

SŽ SM099

Operativní řízení na úseku provozuschopnosti

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 70045/2025-SŽ-GŘ-O15
dne

Bc. Jiří Svoboda, MBA
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:

- nový název směrnice – Operativní řízení na úseku provozuschopnosti
- zrušen proces a pojem „KALAMITA“
- zrušen štáb ochrany před NMJ
- nově popsána činnost při NMJ – soulad s předpisem SŽ D1
- doplnění postupů vyhodnocování provozní situace
- úprava článků včetně obrázku výhybek na tratích TEN-T
- zavedení konferenčních hovorů HDI s dispečery ODŽI
- úprava příloh.

ANOTACE

Tato směrnice stanovuje organizační procesy a povinnosti při dispečerském řízení provozuschopnosti a pro sledování a vyhodnocování provozní situace, přípravu a postupy během nebezpečných meteorologických jevů, systém nehodových pohotovostí a dozorů a upřesňuje některé postupy při odstraňování poruch na infrastruktuře.

KLÍČOVÁ SLOVA

provozní; situace; dispečink; provozuschopnost; DŽIn; událost; NMJ; pohotovost; situační centrum; HDI; porucha výhybky; TEN-T; eDAP

SŽ SM099

Operativní řízení na úseku provozuschopnosti

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
generální ředitelství
odbor provozuschopnosti
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

Provozní události při provozování dráhy a drážní dopravy mohou ovlivňovat provozuschopnost dráhy. Státní organizace Správa železnic z tohoto důvodu stanovuje touto směrnici základní organizační procesy, vedoucí k obnovení standardní provozuschopnosti. Předpis SŽ SM099 Operativní řízení na úseku provozuschopnosti stanovuje pravidla pro sledování a vyhodnocování provozní situace, přípravu a postupy během nebezpečných meteorologických jevů, systém nehodových pohotovostí a dozorů a upřesňuje některé postupy při odstraňování poruch na infrastruktuře.

OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ.....	6
ZKRATKY A ZNAČKY.....	8
ČÁST PRVNÍ ÚVOD.....	11
ČÁST DRUHÁ SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY.....	12
ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ.....	21
ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST.....	25
ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	26
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....	27
Příloha A (normativní) Upřesnění postupů při řešení provozu během nebezpečných meteorologických jevů.....	28
Příloha B (normativní) Kontaktní osoby na výrobce/dodavatele DT-Výhybkárna a strojírna, a.s. Prostějov.....	31
Příloha C (normativní) Typová činnost dispečera oddělení dispečinku železniční infrastruktury.....	32
Příloha D (normativní) Typová činnost HDI – dispečera skupiny hlavního dispečera infrastruktury.....	37
Příloha E (normativní) Typový pokyn oblastního ředitelství.....	40
Příloha F (normativní) Evidence žádostí o výpomoc.....	41
Příloha G (normativní) Podmínky pro informační podporu dispečera infrastruktury a při zpracování dat v aplikaci DŽIn.....	42

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
ředitelé OŘ, CDP, CTD, SŽT a HZS SŽ	informativní: celá směrnice
náměstci pro provoz infrastruktury OŘ	úplná: celá směrnice
zaměstnanci GŘ, OŘ podílející se na sledování a hodnocení provozní situace v infrastruktuře	úplná: část první a druhá, Příloha B, C, D informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci CTD podílející se na sledování stavu infrastruktury ve správě CTD	úplná: část první; část druhá, čl. 2, 3 informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci GŘ a OJ SŽ, podílející se na přípravě a provozování dráhy během NMJ	úplná: část první; část druhá, čl. 2, 3, 5, 6, 7; část třetí, Příloha A, C, D, F informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci zařazení do nehodových dozorů GŘ, OŘ a CDP, nehodových pohotovostí CTD a nehodových a poruchových pohotovostí OSPD a OSŘP na OŘ	úplná: část první, část druhá, čl. 3 a část čtvrtá informativní: ostatní ustanovení
ústřední dispečer, hlavní dispečer, vedoucí dispečer, provozní dispečer OOŘP CDP SŽ	úplná: část první; část druhá, čl. 2, 3, 5, 6, část třetí, čl. 11, 12, 13, 14; část čtvrtá, čl. 16, 19; Příloha A, čl. A.1, A.3 informativní: ostatní ustanovení
výpravčí	úplná: část druhá, čl. 3, část třetí, čl. 13, 14, Příloha A, čl. A.3, Příloha C, čl. C.1, C.10, Příloha G, čl. G.4 informativní: ostatní ustanovení
hlavní dispečer infrastruktury GŘ – HDI dispečer železniční infrastruktury na OŘ – DŽIn	úplná: celá směrnice

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
dispečer železniční dopravní cesty SZT OŘ na CDP, elektrodispečer	úplná: část první; část druhá, čl. 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9; část třetí, čl. 10, 11, 12, 13, 14, 18; Příloha A, Přílohy C, F informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci HZS SŽ ve funkci velitel zásahu a dále zaměstnanci pracovišť OIS a COIS HZS SŽ	úplná: část první; část druhá, čl. 5, 6, 7; část třetí, čl. 10, 11, 12, 14; Příloha C, čl. C.5 informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci OJ zajišťující smlouvy s CPS na zajištění odklizení a likvidace následků NMJ	úplná: část třetí čl. 10; Příloha A čl. A.2, A.4.2 informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci GŘ O25/7, O13 a O15 podílející se na řešení poruch výhybek na tratích TEN-T	úplná: část druhá, čl. 8; Příloha B informativní: ostatní ustanovení
zaměstnanci OJ, pověřeni ředitelem OJ ke zpracování do pokynu podle Přílohy E	úplná: celá směrnice

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.

AVV	system dopravec zajišťující automatické vedení vlaku
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COIS.....	Celostátní operační a informační středisko
CPS	Cizí právní subjekt (v této směrnici zhotovitel pro SŽ)
CS/SSM...	Centrální sklad Hradec Králové, středisko svrškového materiálu Hranice
CTD	Centrum techniky a diagnostiky
ČHMÚ.....	Český hydrometeorologický ústav
DA.....	dispečerský aparát řízení provozu SŽ
DV	drážní vozidlo
DŽDC.....	dispečer železniční dopravní cesty
DŽIn	dispečer oddělení dispečinku železniční infrastruktury
ED	elektrodispečer/elektrodispečink
Edps	elektronická depeše
GŘ.....	generální ředitelství
HD.....	hlavní dispečer řízení provozu
HDI.....	hlavní dispečer infrastruktury
HPS	hodnocení provozní situace
HZS SŽ ...	Hasičský záchranný sbor SŽ
IS DOMIN	informační systém – Databáze provozních omezení na infrastruktuře
IS SPJ2 ...	informační systém – Sledování pomalých jízd
JŘ.....	jízdní řád
MIB.....	magnetický informační bod
MU.....	mimořádná událost
MVTV	montážní vůz trakčního vedení
NMJ	nebezpečné meteorologické jevy
NPI OŘ....	náměstek ředitele oblastního ředitelství pro provoz infrastruktury
NŘP	náměstek pro řízení provozu
NŘP OŘ ...	náměstek ředitele oblastního ředitelství pro řízení provozu
ODŽI.....	oddělení dispečinku železniční infrastruktury
OIS.....	operační a informační středisko zásahového obvodu
OJ.....	organizační jednotka
OOŘP	oddělení operativního řízení provozu na CDP
OPI.....	odbor provozu infrastruktury
OŘ.....	oblastní ředitelství
OSPD	organizační složka SŽ odpovídající za provozuschopnost dráhy na OŘ
OSŘP	organizační složka SŽ odpovídající za řízení provozu na OŘ
OZZ	organizace udržující zabezpečovací zařízení
O25/7	odbor právní a veřejných zakázek, oddělení centrálního nákupu
O13	odbor traťového hospodářství

O15odbor provozuschopnosti
PUprovozní událost v infrastruktuře
PPD.....Portál provozovatele dráhy
SCSituační centrum
SEE.....správa elektrotechniky a energetiky
SMTspráva mostů a tunelů
SPS.....správa pozemních staveb
SSZT.....správa sdělovací a zabezpečovací techniky
STspráva tratí
SŽT.....Správa železniční telematiky
TEN-T.....hlavní evropské železniční koridory (z *angl. Trans-European Transport Networks*)
TUDUtraťový úsek, definiční úsek
TVtrakční vedení
ÚDústřední dispečer řízení provozu
ÚPSúsek provozuschopnosti
ÚŘPúsek řízení provozu
VZvelitel zásahu
ZPzastavení provozu

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“) tento vnitřní předpis SŽ SM099 Operativní řízení na úseku provozuschopnosti (dále jen „SŽ SM099“).

ČÁST PRVNÍ ÚVOD

SŽ SM099 stanovuje pravidla pro sledování a vyhodnocování provozní situace, přípravu a postupy během nebezpečných meteorologických jevů, systém nehodových pohotovostí a dozorů a upřesňuje některé postupy při odstraňování poruch na infrastruktuře. SŽ SM099 má přímou návaznost na zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách (§ 22 odstavec 2 písmeno d), ve znění pozdějších předpisů.

článek 1 Obecné pojmy

- (1) **Výpravčí** je souhrnný název pro zaměstnance ve funkci výpravčího, traťového dispečera, dirigujícího dispečera a dispečera radiobloku.
- (2) **Dispečerský aparát** (dále jen „DA“) **SŽ** je skupina zaměstnanců SŽ určená k operativnímu řízení provozu. Na úrovni generálního ředitelství (dále jen „GR“) SŽ je to ústřední dispečer (dále jen „ÚD“) a hlavní dispečer (dále jen „HD“). Na centrálním dispečerském pracovišti (dále jen „CDP“) je to vedoucí dispečer a provozní dispečeri.
- (3) **Řešitel provozní události v infrastruktuře** je zaměstnanec, kterému bylo přiděleno řešení poruchy (závady), respektive řídí práce na obnovení provozuschopnosti zařízení infrastruktury. V některých částech této směrnice také souhrnně jako zaměstnanec organizační složky SŽ odpovídající za provozuschopnost dráhy (dále jen „OSPD“) oblastních ředitelství (dále jen „OR“).
- (4) **Velitel zásahu** (dále jen „VZ HZS SŽ“) je zaměstnanec Hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „HZS SŽ“), který na místě zásahu vede záchranné, popř. likvidační práce.
- (5) **Provozní události v infrastruktuře** (dále jen „PU“) se rozumí všechny události a stavy kde byla ovlivněna provozuschopnost dráhy, zařízení pro obsluhu dráhy nebo technické prvky nabízených služeb bez ohledu na odpovědnost a původce takové PU.
- (6) **Nebezpečné meteorologické jevy** (dále jen „NMJ“) jsou všechny stavy počasí, kdy může dojít nebo dochází k ovlivnění provozování dráhy a drážní dopravy, při níž hrozí škody nebo je ohroženo zdraví nebo život zaměstnanců provozovatelů dráhy a drážní dopravy nebo cestujících, anebo je provozování dráhy a drážní dopravy technicky neproveditelné. Za NMJ lze považovat i takový stav počasí, kdy není ohroženo zdraví, život nebo majetek, a přesto nelze zajistit zásahem OSPD provozování drážní dopravy bez omezení.
- (7) **Situační centrum** (dále jen „SC“) SŽ je pracoviště dispečersko-operačního charakteru, jehož náplní činnosti je monitorování aktuální provozní situace na železnici v síti SŽ. Základní dispečerské pozice SC SŽ tvoří dispečinky řízení provozu (ÚD + HD), hlavní dispečer infrastruktury (dále jen „HDI“) a Celostátní operační a informační středisko (dále jen „COIS“) HZS SŽ. Pracoviště dispečinek jsou fyzicky sloučena do společných prostor s možností sdílení informací¹.

