití v dialogu „Žádost o trasu“



obrázek C.45 – Jednotka řady 680 při použití v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“



obrázek C.46 – Tři za sebou zapojené jednotky řady 440 v dialogu „Žádost o trasu“



obrázek C.47 – Tři za sebou zapojené jednotky řady 440 v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“

Příloha D (normativní)**Informace o železniční infrastruktuře a jejích změnách**

- D.1 Podklady poskytované místně příslušnými OR pro provedení změn datového popisu železniční infrastruktury musí obsahovat tyto údaje:
- c) změny dopravních bodů železniční sítě (zavádění, rušení, změna typu, změna km polohy);
 - d) změny dopravních úseků železniční sítě a jejich parametrů;
 - e) změny topologie kolejišť;
 - f) změny ve staničení;
 - g) typ a situační schéma zabezpečovacího zařízení stanic a mezistaničních úseků včetně km poloh návěstidel a výhybek, včetně tabulek rychlostí a včetně tabulek návěstění a závěrových tabulek;
 - h) km polohy návěstí Konec vlakové cesty, Místo zastavení, Hranice dopravy;
 - i) km polohy námezníků všech výhybek;
 - j) km polohy zarážedel kusých kolejí;
 - k) km polohy začátků a konců nástupišť;
 - l) km polohy podchodů, lávek, přechodů a centrálních přechodů umožňujících přístup na nástupiště;
 - m) km polohy přístřešků na zastávkách;
 - n) údaje o traťové rychlosti a zábrzdné vzdálenosti;
 - o) režim výpravy vlaků s přepravou cestujících;
 - p) informace o změnách železničních přejezdů, jejich zabezpečení a parametrů;
 - q) stavebně-technické úpravy na vlečkách provozovaných SŽ;
 - r) informace o výlukách dopravní služby (zavádění, rušení, změna);
 - s) informace s vlivem na značky uváděné v TJŘ ve sloupci 2 „Zvláštní opatření“ dle ustanovení SŽ SM69;
 - t) jiné specifické informace s vlivem na sestavu JŘ.