¹ Základní informace vymezující poslání a úlohu Situačního centra SŽ definuje pokyn SŽ PO-09/2022-GR Pokyn generálního ředitele ve věci vzniku a zajištění činnosti Situačního centra státní organizace Správa železnic

ČÁST DRUHÁ
SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE
NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY

článek 2
System operativního řízení provozuschopnosti

- (1) Pro zajišťování provozuschopnosti je zavedeno dispečerské řízení provozuschopnosti a operativní přenos informací o PU.
- (2) Dispečerské řízení provozuschopnosti je u OŘ zajišťováno systémem pohotovostí, dozorů a dispečinků. Operativní přenos informací o PU je v systému operativního řízení provozuschopnosti nezbytnou podpůrnou činností.
- (3) Systém operativního řízení provozuschopnosti sestává z:
 - dispečinků provozuschopnosti (DŽIn, DŽDC, ED);
 - poruchové pohotovosti odborných správ;
 - nehodové pohotovosti odborných správ;
 - nehodového dozoru OŘ.
- (4) Nehodový dozor je dále zajišťován na úrovni CDP a Centra techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“) a vrcholově na úrovni GR.
- (5) Správa železniční telematiky (dále jen „SŽT“) provozuje centrální pracoviště (Centrální ServiceDesk), které zajišťuje řešení poruch přenosových a datových sítí.
- (6) Na OŘ jsou zřízena pracoviště oddělení dispečinků železniční infrastruktury (dále jen „ODŽI“). Tato pracoviště jsou obsazena dispečerem železniční infrastruktury (dále také „DŽIn“). DŽIn za celý obvod OŘ shromažďují informace o PU. O PU jsou vedeny záznamy – evidence v aplikaci na podporu dispečerského řízení provozuschopnosti (dále jen „aplikace DŽIn“).
- (7) Aplikace DŽIn je základní nástroj pro dispečerské řízení provozuschopnosti. Do této aplikace má za povinnost zapisovat PU dispečer ODŽI, elektrodispečer (dále jen „ED“) (PU na zařízení ve správě elektrotechniky a energetiky (dále jen „SEE“), viz Příloha C odst. C.6) a dispečer železniční dopravní cesty (dále jen „DŽDC“) správy sdělovací a zabezpečovací techniky (dále jen „SSZT“) OŘ na CDP (PU na zařízení obsluhovaném z CDP, kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC). Do aplikace DŽIn jsou datově přenášeny záznamy z informačního systému databáze provozních omezení na infrastrukturu (dále jen „IS DOMIN“) bezprostředně po jejich pořízení v tomto systému. Dispečer infrastruktury tuto událost zpracuje v aplikaci DŽIn, v případě potřeby kontaktuje příslušného dispečera nebo OSPD. Postup zpracování je uveden v Příloze G.
- (8) Dispečeré ODŽI, DŽDC a ED SEE vykonávají svou činnost samostatně a samostatně přijímají rozhodnutí k zajištění provozuschopnosti v rámci svého obvodu odpovědnosti.
- (9) Rozpracované postupy při evidenci v aplikaci DŽIn jsou popsány v Příloze C a G této směrnice.
- (10) Na GR SŽ je zřízeno pracoviště skupiny HDI. HDI je součástí odboru provozuschopnosti (dále jen „O15“) GR, pracoviště HDI je fyzicky začleněno v SC SŽ. HDI užívá aplikaci DŽIn pro operativní sdílení informací na SC SŽ. Činnost HDI je uvedena v Příloze D.

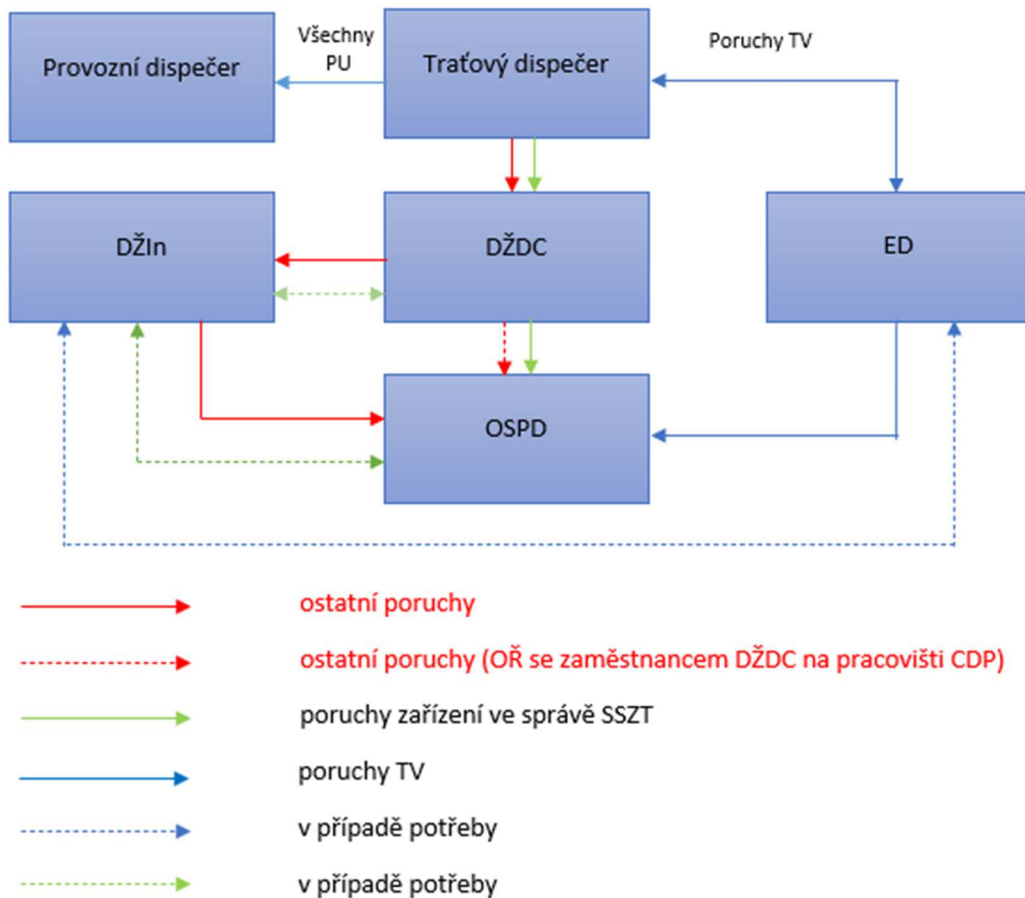
článek 3

Postupy při ohlašování, vedení evidence a odstraňování provozních událostí

- (1) Ředitelé OŘ, CTD a SŽT zajistí na příslušném úseku operativní přenos informací o vyskytnutých poruchách, závadách, mimořádných událostech (dále jen „MU“) a ostatních mimořádnostech.
- (2) Ohlašování mimořádností a MU řeší předpis SŽ D17-1 Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen „SŽ D17-1“) prostřednictvím ohlašovacího pracoviště – pracoviště výpravčího, určené pracoviště CDP.
- (3) Na OŘ DŽIn vyrozumí: vždy nehodový dozor OŘ, v pracovní době od 7:00 do 15:00 hod. informuje odbor provozu infrastruktury (dále jen „OPI“) aparátu příslušného OŘ o všech MU a těchto PU (smrtelné úrazy zaměstnanců, ekologické havárie² a požáry na dráze a v ochranném pásmu dráhy mající za následek zastavení provozu, PU mimo MU, mající za následek zastavení provozu). DŽIn dále vyrozumí příslušné odborné správy (např. nehodovou pohotovost, dispečinky správ tratí, ED dle povahy mimořádnosti případně MU).

2 Pojem ekologické havárie řeší směrnice SŽ SM103 Řešení ekologických škodních událostí.

Ohlašování PU na tratích řízených z CDP

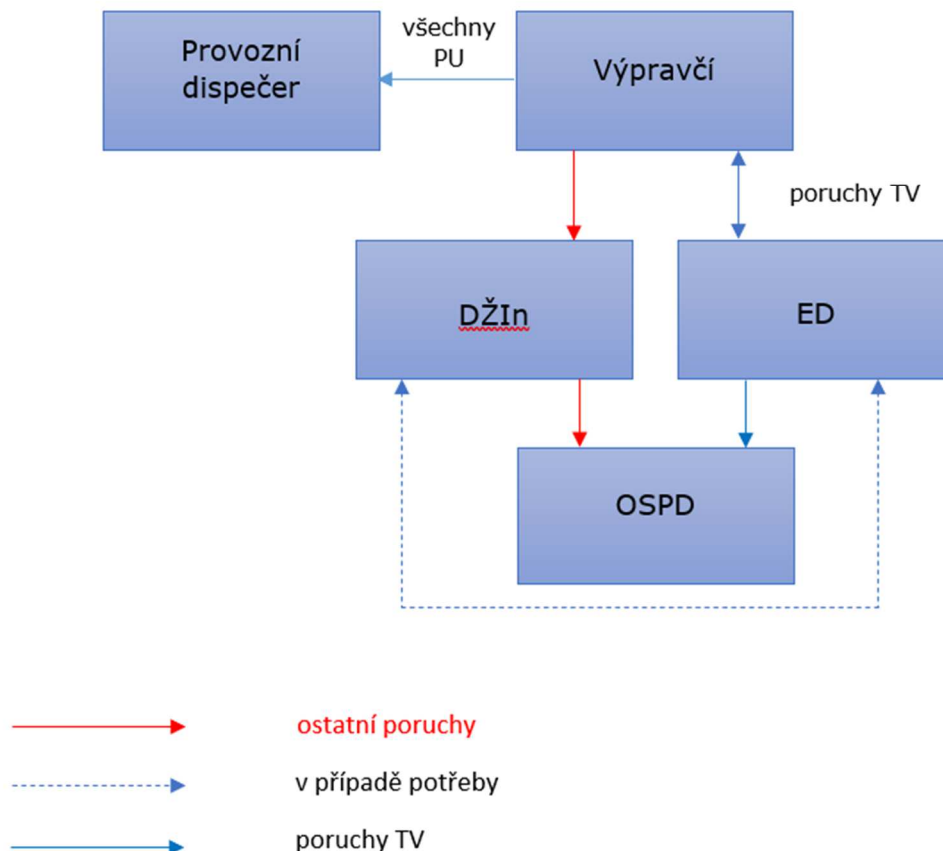


obrázek 1 – Ohlašování PU na tratích řízených z CDP

- Všechny PU je povinen traťový dispečer oznámit příslušnému provoznímu dispečerovi.
- Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje traťový dispečer přímo ED. Stejně tak poruchy a závady (PU) na trakčním vedení zjištěné ED spolu s opatřeními přijatými ED ohlašuje ED bez prodlení přímo traťovému dispečerovi (např. informace o vypnutí napětí v trakčním vedení (dále jen „TV“) dotčeného úseku, požadavek na zastavení provozu z důvodu překážky v TV, nařízení zajištění snížení rychlosti, omezení výkonu hnacích vozidel z důvodu poruchy, havarijního stavu TV nebo napájení TV, stažení sběračů všech elektrických hnacích vozidel v definovaném napájecím úseku za účelem vymezení poruchy nebo zkratu na TV apod). ED informuje o ohlášené PU OSPD. ED v případě potřeby kontaktuje DŽIn. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje traťový dispečer prostřednictvím DŽDC. DŽDC informuje DŽIn, který následně avizuje OSPD.
- Poruchy (PU) na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT jsou ohlašovány traťovým dispečerem DŽDC, DŽDC si avizuje přímo OSPD (SSZT). Za ohlášení dispečerovi železniční infrastruktury lze považovat, kromě jiného, i přenos záznamu o PU z informačního systému řízení provozu (IS DOMIN) do aplikace DŽIn. Dispečeri infrastruktury a OSPD v případě potřeby komunikují mezi sebou.

- Ostatní PU jsou ohlašovány prostřednictvím traťového dispečera přes DŽDC, který vždy informuje DŽIn. Za ohlášení dispečerovi železniční infrastruktury lze považovat, kromě jiného, i přenos záznamu o PU z informačního systému řízení provozu (IS DOMIN) do aplikace DŽIn. DŽIn následně avizuje příslušnou OSPD. V případě OŘ se zaměstnancem DŽDC na pracovišti CDP (OŘ Ostrava, OŘ Praha) je možno avizovat OSPD příslušného OŘ přímo zaměstnancem DŽDC).

Ohlašování PU na tratích mimo CDP



obrázek 2 – Ohlašování PU na tratích mimo CDP

- Všechny PU je výpravčí povinen oznámit příslušnému provoznímu dispečerovi.
- Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje výpravčí přímo ED. Stejně tak poruchy a závady (PU) na trakčním vedení zjištěné ED spolu s opatřeními přijatými ED ohlašuje ED bez prodlení přímo výpravčímu (např. informace o vypnutí napětí v TV dotčeného úseku, požadavek na zastavení provozu z důvodu překážky v TV, nařízení zajištění snížení rychlosti, omezení výkonu hnacích vozidel z důvodu poruchy, havarijního stavu TV nebo napájení TV, stažení sběračů všech elektrických hnacích vozidel v definovaném napájecím úseku za účelem vymezení poruchy nebo zkratu na TV apod). ED kontaktuje OSPD, v případě potřeby kontaktuje DŽIn. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje výpravčí dispečerovi DŽIn, který následně avizuje OSPD.
- Ostatní PU jsou ohlašovány výpravčím dispečerovi DŽIn, DŽIn avizuje příslušnou OSPD.

- (4) U poruch na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT platí další postup v souladu s principy pro hlášení a odstraňování poruch stanovenými předpisem SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení (dále jen „SŽ T100“), tzn. že zpravený zaměstnanec organizace udržující zabezpečovací zařízení (dále jen „OUZZ“) je povinen se co nejdříve spojit s příslušným výpravčím a potvrdit mu převzetí zprávy nebo zprávu od něho teprve převzít. Po převzetí zprávy o poruše nepřímo zpraveným zaměstnancem OUZZ výpravčí doplní zápis v Záznamníku poruch časem převzetí zprávy, příjmením a funkcí zaměstnance, který převzetí zprávy potvrzuje. Odstranění poruchy ohlašuje zaměstnanec OUZZ prvotně výpravčímu a následně DŽIn (s popisem příčiny a odstranění).
- (5) Zaměstnanec odstraňující následky PU průběžně informuje příslušného dispečera (DŽIn, DŽDC nebo ED) tak, aby ten mohl informace předat a zajistit tím informovanost ostatních složek a eliminovat tak nadbytečnou komunikaci dalších subjektů se zaměstnancem pracujícím na odstranění PU. Pokud z nějakého důvodu zaměstnanec neinformuje dispečera, který ho na řešení PU povolal, příslušný dispečer si aktualizaci postupu prací a stavu infrastruktury aktivně vyžádá.
- (6) Při ohlášení PU uvede příslušný zaměstnanec všechny potřebné údaje, které jsou v danou chvíli k dispozici. Dispečer (DŽIn, DŽDC nebo ED) může stanovit prioritu odstraňování PU. Zaměstnanec OSPD informuje dispečera o předpokládaném termínu odstranění PU bezprostředně poté co je schopen tento termín určit. Zaměstnanec OSPD komunikuje s dispečerem i v případech, kdy dojde ke zjištění posunu předpokládaného termínu odstranění PU, nebo kdy je zapotřebí povolat další odbornou správu či jiný zásah. Po ukončení PU zaměstnanec OSPD ohlásí ukončení PU (včetně způsobu odstranění).
- (7) Provozní dispečer si sám podle vážnosti PU zhodnotí, zda je nutné si předpoklad termínu odstranění PU vyžádat či nikoliv. Provozní dispečer si v případě nutnosti činit provozní opatření vyžádá u dispečera DŽIn informaci o předpokladu ukončení PU nebo obnovení provozuschopnosti s omezením. Na způsobu aktualizace informace se dohodnou. Stanovení předpokladu obnovení provozuschopnosti je zpravidla možné až po fyzické prohlídce zařízení dotčeného PU.
- (8) Aplikace DŽIn eviduje aktuální přehled PU v infrastruktuře.
- (9) Centrální přehled informací o PU sítě SŽ je na úseku provozuschopnosti dráhy veden HDI.

článek 4

Vyhodnocování provozní situace

- (1) Vyhodnocování provozní situace je nedílnou součástí monitorování provozní situace a poskytuje tak výstupy pro plánování a manažerské řízení infrastruktury.
- (2) Každá PU vyžaduje vyhodnocení. Rozsah vyhodnocení odpovídá vážnosti, rozsahu a vlivům, které měla PU v infrastruktuře na provozování dráhy, drážní dopravy nebo jiné činnosti v rámci SŽ nebo i mimo SŽ.
- (3) Vyhodnocení se provádí v aplikaci DŽIn, v modulu Hodnocení provozní situace (dále jen „HPS“) volbou parametrů HPS a připojením komentáře.
- (4) HPS se provede ve dvou fázích následujícím postupem.
 - Operativní vyhodnocení – provede dispečer ODŽI.
 - Validace operativního vyhodnocení – provede OPI.
- (5) Operativní vyhodnocení HPS provede dispečer (ODŽI) s ukončením PU (ohlášením ukončení opravy, nebo jiným opatřením). Toto vyhodnocení je považováno za předběžné.
- (6) Validaci operativního vyhodnocení HPS provede zaměstnanec OPI připojením informací souvisejících s konkrétní PU, jsou-li takové známy.
- (7) PU, musí být vyhodnoceny zejména s ohledem na stav, kdy:
 - způsobily zastavení provozu;

- měly vliv na dopravce;
- byly nepředpokládanou výlukou, ke které není vydaná elektronická depeše (dále jen „Edps“) k nepředpokládané výluce podle předpisů SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (dále jen „SŽ D1“) a SŽ D7/2 Organizování výlukových činností (dále jen „SŽ D7/2“);
- byly mimořádnou událostí s vlivem na infrastrukturu;
- jsou hodné zřetele.

V případě MU se příčina stanovená v HPS považuje za předběžnou.

- (8) Validaci HPS za celou síť SŽ provádí HDI.

článek 5

Oddělení dispečinku železniční infrastruktury na oblastních ředitelstvích

- (1) Na OŘ jsou zřízena pracoviště ODŽI. DŽIn je zaměstnancem úseku provozuschopnosti a je podřízen náměstkovi ředitele OŘ pro provoz infrastruktury (dále jen „NPI OŘ“).
- (2) Pracoviště ODŽI je obsazeno DŽIn v režimu 24/7.
- (3) Základní úlohou DŽIn je dispečerské zajišťování provozuschopnosti organizováním činností směřujících k obnovení provozuschopnosti v obvodu příslušného OŘ.
- (4) Typová činnost DŽIn je podrobně definována v Příloze C. V příloze jsou, kromě jiného, uvedeny kompetence a odpovědnost DŽIn ve vazbě na ED, DŽDC a HDI.

článek 6

Skupina hlavního dispečera infrastruktury státní organizace Správa železnic

- (1) V rámci dispečerského řízení provozuschopnosti je HDI zastřešujícím pracovištěm ve struktuře dispečinků infrastruktury úseku provozuschopnosti (dále jen „ÚPS“). HDI má právo vyžadovat součinnost samostatných pracovišť ODŽI.
- (2) Pracoviště HDI je obsazeno dispečerem v režimu 24/7 a je součástí SC SŽ.
- (3) Základní úlohou HDI je zajištění a koordinace sledu informací o omezení provozuschopnosti včetně postupu jejich odstranění.
- (4) Typová činnost HDI je definována v Příloze D. V příloze jsou, kromě jiného, uvedeny kompetence a odpovědnost dispečera HDI ve vazbě na DŽIn, ED, DŽDC.
- (5) HDI organizuje konferenční hovory s dispečery ODŽI o aktuální provozní situaci. Podrobnosti jsou uvedeny v Příloze C a D.
- (6) HDI koordinuje činnost dispečerů ODŽI v případech, kdy PU s globálním vlivem přesahují hranice jednotlivých OŘ. HDI zajišťuje přenos informací mezi ÚPS, úsekem řízení provozu (dále jen „ÚŘP“) a HZS SŽ v rámci Situačního centra SŽ a mezi Situačním centrem SŽ a jednotlivými dispečinky infrastruktury.

článek 7

Specializovaná předpověď počasí, Předpověď regionální pro zimní období a Výstražné informace před nebezpečnými meteorologickými jevy

- (1) Český hydrometeorologický ústav (dále jen „ČHMÚ“) zasílá SŽ každý den Specializovanou předpověď počasí, během zimního období zasílá také Předpověď regionální pro zimní období (listopad–březen), a v případě výstrah během celého roku Výstražné informace a k nim upřesňující informace k výstraze.

- (2) Příjem a distribuci předpovědí uvedených v odst. (1) zajišťují na úseku provozuschopnosti zaměstnanci O15 prostřednictvím zástupné e-mailové schránky:
predpovedCHMU@spravazeleznic.cz.
- (3) OŘ standardně přijímají předpovědi uvedené v odst. (1) na pracovištích ODŽI.
- (4) DŽIn po obdržení předpovědí uvedených v odst. (1) včetně jejich aktualizací zajistí ihned její distribuci příslušným zaměstnancům OŘ a na pracoviště stanovené vlastním řídicím aktem ředitele OŘ.
- (5) Na OŘ musí být zajištěno sledování aktuálního stavu výstrah a jejich aktualizací v pracovní době i mimo pracovní dobu.
- (6) V případě, že ČHMÚ předpovídá NMJ ve větším rozsahu, je organizováno řízení infrastruktury a řízení provozu v souladu s ustanoveními uvedenými v části třetí a Příloze A a taktéž ustanoveními předpisu SŽ D1 dle části sedmáct, Mimořádnosti, kapitola III Mimořádné povětrnostní podmínky.

článek 8

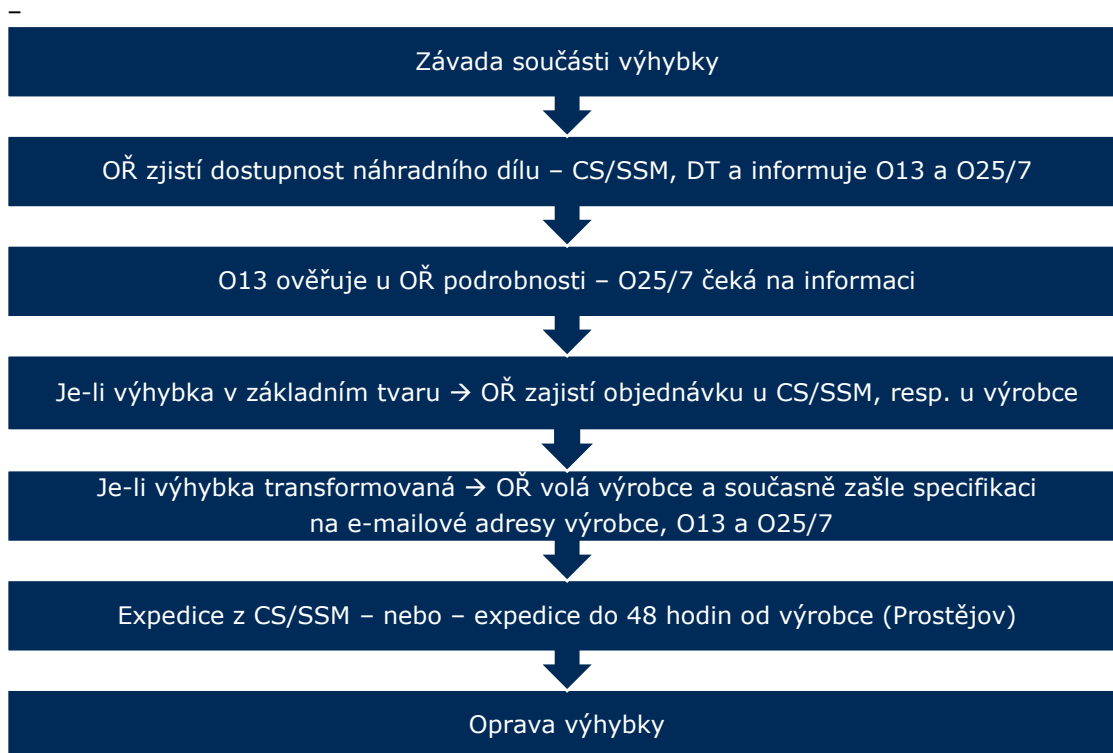
Omezení provozuschopnosti výhybek na tratích TEN-T

- (1) Je-li z důvodu zjištěné závady na součásti výhybky odborně způsobilou osobou OŘ rozhodnuto o vyloučení z provozu celé výhybky nebo její části, výhybka je situována v hlavní koleji tratě zařazené do sítě tratí TEN-T, a má-li toto rozhodnutí takový vliv na jízdní řád (dále jen „JR“), že je nezbytné zavést náhradní dopravu, nebo odřeknout přidělenou kapacitu na dobu delší než 24 hodin, OŘ neprodleně informuje o takové skutečnosti GR odbor právní a veřejných zakázek, oddělení centrálního nákupu (dále jen „O25/7“) a odbor traťového hospodářství (dále jen „O13“).
- (2) Obsahem prvotní informace musí být minimálně popis a lokalizace výhybky, obecný popis závady, fotodokumentace a zavedené opatření správce. Příklad informace: „Kritická závada na výhybce: ŽST Stříbro, výhybka číslo 1, příčný lom hrotu srdcovky 45 cm od hrotu s odlomením části temena v délce 28 cm, výhybka vyloučena, provoz v úseku Vranov u Stříbra – Stříbro zastaven.“.
- (3) O13 po obdržení informace, tyto podklady posoudí, popř. si vyžádá další podklady a zpětně zasílateli informace i ostatním adresátům sdělí, zda na místo vyšle specialistu k posouzení závažnosti závady (např. s využitím speciálních diagnostických metod, které nejsou na OŘ k dispozici). Na základě posouzení zaslané dokumentace nebo výsledku místního šetření vydá O13 stanovisko k možnosti a podmínkám pro obnovení provozu a to neprodleně, jak to bude možné.
- (4) Není-li možné danou závadu součásti výhybky opravit jinak než její výměnou za novou, současně pokračuje omezení uvedené v první větě odst. (1) a jedná-li se o součást výhybky, která není k dispozici na stavu zásob daného OŘ, postupuje OŘ podle odst. (5) nebo (6).
- (5) **Výhybky v základním tvaru** mají na stavu zásob Centrálního skladu Hradec Králové, střediska svrškového materiálu Hranice (dále jen „CS/SSM“) zajištěn tzv. Balíček náhradních dílů pro výhybky tratí TEN-T. Sortiment balíčku se skládá ze srdcovek, jazyků a opornic pro vybrané tvary výhybek a soustavy železničního svršku. V požadavkovém listu OŘ pro CS/SSM zdůrazní potřebu bezodkladného dodání náhradního dílu v rámci řešení kritického omezení provozuschopnosti. Pokud není náhradní díl na skladu CS/SSM, kontaktuje OŘ výrobce/dodavatele DT – Výhybkárnu a strojírnu, a.s. (dále jen „výrobce/dodavatel“). Výrobce/dodavatel má ve svém servisním skladu k dispozici omezený počet náhradních dílů (jazyků, opornic a srdcovek pro výhybky soustav železničního svršku UIC60, S49 1. a 2. generace a R65), případně zajistí prioritní výrobu požadovaného náhradního dílu.
- (6) **Pro transformované výhybky** má výrobce/dodavatel v servisním skladu připraveny polotovary vybraných náhradních dílů (jazyků, opornic a srdcovek pro výhybky soustav železničního svršku UIC60, S49 1. a 2. generace a R65, vyjma srdcovek typu PHS, SK, SK I

a zastavení provozu [dále jen „ZP“]) pro zajištění prioritní výroby požadované transformace.

- (7) **Pro zajištění náhradního dílu od výrobce/dodavatele** zástupce OŘ zjistí přesnou technickou specifikaci náhradního dílu, jak je uvedeno níže, a přímo kontaktuje zástupce výrobce/dodavatele. Kontaktovat výrobce/dodavatele smí OŘ výhradně v pořadí, jak je uvedeno v Příloze B. Souběžně OŘ zašle informaci na O25/7 a O13 s přesnou technickou specifikací potřebného náhradního dílu nezbytnou pro jeho oficiální objednání (tvar výhybky, poloměr a úhel odbočení, technické vybavení – typ závěru, žlabové pražce, typ srdcovky, tepelné zpracování atd.). O25/7 na základě této obdržené informace bezprostředně vyhotoví a zašle objednávku výrobcí/dodavateli. Výrobce/dodavatel vyrobí bezodkladně příslušný náhradní díl, a to včetně expedice náhradního dílu od výrobce zpravidla do 48 hodin od objednání. Dodací lhůta nezahrnuje státní svátky a dny pracovního klidu a volna.

- (8) Na obrázku 3 je znázorněno schéma postupu při zajišťování náhradního dílu.



obrázek 3 – Schéma postupu při zajišťování náhradního dílu³

článek 9 Nestabilní úseky

- (1) Dojde-li k pohybu zeminy ve svahu zemního tělesa v takovém rozsahu, který může ohrozit provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo jej již ohrozil, omezil anebo zastavil, je povinností OŘ neprodleně v rámci denní pracovní doby informovat o takové skutečnosti GR na kontaktní místa uvedená v předpisu SŽ PO 23/2021-GŘ Pokyn generálního ředitele pro řešení nestabilních úseků železničního spodku čl. 6 odst. (1) (dále jen „SŽ PO-23/2021-GŘ“).
- (2) Hlášení musí obsahovat tyto informace: traťový úsek, definiční úsek (dále jen „TUDU“), název stanice nebo sousedních stanic včetně kilometrické polohy, popis poruch a deformací, min. 3 fotografie s pohledem na sesuv se zaměřením na poruchy a deformace.
- (3) Další postupy se provádějí v souladu s pokynem SŽ PO-23/2021-GŘ.

³ Zpravidla do 48 hodin od objednání, dodací lhůta nezahrnuje státní svátky a dny pracovního klidu a volna.

ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ

článek 10 Obecné informace

- (1) Během NMJ vyžaduje řízení infrastruktury a provozu připravenost a nastavení postupů nad rámec obvyklé činnosti jednotlivých organizačních jednotek (dále jen „OJ“) nezbytných pro udržení provozuschopnosti nebo zabránění škodám a ohrožení zdraví cestujících a zaměstnanců provozovatelů dráhy a drážní dopravy. Základní prvky připravenosti na NMJ jsou stanoveny v této části směrnice, podrobné postupy v příloze A.
- (2) Na odstraňování následků NMJ obvykle OŘ spolupracuje s cizími právními subjekty (dále jen „CPS“), kteří vykonávají předem určené práce na zařízení dráhy. Pravidla pro umožnění práce na zařízení dráhy zaměstnancům CPS se řídí příslušnými vnitřními předpisy Správy železnic.
- (3) Odstraňování následků působení NMJ se účastní HZS SŽ. Rozsah nasazení sil a prostředků HZS SŽ na tyto činnosti může být omezen, aby byla zachována schopnost jednotek plnit hlavní úkoly HZS SŽ jako složky Integrovaného záchranného systému ČR. Nasazení HZS SŽ řídí Operační a informační středisko zásahového obvodu (dále jen „OIS“) HZS SŽ příslušné jednotky požární ochrany ve spolupráci s COIS HZS SŽ.

článek 11 Zajištění připravenosti provozování dráhy při nebezpečných meteorologických jevech

- (1) Za zajištění preventivních opatření a řešení vlivů NMJ na provozuschopnost dráhy zodpovídá ředitel OŘ, případně jím pověřený zaměstnanec (NPI OŘ, náměstek ředitele oblastního ředitelství pro řízení provozu [NŘP OŘ], nehodový dozor OŘ, přednostové odborných správ). Cílem je minimalizovat dopady NMJ na bezpečnost a plynulost železničního provozu.
- (2) OŘ používají k řešení NMJ své podpůrné prostředky, označované jako „Pomůcky k řešení NMJ“. Minimální rozsah pomůcek je stanoven v tomto odstavci. Obsahová náplň pomůcek je stanovena v Příloze A. Pomůcky zde neuvedené mohou být zpracovány i jako mapové podklady. Za ucelenost a aktuálnost pomůcek odpovídá NPI OŘ. Pomůckami OŘ jsou:
 - a) plánec OŘ s kontakty na OSPD a ostatní důležité kontakty;
 - b) přehled úseků se zvýšeným rizikem tvorby překážek na trati;
 - c) obvyklé rozmístění pohotovostí a mechanizačních prostředků;
 - d) zaměstnanci odborně způsobilí posoudit sjízdnost kolejí;
 - e) důležité dopravní s prioritním zprovozněním
 - f) seznam všech dopraven;
 - g) málo používané manipulační koleje;
 - h) dopravní s výhybkami se samovratným přestavníkem.
- (3) Připravenost a zabezpečení pomůcek se aktualizuje minimálně jednou ročně. Aktualizaci je doporučeno realizovat před začátkem zimního období, a to nejpozději do 31. října příslušného roku. Aktualizaci je třeba zaměřit na určení priorit a nasazení prostředků na odstraňování následků NMJ, respektive zastavení provozu v obvodu OŘ. Aktualizované pomůcky a případně i aktualizovaný pokyn ředitele OŘ, zašlou OŘ v elektronické uzavřené podobě na O15. O15 zajistí uložení pomůcek na Portálu provozovatele dráhy (dále jen „PPD“) pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099.

- (4) V případě nutnosti změny pomůcek v průběhu roku, postoupí OŘ dotčeně dokumenty elektronicky v uzavřené podobě neprodleně po zpracování změny na O15, který zajistí jejich uložení (výměnu) na PPD.

článek 12

Komunikace úseku provozuschopnosti, řízení provozu a Hasičského záchranného sboru státní organizace Správa železnice

- (1) Vrcholová komunikace mezi úsekem provozuschopnosti a úsekem řízení provozu je nezbytná a probíhá primárně mezi odpovědným zástupcem OŘ a vedoucím dispečerem oddělení operativního řízení provozu na CDP (dále jen „OOŘP“) příslušné oblasti řízení. Vzájemná komunikace určených zaměstnanců obou úseků umožní optimální koordinaci při organizaci prací na odstraňování následků NMJ a zajištění provozuschopnosti dráhy s ohledem na potřeby a priority řízení provozu a provozování drážní dopravy.
- (2) V případě stavu, kdy NMJ přesahují na území více OŘ, přechází celosíťová rozhodovací pravomoc ohledně určení priorit na odstraňování následků NMJ na ústředního dispečera. Koordinační činnost dispečerů ODŽI sousedních OŘ v případě výše uvedeného stavu provádí dispečer HDI.
- (3) Nedílnou součástí komunikačního řetězce při koordinaci likvidace následků NMJ je HZS SŽ a DŽIn.
- (4) Součinnost a využití prostředků HZS SŽ při likvidaci následků mimořádné události (NMJ) bude koordinováno mezi DŽIn a příslušným OIS HZS SŽ. Obě strany si vzájemně předají informace o nahlášených zasažených traťových úsecích. HZS SŽ následně podle aktuálních sil a prostředků oznámí, na kterých prioritních úsecích provede likvidaci následků NMJ, aby nedošlo k duplicitnímu zásahu na již řešených místech.

článek 13

Zajištění provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu

- (1) Zajišťování provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu je situace, kdy dochází opakovaně k narušení provozu vlivem NMJ a běžnými opakovanými zásahy OSPD se nedaří tyto PU vyřešit. Jde např. o zavátí výhybek sněhem po průjezdu vlaku působením proudícího vzduchu od jízdy vlaku s napadaným sněhem i po ukončení sněhových srážek. K opětovné ztrátě provozuschopnosti dochází zanedlouho po zásahu OSPD. Často na udržení provozu, po zásahu OSPD, nestačí ani elektrický ohřev výhybek (dále jen „EOV“). Tato situace je řešitelná zavedením režimu provozování dráhy v omezeném rozsahu, kdy se některé provozně dočasně postradatelné výhybky přestanou přestavovat pro oba směry a ponechají se pouze v jedné poloze, ve které nejméně omezí kapacitu dráhy pro provozování drážní dopravy. Při tomto je velmi důležitá vzájemná komunikace mezi výpravčím (organizační složka SŽ odpovídající za řízení provozu na OŘ [dále jen „OSŘP“]) a OSPD, nezbytná pro optimální nastavení dočasně omezení tak, aby nebylo nutné zastavení provozu.
- (2) Nastane-li taková situace, OSPD prověří možnosti zajištění provozování dráhy v omezeném rozsahu a oznámí je výpravčímu.
- (3) Pokud OSŘP požádá o výpomoc s provozováním dráhy a drážní dopravy v omezeném rozsahu a OSPD se s výpravčím na způsobu provozování v omezeném rozsahu dohodne, není nutné přistoupit k zastavení provozu. V takovém případě OSPD s výpravčím dohodne způsob a četnost kontrol zařízení provozovaného v omezeném rozsahu. V souladu se sjednaným způsobem kontrol si nastaví způsob a četnost komunikace. Kontroly na zařízení provozovaném v omezeném rozsahu a dohodnuté podle tohoto odstavce se provádí pouze na zařízení, které je nezbytné pro jízdu drážních vozidel, a u kterého se může dopad vlivů NMJ v průběhu daného jevu měnit a pro které výpravčí nemá k dispozici související indikace o jeho činnosti a stavu. Takovými zařízeními jsou koleje, výhybky, kolejové křižovatky a další zařízení, bez nichž nelze fyzicky uskutečňovat drážní dopravu. Kontroly na zařízení provozovaném v omezeném rozsahu a dohodnuté podle tohoto odstavce se neprovádí na

zařízení, která mohou být v důsledku vlivu NMJ zcela vyřazena z činnosti, a přesto umožňují jízdu drážních vozidel.

- (4) Pominou-li vlivy NMJ, OSPD se o tom vzájemně vyrozumí s výpravčím a dohodnou si způsob přezkoušení zařízení, které bylo provozováno v omezeném rozsahu. Po úspěšném přezkoušení zařízení je možné obnovit standardní provozování dráhy a drážní dopravy.
- (5) Žádosti OSŘP o výpomoc při provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu, kdy není nutné zastavení provozu, eviduje DŽIn v souladu s ustanovením v Příloze F.

článek 14

Činnost při nebezpečných meteorologických jevech

Jestliže je nevyhnutelné, že dojde k zastavení provozu z důvodu následků NMJ nebo byl provoz již zastaven a provozuschopnost nelze obnovit běžnými postupy a silami OŘ a provoz nelze zajistit ani v omezeném rozsahu podle čl. 13, postupuje se v souladu s předpisem SŽ D1 kapitola Mimořádné povětrnostní podmínky a v souladu s následujícím upřesněním:

1. Ohrožení provozu.

Pokud odpovědný zaměstnanec OSPD vyhodnotí, že NMJ ohrožují provozování dráhy a drážní dopravy, nařídí zastavení provozu v daném úseku. Své rozhodnutí a konkrétní požadavky (mezistaniční úsek/úseky, stanice, km polohu, zpravování písemným rozkazem, zastavení provozu) sdělí prostřednictvím ředitele OŘ nebo nevhodného dozoru OŘ vedoucímu dispečerovi CDP.

2. Zastavení provozu.

- a) Po zastavení provozu dle přechodního odstavce předá odpovědný zaměstnanec OSPD informace dispečerovi ODŽI s uvedením důvodů a předpoklad trvání.
- b) O zastaveném provozu v důsledku NMJ musí být neprodleně informováno COIS HZS SŽ. Informaci na COIS HZS SŽ zajistí pracoviště ODŽI, v jehož obvodu byl zastaven provoz, a to přímo, nebo prostřednictvím místně příslušného OIS HZS SŽ.
- c) V případě, že při likvidaci následků NMJ zasahuje HZS SŽ a na místě je i OSPD, dohodne odpovědný zástupce OSPD s VZ HZS SŽ postup. Vyhodnotí-li VZ HZS SŽ, že je nutné postupovat v souladu s principy uvedenými v Katalogu typových činností při mimořádnostech v železničním provozu, určí priority a postup na místě zásahu výhradně VZ HZS SŽ. Obvykle se zajistí nejdříve bezpečná evakuace cestujících, ideálně zajištěním dojezdu vlaků do železničních stanic.

3. Obnovení provozu.

- a) Jestliže je provoz zastaven na více místech a není-li možno pracovat na jeho obnovení na těchto místech současně, doporučuje se postupovat v pořadí:
 - Traťové koleje (včetně přejezdů a zastávek), staniční koleje v rozsahu umožňujícím vjezd, odjezd a průjezd.
 - Staniční koleje umožňující křižování (předjíždění) vlaků a k tomu potřebné výhybky a příslušná nástupiště.
 - Ostatní dopravní koleje a další koleje nezbytně nutné pro zajištění provozu důležitých seřadovacích stanic a k tomu potřebné výhybky.
 - Manipulační koleje a výhybky (výkolejky) potřebné pro zajištění sjízdnosti dopravní cesty po dohodě mezi úsekem provozu infrastruktury, příslušným PO a dotčenými dopravci v návaznosti na potřebný rozsah manipulací s vozy.

- Je-li zastavení provozu plošné, nebo je v určité oblasti zasaženo více tratí či úseků současně a při obnově není možno postupovat na těchto úsecích vždy souběžně, bude provozuschopnost zajišťována postupně podle provozní důležitosti.
- b) V úsecích, kde již pominuly důvody pro zastavení provozu (např. ustala nepříznivá povětrnostní situace) a nebrání-li tomu jiné okolnosti, může být obnoven provoz oprávněným zaměstnancem OSPD.
- c) Rozsah ověření technického stavu infrastruktury musí odpovídat rozsahu vlivů NMJ na infrastrukturu.
- d) Technický stav infrastruktury nezbytné pro plánované obnovení železničního provozu musí být ověřen výhradně zaměstnancem OSPD, který má ke konkrétní části infrastruktury odbornou způsobilost. To znamená, že:
- koleje, přejezdy apod. ověří zaměstnanec ST;
 - trakční vedení a související zařízení ověří zaměstnanec SEE;
 - zabezpečovací zařízení ověří zaměstnanec SSZT;
 - mosty, propustky, tunely apod. ověří zaměstnanec správy mostů a tunelů (SMT);
 - pozemní stavby ověří zaměstnanec SPS.
- e) V případě NMJ s globálním vlivem jako například povodně, zatopení, velké sesuvy, vítr s ničivou silou, to znamená, že NMJ zasáhne více součástí dráhy (koleje, přejezdy, TV, mosty...), musí ověření technického stavu infrastruktury provést všichni správci, u kterých lze předpokládat poškození infrastruktury v jejich správě. Informace musí být úseku řízení provozu předána souhrnně za všechny odborné složky OSPD. Je-li zařízení zprovoznováno s omezením, musí být součástí souhrnné informace uvedení podmínek, za jakých smí být na zařízení obnoven provoz. Například nižší rychlost, nižší přechodnost apod.
- f) V případě NMJ s malým rozsahem jako například pády stromů, silný vítr, ledovka – námraza na TV apod., kdy do ověření technického stavu infrastruktury není nutné zapojovat všechny odborné složky OSPD, provede ověření zaměstnanec té odborné správy OŘ, u které se předpokládá omezení infrastruktury, které brání obnovení železničního provozu.
- g) V případě NMJ s malým rozsahem lze obnovit železniční provoz s omezením i bez účasti OSPD (například ověřením HZS SŽ), ale výhradně v souladu s předpisem SŽ D1 kapitola Mimořádné povětrnostní podmínky. Následovat musí vždy ověření technického stavu zaměstnancem OSPD doprovázeného zápisem OSPD u výpravčího.

ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST

článek 15 Nehodový dozor

- (1) Nehodový dozor se organizuje na úrovni GŘ, vedení OŘ a CDP zejména za účelem zajištění přenosu informací o MU a ostatních vážných provozních událostech.
- (2) Nehodové dozory vedoucích zaměstnanců GŘ, OŘ a CDP se konají v týdenním režimu se stanoveným začátkem vždy v pondělí od 7:00 hod.
- (3) Nehodových dozorů se na úrovni GŘ zúčastňují zaměstnanci určení generálním ředitelem. Nehodových dozorů na OŘ a CDP se zúčastňují zaměstnanci určení ředitelem OJ.
- (4) Rozpis nehodových dozorů za GŘ zajišťuje a zasílá úsek náměstka pro řízení provozu (dále jen „NŘP“). Je zpracováván čtvrtletně a zasílán zaměstnancům, kteří se účastní nehodového dozoru na GŘ a sekretariátům jimi řízených odborných útvarů a dále na OŘ, CDP, CTD a na O15 nejpozději 15 dnů před začátkem čtvrtletí.
- (5) Rozpis nehodového dozoru na úrovni GŘ zasílá kancelář NŘP na Ministerstvo dopravy České republiky.
- (6) Rozpis nehodových dozorů za OŘ a CDP zajišťuje ředitel OŘ a CDP podle vlastního opatření. Je zpracováván čtvrtletně a zasílán všem zúčastněným na OJ a na O15 nejpozději 15 dnů před začátkem čtvrtletí.

článek 16 Nehodová pohotovost

- (1) Nehodová pohotovost se organizuje na jednotlivých útvarech OŘ a na CTD zejména za účelem zajištění souboru organizačních a pracovních úkonů vedoucích k obnovení provozuschopnosti dráhy po MU nebo vážné PU za současné spolupráce s OJ nebo CPS, jejichž činnost si obnovení provozování dráhy a drážní dopravy vyžaduje.
- (2) Nehodové pohotovosti jednotlivých útvarů OŘ zajišťuje ředitel OŘ v časových intervalech, daných interním pokynem OŘ.
- (3) Nehodovou pohotovost CTD zajišťuje ředitel CTD, danou interním pokynem CTD. Rozpis obsazení pohotovosti je zpracováván čtvrtletně a zasílán elektronickou poštou na O15 nejpozději 15 dnů před začátkem čtvrtletí.
- (4) Zaměstnanec nehodové pohotovosti OŘ o aktuálním stavu infrastruktury a o odhadovaném času do zprovoznění informuje průběžně, kromě jiného, vždy DŽIn příslušného OŘ.

článek 17 Poruchová pohotovost

- (1) Poruchová pohotovost přímo zajišťuje obnovení provozuschopnosti infrastruktury. Poruchová pohotovost se organizuje na úrovni provozních středisek odborných správ OŘ. Obvod odpovědnosti může být pro výkon pohotovosti přes více provozních středisek.
- (2) Řešitel provozní události v infrastruktuře, který řídí práce na obnovení provozuschopnosti zařízení toho času v poruše, závadě apod. průběžně informuje o aktuálním postupu prací dispečink, který ho na pohotovostní zásah povolal. Zpravidla to bude DŽIn, DŽDC, nebo ED. Povinnost komunikace s výpravcím, případně dalšími pracovišti, stanovená jinými předpisy tímto není nijak dotčena.
- (3) U provozních událostí mimo MU, mající za následek zastavení provozu informuje řešitel provozní události v infrastruktuře dispečera DŽIn, DŽDC nebo ED také o odhadovaném času do zprovoznění (s omezením, bez omezení).

- (4) V případě, kdy se z důvodu závady, poškození apod. jedná o případ uvedený v části druhé, čl. 8, informuje o této skutečnosti řešitel provozní události v infrastruktuře také vedoucího nehodové pohotovosti odborné správy tratí, který zajistí zaslání prvotní informace postupem, jak jej uvádí část druhá čl. 8.
- (5) V případě, kdy se z důvodu nestabilního úseku jedná o případ uvedený v části druhé čl. 9, informuje o této skutečnosti řešitel provozní události v infrastruktuře vedoucího nehodové pohotovosti odborné správy tratí, který zajistí další postup v souladu s čl. 9.

článek 18 **Společná ustanovení části čtvrté**

- (1) O15 zpracuje a rozešle úsekům GŘ a odborným útvarům GŘ, dále na OŘ, CDP, CTD, SŽT, HZS SŽ, vedoucímu OOŘP CDP a ÚD SŽ poslední pracovní den v týdnu přehled nehodových dozorů za OŘ, CDP a GŘ a nehodové pohotovosti CTD na následující týden.
- (2) Změny v obsazení nehodových dozorů za OŘ, CDP a GŘ nebo změny v obsazení nehodových pohotovostí na CTD, zašlou OJ v dostatečném předstihu před vydáním týdenního přehledu (nejpozději do 8:00 hod. posledního pracovního dne v týdnu) elektronickou poštou na O15.
- (3) Povinnosti uvedené v části čtvrté tohoto předpisu věnující se činnosti na místě MU jsou pouze základní činnosti zaměstnance pohotovosti při příchodu na místo MU, nebo závažné poruchy a nemění povinnosti zaměstnanců účastnících se na šetření, odklizení následků a opravách staveb dráhy po MU stanovených předpisy SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, SŽ D17-1 a SŽ D1.
- (4) Vedoucí dispečer příslušného OOŘP CDP průběžně informuje ÚD o aktuálním vývoji na místě MU. ÚD klíčové informace poskytuje prostřednictvím komunikační skupiny managementu SŽ. Aktuální informace si vedoucí dispečer příslušného OOŘP CDP vyžádá od nehodové pohotovosti provozního obvodu OŘ.

ČÁST PÁTÁ **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

článek 19 **Zmocňovací ustanovení**

- (1) Ředitelé OŘ zajistí zapracování této směrnice do vlastního pokynu v souladu se šablonou Typového pokynu OŘ, jak je uvedeno v Příloze E. Ředitelé CDP, CTD a HZS SŽ zajistí zapracování této směrnice do vlastního organizačního opatření.
- (2) Termín zapracování do vlastních pokynů a opatření podle odst. (1) je do konce druhého kalendářního měsíce po nabytí účinnosti této směrnice.

článek 20 **Zrušovací ustanovení**

- (1) Dnem účinnosti této směrnice se zrušuje předpis SŽ SM099 Sledování provozní situace na úseku provozuschopnosti. Zajištění provozuschopnosti při provozních událostech v infrastruktuře a nebezpečných meteorologických jevech schválená pod čj. 73336/2023-SŽ-GŘ-O15, s účinností od 1. prosince 2023.
- (2) Tento předpis nabývá platnosti vydáním v elektronické knihovně dokumentů a předpisů a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

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

Katalogový soubor typové činnosti integrovaného záchranného systému ČR při mimořádnostech v provozu železniční osobní dopravy

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ D7/2 Organizování výlukových činností

SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

SŽ S3/7 Vady a lomy pojižděných součástí železničního svršku

SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, v aktuálním znění

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

SŽ SM072 Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic

Směrnice SŽ SM103 Řešení ekologických škodních událostí

SŽ PPD-01/2023 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy – ustanovení k poruchám a výlukám traťové části systému k automatickému vedení vlaku

SŽ PO-05/2019-NŘP Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ve věci zajištění bezpečného a plynulého provozování drážní dopravy při mimořádnostech (mimořádné nebo živelné události)

SŽ PO-23/2021-GŘ Pokyn generálního ředitele pro řešení nestabilních úseků železničního spodku, v aktuálním znění

SŽ PO-09/2022-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci vzniku a zajištění činnosti Situačního centra státní organizace Správa železnic

SŽ PO-01/2024-ŘO15 Pokyn ředitele odboru provozuschopnosti pro práci v informačním systému Sledování pomalých jízd v.2

SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek

Příloha A (normativní)**Upřesnění postupů při řešení provozu
během nebezpečných meteorologických jevů****A.1 Pomůcky oblastních ředitelství k řešení nebezpečných meteorologických jevů**

- (1) V rámci přípravy na provoz při NMJ uloží ředitel OŘ vypracování pomůcek a jejich předložení NPI OŘ. Způsob uložení pomůcek na OŘ a jejich předávání mezi zaměstnanci zastupujícími ředitele OŘ (např. NPI, NŘP, nehodový dozor) je v kompetenci ředitele OŘ. Pomůcky se doporučuje držet také ve fyzických složkách a předávat společně s předávkou nehodového dozoru OŘ.
- (2) Pomůcky (v elektronické podobě) předá OŘ na O15 nejpozději do 31. října příslušného roku. O15 zajistí jejich uložení na PPD pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099 ve složce příslušného OŘ. V rámci OŘ si distribuuje dokumenty podle svého uvážení.

POMŮCKY:

- a) **Plánek OŘ s kontakty na OSPD** a ostatní důležité kontakty. Uvedou se kontakty na vedení odborných správ, provozní střediska, traťové okrsky apod. a další kontakty, které zpracovatel považuje za vhodné k uvedení v této části pomůcek
- b) **Přehled úseků se zvýšeným rizikem tvorby překážek na trati.** Uvede se seznam míst v obvodu OŘ, kde při NMJ obvykle hrozí:
 1. zvýšený výskyt pádů stromů s dopadovou vzdáleností ke stavbě dráhy;
 2. zvýšený výskyt tvorby závějí;
 3. výskyt naplavenin (např. bahno z polí);
 4. zatopení nebo povodně;
 5. sesunutí svahů a skal;
 6. tvorba ledového tělesa v tunelech a na jejich portálech.

Tento seznam zpracují OŘ formou tabulky v aplikaci MS Excel ve formátu xlsx s rozdělením podle TTP, názvu tratě, názvu úseku, km polohy, typu ohroženého objektu a typu rizika. Může být doplněn o schematický plánek obvodu OŘ s vizualizací evidovaných rizik.
- c) **Obvyklé rozmístění pohotovostí a prostředků na odstraňování následků NMJ.** Uvede se přehled umístění pohotovostí a mechanizace použitelné na odstraňování následků NMJ s uvedením míst, kde se tato mechanizace obvykle nachází.
- d) **Zaměstnanci odborně způsobilí posoudit sjízdnost kolejí.** Uvede se seznam odborně způsobilých zaměstnanců posoudit sjízdnost kolejí a jejich přiřazení k dopravnám s kolejovým rozvětvením a kontakty na tyto zaměstnance.
- e) **Důležité dopravní s prioritním zprovozněním.** Uvede se seznam důležitých dopraven včetně kolejí a výhybek, které je nutné zprovoznit, aby mohl být obnoven železniční provoz.
- f) **Seznam všech dopraven.** Uvede se seznam všech dopraven s kolejovým rozvětvením, s telefonními kontakty na výpravčí, telefonní kontakty na CDP a obvodů OSŘP.

- g) **Málo používané manipulační koleje.** Uvede se seznam dopraven s výčtem málo používaných kolejí, kde bude mít řízení provozu povinnost požadovat (od 1. listopadu do 31. března) před zahájením jejich obsluhy souhlas odborně způsobilého zaměstnance infrastruktury, i když zde nebyl zastaven provoz z důvodu NMJ.
 - h) **Dopravy s výhybkami se samovratným přestavníkem.** Uvede se seznam všech dopraven s uvedením všech v nich situovaných výhybek se samovratným přestavníkem.
- (3) Specifické úkoly pro vedoucí zaměstnance OJ k přípravě a provozu v zimním období s termíny jejich plnění jsou uvedeny v čl. A.4.

A.2 Příprava na spolupráci s cizími právními subjekty

- (1) OŘ zajišťují spolupráci s CPS, které v případě potřeby a na základě dohodnutého způsobu vyzkoušení zajišťují dohodnuté práce při odklizení následků NMJ. Smlouvy musí být uzavřeny tak, aby CPS znal konkrétní druh práce a místo pracoviště, kde bude sjednaná práce realizována.
- (2) Problematika smluv, zdravotní a odborné způsobilosti CPS je v kompetenci OSPD.

A.3 Obecné zásady zajištění provozu v zimních podmínkách

- (1) Ředitel OŘ (NPI OŘ) rozhoduje a odpovídá za optimální rozsah nasazení mechanizace pro odklizení sněhu a ledu.
- (2) Využitelnost zaměstnanců řízení provozu OŘ v jednotlivých dopravních s kolejovým rozvětvením a dopravních bez kolejového rozvětvení se projedná v rámci OŘ před zimním obdobím.
- (3) Funkci odpovědného zástupce objednavatele výluky při vyloučení koleje pro práci mechanizace na odstraňování sněhu a ledu smí vykonávat pouze zaměstnanec splňující požadavky na odbornou způsobilost stanovenou předpisem SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
- (4) U výhybek se samovratným přestavníkem, kde je nainstalován a je funkční elektrický ohřev, není nutno přijímat žádná zvláštní opatření, kromě případu uvedeného v čl.13.

A.4 Úkoly pro vedoucí zaměstnance organizačních jednotek pro zajištění provozu v zimních podmínkách

- (1) Ředitelé OŘ nebo jejich zástupci se dohodnou na způsobu řízení EO.V. Zejména se jedná o potřebu operativy při ovládní EO.V (automatický nebo manuální provoz v závislosti na momentálním počasí a vytíženosti zaměstnanců řízení provozu a technickém vybavení EO.V), operativní nebo trvalou změnu pracoviště, které bude plnit dohled nad EO.V, způsoby vyzkoušení o provozu a o poruchách EO.V apod.
- (2) Úsek provozu infrastruktury OŘ v rámci přípravy na zimní období provede:
 - a) úpravu tvaru šterkového lože ve výměnové části výhybek;
 - b) úpravu tvaru kolejového lože a průjezdného průřezu ve staničních a traťových kolejích tak, aby bylo možno bez problémů použít mechanizaci pro odstraňování sněhu a ledu;
 - c) zajištění realizace dalších opatření v oblasti přípravy na zimní období (např. stavbu zásněžek, zásahy do porostů v blízkosti drážního tělesa apod.);
 - d) zajištění kontroly a provozuschopnosti všech ohřevů výhybek;
 - e) zajištění provedení prohlídek a odstranění zjištěných závad na všech zařízeních ve správě OŘ potřebných pro provoz infrastruktury v zimních podmínkách (např. předtápěcí stojany apod.);

- f) zajištění provozuschopnosti všech mechanismů pro odstraňování sněhu a ledu;
 - g) předzásobení vlastních hnacích a speciálních hnacích vozidel nemrznoucí naftou;
 - h) zajištění přiměřeného množství nářadí pro zaměstnance OJ SŽ (pro CPS podle toho, jak budou uzavřeny příslušné smlouvy) pro odstraňování sněhu a ledu a potřebného množství posypového materiálu;
 - i) zajištění provozuschopnosti jednotlivých přechodových úseků tratí se sousedními provozovateli drah (podle místních ujednání, vlečkových smluv apod.);
 - j) sjednání příslušných smluv mezi OŘ, CPS, provozovatelem mechanizace pro odklízení sněhu a ledu, popř. jiných prostředků a dalšími složkami o vzájemné koordinaci činností v zimním období;
 - k) na základě místních podmínek zajistí zpracování přehledu, kam bude v případě velkého množství sněhu ukládán (případně i odvážen) sníh z důležitých výhybek, hlavních staničních kolejí a kam bude ukládán sníh z nástupišť.
- (3) Úsek provozu infrastruktury OŘ v průběhu zimy zajišťuje:
- a) průběžné zbrojení hnacích a speciálních hnacích vozidel OŘ a omezení případné neschopnosti vozidel z důvodu nedostatku pohonných hmot;
 - b) zaměření kontrolní činnosti na práci v zimních podmínkách, kontroly sněhové pokrývky na střechách objektů ve správě OŘ a průběžné odstraňování kritického množství sněhu a ledu, které by mohlo způsobit poškození střešních konstrukcí nebo ohrožení osob a majetku;
 - c) po dohodě s DA SŽ zajistí podle svých možností preventivní kontroly trakčního vedení (dále jen „TV“) jízdami montážního vozu trakčního vedení (dále jen „MVTV“) – speciální drážní vozidlo pro údržbu TV. Organizace, operativa během preventivních jízd a hlášení stavu a sjízdnosti TV je v kompetenci ředitel OŘ, NPI OŘ nebo nehodového dozoru OŘ. Například lze preventivními jízdami kontrolovat úseky, na něž je vyhlášena výstraha ČHMÚ na ledovku, či námrazu, silné bouřky (pády stromů apod.).
- (4) Úsek řízení provozu OŘ v rámci přípravy provede opatření k zajištění posouzení sjízdnosti manipulačních kolejí, ostatních dopravních kolejí a vleček, jejichž provozovatelem je SŽ, osobami odborně způsobilými OSPD před plánovanými posunovými jízdami, včetně stanovení časů, kdy musí být o posouzení sjízdnosti tyto osoby požádány.
- (5) Úsek řízení provozu OŘ a CDP v průběhu zimy zajišťuje
- a) sledování vývoje počasí v regionu a spolupráci vedoucího dispečera OORP CDP pro danou oblast,
 - b) spoluúčast zaměstnanců OSŘP na provádění úklidu sněhu a ledu z nástupišť a výhybek dopraven v případě, že to významně neovlivňuje činnosti zaměstnanců OSŘP související s řízením provozu v jejich obvodu odpovědnosti,
 - c) v případě mimořádnosti zajišťují CDP na základě předpisu PO-05/2019-NŘP Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ve věci zajištění bezpečného a plynulého provozování drážní dopravy při mimořádnostech (mimořádné nebo živelné události) hnací vozidla nezávislé trakce. Přesný popis činností DA SŽ je obsahem pokynu,
 - d) včasné a efektivní zapnutí a vypnutí zařízení pro elektrický, příp. plynový ohřev výměn.

Příloha B (normativní)**Kontaktní osoby na výrobce/dodavatele
DT-Výhybkárna a strojírna, a.s. Prostějov**

- (1) Příloha uvádí kontaktní osoby pro zajištění pouze bezodkladných oprav transformovaných výhybek na tratích TEN-T (obloukových).
- (2) Kontaktní osoby uvedené v této příloze může zástupce OŘ volat jen v pořadí, jak jsou uvedeny níže. To znamená je-li kontakt s nižším pořadovým číslem nedostupný, teprve pak je možné volat nejbližší následující kontakt.

	jméno	mobil	e-mail
1.	Jana Kovářová	602 244 138	kovarova@dtvs.cz
2.	Bc. Petr Těhník	602 803 741	tehnikml@dtvs.cz
3.	Ing. Dušan Kadlec	602 590 124	kadlecd@dtvs.cz
4.	Ing. Roman Šlězár	606 704 198	slezar@dtvs.cz

- (3) Zástupcem OŘ pro přímé kontaktování výrobce je výhradně nehodový dozor OŘ nebo přednosta (popř. jeho zástupce) příslušné správy tratí.

Příloha C (normativní)

Typová činnost dispečera oddělení dispečinku železniční infrastruktury

- (1) Základní úlohou DŽIn je zajišťování činností směřujících k obnovení provozuschopnosti v obvodu OŘ. Z toho důvodu je portfolio činností DŽIn nastaveno ve dvou základních osách, a to na povinné a podpůrné (nepovinné) činnosti.
- (2) Aby byla minimalizována možnost nesprávného výkladu, je každá činnost konkretizována komentářem, upřesňujícím její obsah a náplň.
- (3) Tato příloha rozšiřuje problematiku dispečerského pracoviště ODŽI uvedenou v hlavní části této směrnice.

C.1 Povinné činnosti DŽIn (dispečera železniční infrastruktury)

- (1) **Přijímá informace o provozní události v infrastruktuře od výpravčích a zajišťuje úkony k obnovení provozuschopnosti.**

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že výpravčí předají informaci o poruše a žádost o obnovení provozuschopnosti DŽIn. Obnovení provozuschopnosti může být dohodnuto podle vlivu na dopravu ihned nebo s odkladem na denní směnu zaměstnanců podílejících se na obnovení provozuschopnosti. Tato povinnost se netýká provozních událostí na trakčním vedení⁴, které výpravčí hlásí přímo elektrodispečerům, a provozních událostí na zařízení, které je obsluhováno z CDP a které dopravní zaměstnanec CDP hlásí přímo DŽDC na CDP.

- (2) **Koordinuje odborné správy, případně smluvní CPS např. servisní organizace, s cílem obnovení provozuschopnosti.**

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že DŽIn ve své pravomoci bude mít povinnost povolat z důvodu obnovení provozuschopnosti zaměstnance jedné nebo více odborných správ. Například zaměstnanec SSZT při vymezování poruchy zjistí, že bez spolupráce s jinou odbornou správou nelze provozuschopnost obnovit. V takovém případě udržující zaměstnanec SSZT požádá DŽIn, aby povolal zaměstnance z jiné odborné správy k součinnosti na obnovení provozuschopnosti. Pokud je nutné organizovat obnovení provozuschopnosti na zařízení obsluhované z CDP a kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC na CDP a DŽIn se o PU vzájemně informují a na základě priorit stanovených dispečerským aparátem řízení provozu (obvykle určí CDP) se dohodnou na koordinaci kapacit a prostředků odborných správ. O vysílání kapacit a prostředků SEE rozhoduje a vysílá je vždy elektrodispečer, jakožto osoba zodpovědná za elektrotechnická zařízení. Obdobně postupují v případě zajišťování provozuschopnosti zařízení, kde správu či opravy vykonávají smluvní servisní organizace. V případě potřeby při této činnosti poskytuje DŽIn informační a organizační podporu nehodovému dozoru OŘ nebo managementu OŘ.

- (3) **Přijímá informace o mimořádné události a aktivuje činnosti v souladu se Svolávacím rozvrhem podle SŽ D17-1.**

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že DŽIn bude přijímat informace o MU z pracoviště CDP, které plní ohlašovací a svolávací povinnost v souladu s Prováděcím opatřením k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí – Ohlašovací a svolávací rozvrh předpisu SŽ D17 – 1. OŘ zajistí, že informace o MU, kterou DŽIn z CDP obdrží, bude DŽIn distribuována bezodkladně v rámci OŘ v souladu se systémem nehodových dozorů a pohotovostí OŘ. V případě, že k MU došlo na dráze v oblasti, kde je drážní doprava organizována a řízena z CDP, informuje DŽIn o této skutečnosti i DŽDC. V případě, že k MU došlo na zařízení SEE nebo byla MU ovlivněna jeho činností, DŽIn informuje o této skutečnosti také ED. Ve věci případné koordinace

⁴ SŽ D1 čl. 401–403 Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

odborných správ OŘ a podpory nehodového dozoru a managementu OŘ platí podobný postup jako v komentáři k odstavci C.2.

(4) Trvale sleduje provozní situaci v infrastruktuře v obvodu OŘ prostřednictvím dostupných informačních zdrojů.

Komentář: OŘ zajistí, že DŽIn bude informován o všech nepředpokládaných výlukách, ke kterým není vydaná Edps. To se netýká nepředpokládaných výluk, kde není dotčena provozuschopnost nebo je zajištěna náhradním způsobem a nepředpokládaná výluka proběhla bez vlivu na provozování dráhy a drážní dopravy. Například DŽIn není nutné hlásit nepředpokládané výluky energetických zařízení ve správě SEE, kde je náhradní napájení zajištěno jiným způsobem. Dále OŘ zajistí, aby měl DŽIn přehled o pomalých jízdách zavedených v informačním systému Sledování pomalých jízd (dále jen „IS SPJ2“) i o pomalých jízdách zavedených mimo systém ISSPJ2 z důvodu omezení provozuschopnosti nebo o jakémkoli vážném omezení kapacity dráhy, i když nebylo způsobeno infrastrukturou, a to z důvodu komplexního přehledu o stavu provozuschopnosti, kdy například při vzniku náhlé poruchy infrastruktury v kombinaci s již trvající pomalou jízdou může dojít (s přihlédnutím k důležitosti tratě - koridor x regionální trať) k vážným dopadům na JŘ. V takovém, případě by měl DŽIn zajistit obnovení provozuschopnosti i u zdánlivě banální poruchy infrastruktury. DŽIn informuje OPI o vážných provozních událostech a MU v infrastruktuře.

- Je doporučeno, aby DŽIn a ED v rámci monitorování provozní situace využíval všech dostupných aplikací a informačních systémů. Zejména aplikaci pro sledování terénních zásahů HZS SŽ – TereZa, která umožňuje prostřednictvím jednoduché komunikace s pracovišti OIS HZS SŽ požádat o prvotní informace z místa zásahu. Prostřednictvím aplikace TereZa lze sledovat i mechanizaci OŘ a její aktuální rozmístění.

(5) Zajišťuje činnosti při nebezpečných meteorologických jevech – NMJ

Komentář: OŘ zajistí, že zastavení provozu bude oznamovat i odvolávat DŽIn na základě rozhodnutí ředitele OŘ nebo nehodového dozoru OŘ. Zprávu o zastavení provozu z rozhodnutí ředitele OŘ nebo nehodového dozoru OŘ sdělí DŽIn vedoucímu dispečerovi CDP. DŽIn monitoruje průběh likvidace a odstraňování následků NMJ až do obnovení provozuschopnosti. Žádosti o výpomoc v zimních podmínkách eviduje DŽIn na formuláři dle Přílohy F. V případě potřeby DŽIn koordinuje útvary OŘ a CPS pro obnovení provozuschopnosti, koordinaci útvarů OŘ pro zjišťování sjízdnosti a je podporou nehodovému dozoru, případně i managementu OŘ.

- **DŽIn hlásí na příslušné OIS HZS SŽ** neplánované výjezdy OŘ na likvidaci NMJ, zejména popadané stromy do provozované koleje. HZS SŽ by měl od DŽIn získat informaci vždy, když OŘ vysílá na místo své prostředky. Tím se zabrání případnému zbytečnému výjezdu HZS SŽ na místo, kde již likvidace probíhá v režii OŘ bez nutnosti další výpomoci. Postup se netýká výjezdů, kde probíhá činnost v koordinaci s HZS SŽ a místně příslušná JPO HZS SŽ vede tento výjezd například jako technickou výpomoc.

(6) Vede centrální přehled o provozních událostech v infrastruktuře v obvodu OŘ.

Komentář: DŽIn provádí záznam a evidenci informací o provozních událostech v aplikaci DŽIn. DŽIn v odůvodněných případech na žádost elektrodispečera nebo DŽDC na CDP provede záznam PU a jeho případnou modifikaci do aplikace DŽIn za něj.

- U provozních událostí na zařízení ve správě SEE zajišťuje záznam a modifikaci informací elektrodispečer. Elektrodispečer zadá do aplikace DŽIn PU ihned minimálně jako rozpracovanou. Pokud elektrodispečerovi velký rozsah povinností souvisejících s PU neumožní zadat PU do aplikace DŽIn do 30 minut samostatně, již předem vyrozumí DŽIn, který ji do aplikace DŽIn zadá za něj. Jde o výjimečné případy, kdy elektrodispečer musí přednostně provádět úkony

a obsluhu zařízení při lokalizaci poruchy, z vážných důvodů je nucen přednostně komunikovat s distributory elektrické energie, s elektrodispečery sousedních OŘ, žádat o přidělení kapacity dráhy pro DV SEE apod. Elektrodispečer zajišťuje záznam a jeho modifikaci u provozních událostí jako jsou poruchy a poškození sestavy TV s vlivem na dopravu, výpadky napájení TV s trváním výpadku nad 5 minut, nepředpokládané výluky TV a jeho napájení, kterým není vydaná Edps s vlivem i bez vlivu na dopravu z důvodů okamžité opravy poruch TV.

- U provozních událostí na dráze obsluhované z CDP, kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC na CDP, zajišťuje záznam a modifikaci informací v aplikaci DŽIn příslušný DŽDC. V případech, kdy je DŽDC na CDP vytížen například odstraňováním poruchy zařízení umístěného v budově CDP, může DŽIn zastoupit dispečera ŽDC OŘ na CDP obdobně jako v případě elektrodispečinků. Ve vazbě dispečinků ODŽI x DŽDC na CDP lze uplatnit i režim vzájemného zastoupení při zápisu PU do aplikace DŽIn, její editaci a ukončení. Například se DŽDC na CDP dozví o PU jako první, založí ji do aplikace jako rozpracovanou, ale potřebuje se věnovat PU v budově CDP. Vyrozumí o tom DŽIn, který dále zorganizuje odbornou správu na obnovení provozuschopnosti. Vždy se ale DŽDC na CDP s DŽIn dohodnou, kdo bude zajišťovat organizaci odborné správy za účelem obnovení provozuschopnosti.
- Za správnost informace zadané do aplikace DŽIn odpovídá ten dispečer infrastruktury (DŽIn, DŽDC na CDP, ED), který ji do aplikace zadal. To samé platí u i případné následné modifikace záznamu.
- Řešitel provozní události v infrastruktuře informuje dispečera vždy, když dojde k aktualizaci odhadu obnovení provozuschopnosti. Pokud z nějakých důvodů řešitel provozní události v infrastruktuře průběžně neinformuje dispečera, který ho na řešení poruchy či závady zařízení povolal (DŽIn, DŽDC na CDP, ED), příslušný dispečer si aktualizaci postupu prací a stavu infrastruktury aktivně vyžádá kontaktováním řešitele provozní události v infrastruktuře. Odhady a aktualizace termínů obnovení provozuschopnosti je nutné nastavit vyváženě a odpovědně s tím, že tyto informace využívá dispečerský aparát řízení provozu ke komunikaci s dopravci a cestující veřejností.
- DŽIn provádí operativní vyhodnocení PU z hlediska odpovědnosti SŽ. HPS provede v aplikaci DŽIn v modulu Hodnocení provozní situace – HPS volbou parametrů HPS a připojením komentáře. DŽIn provede HPS v době, kdy mu jsou známy okolnosti související se vznikem PU, nejpozději však v době, kdy mu technik odborné správy sděluje odstranění poruchy, respektive ponechání PU jako trvajících v režimu trvajících omezení infrastruktury. Pokud obnovení provozuschopnosti zajišťoval DŽDC na CDP nebo ED, provede DŽIn HPS na základě informací sdělených od DŽDC na CDP nebo ED.

(7) **Přijímá a v rámci OŘ zajišťuje distribuci výstražné informace ČHMÚ a jejich aktualizace a předpovědi ČHMÚ.**

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že aktuální předpověď počasí a výstražné informace ČHMÚ, které DŽIn dostane do zástupné emailové schránky, postoupí v rámci OŘ určeným příjemcům v souladu s vnitřními pokyny OŘ. V případě výstrah rozesílá i jejich aktualizace.

(8) **Zajišťuje ověřování sjízdnosti málo využívaných tratí**

Komentář: OŘ zajistí, že na pracoviště ODŽI budou centrálně hlášeny žádosti o přidělování kapacity dráhy na málo využívaných tratích dle předpisu SŽ SM072 Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ SM072“). DŽIn ohledně zjištění sjízdnosti informuje příslušnou odbornou správu, která zajistí potřebné úkony a spolupracuje s HDI. Bližší specifikace postupu je uvedena v předpisu SŽ SM072.

(9) **Zajišťuje záchranu osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v NOUZI**

Komentář: DŽIn přijímá informaci o mimořádnosti z externího komunikátoru umístěného na výtahové šachtě v případě nenadálé poruchy výtahu a uvíznutí cestujícího se sníženou schopností pohybu a orientace na nástupišti a dále přijímá informaci ze signalizačního systému a komunikátoru nouzového volání bezbariérových toalet ve stanicích. O vzniklé situaci informuje v souladu s postupy stanovenými jednotlivými OR.

(10) **Zajišťuje oznámení poruchy traťové části AVV (MIB) řešiteli poruch**

Komentář: DŽIn od výpravčího přijímá informace o poruchách magnetických informačních bodů (dále jen „MIB“) traťové části systému pro automatické vedení vlaku a o vzniklé poruše informuje externího řešitele poruchy, kterým je místně příslušný servis AŽD Praha, s.r.o. Informaci o poruše MIB umístěných na tratích, kde se drážní doprava organizuje z CDP, přijme prostřednictvím DŽDC.

- Postup podle tohoto bodu se týká výhradně řešení poruch MIB hlášených v souladu se SŽ PPD-01/2023⁵, kde jsou uvedeny postupy hlášení poruch MIB na úseku řízení provozu.
- Postupy související s plánovanou manipulací s MIB se neřídí touto směrnicí, ale ustanoveními předpisu SŽ D7/2 a dopisem Manipulace se součástmi systému dopravce zajišťující automatické vedení vlaku (dále jen „AVV“), ETCS apod. v koleji při stavebních pracích čj. 50553/2015-SŽDC-O13.
- Čas nahlášení poruchy řešiteli je z evidenčního hlediska v aplikaci DŽIn považován za ukončení provozní události.

(11) **Účastní se konferenčního projednávání aktuálního stavu provozuschopnosti**

Komentář: DŽIn se účastní konferenčního projednávání aktuálního stavu provozuschopnosti ve svém obvodu. Konferenci organizuje HDI prostřednictvím MS Teams. Konference se konají dvakrát denně, časy určí ředitel O15. Projednají se zastavené a silně omezené provozování z důvodu PU na infrastrukturu. DŽIn k těmto PU připraví stručné informace se zaměřením na průběh a výhled obnovení provozuschopnosti.

(12) **Vydává zprávy o omezení infrastruktury – minimální rozsah**

Komentář: DŽIn vydává v mimopracovní době Edps o omezení infrastruktury (kromě nepředpokládaných výluk), a to pro všechny odborné správy.

- Pomalé jízdy prostřednictvím aplikace IS SPJ2. DŽIn je odpovědný za zpracování zprávy v systému IS SPJ2 dle pokynu v SŽ PO-01/2024-RO15 Pokyn ředitele odboru provozuschopnosti pro práci v informačním systému Sledování pomalých jízd v. 2 (dále jen „SŽ PO-01/2024-RO15“). Zaměstnanec odborné správy je odpovědný za podklady dodané dispečerovi ODŽI k vytvoření kompletní zprávy v IS SPJ2.
- Ostatní omezení prostřednictvím určené aplikace⁶. DŽIn je odpovědný pouze za administraci odeslání zprávy. Za obsah a parametry zprávy je odpovědný zaměstnanec odborné správy, který vydání Edps požaduje. Tento zaměstnanec dispečerovi ODŽI doručí kompletní (požadovaný) text Edps včetně adresátů.

⁵ SŽ PPD-01/2023 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy

⁶ V době vydání SŽ SM099 se jedná o aplikaci DEPEŠE II

C.2 Podpůrné činnosti DŽIn – nepovinné

(1) Helpdesk Dopravci

Komentář: OŘ může ustanovit pracoviště ODŽI do role Správce OJ pro aplikace „Helpdesk Dopravci“. Jeho úloha v procesu vyřízení podnětu je zásadně administrativní a spočívá v postoupení podnětu v rámci aplikace a následné zpracování finální reakce OŘ na podnět. Popis činnosti Správce OJ je uveden v manuálu aplikace Helpdesk Dopravci.

(2) Vydávání zpráv o omezení infrastruktury – plný rozsah

Komentář: DŽIn může být pověřen vydáváním Edps o omezení infrastruktury pro všechny odborné správy v režimu 24/7 a to v plném rozsahu všech typů omezení. Tedy pomalé jízdy, ostatní omezení i nepředpokládané výluky.

- Pomalé jízdy prostřednictvím aplikace IS SPJ2. DŽIn je odpovědný za zpracování zprávy v systému IS SPJ2 dle metodického pokynu v SŽ PO-01/2024-ŘO15. Zaměstnanec odborné zprávy je odpovědný za podklady dodané dispečerovi ODŽI k vytvoření kompletní zprávy v IS SPJ2.
- Ostatní omezení prostřednictvím určené aplikace⁷. DŽIn je odpovědný pouze za administraci odeslání zprávy. Za obsah a parametry zprávy je odpovědný zaměstnanec odborné správy, který vydání Edps požaduje. Tento zaměstnanec dispečerovi ODŽI doručí kompletní (požadovaný) text Edps včetně adresátů.

(3) Žádosti o přidělování kapacity dráhy SHV OŘ

Komentář: Lze s výhodou využít v době mimo běžnou pracovní dobu. Většinou se netýká žádostí o přidělení kapacity dráhy pro vozidla SEE, kde tuto činnost zajišťuje elektrodispečer.

(4) Další zde neuvedené činnosti podle interních procesů OŘ.

⁷ V době vydání Směrnice se jedná o aplikace DEPEŠE II

Příloha D (normativní)**Typová činnost HDI – dispečera skupiny hlavního dispečera infrastruktury**

Tato příloha rozšiřuje problematiku dispečerského pracoviště HDI uvedenou v hlavní části této směrnice.

- (1) **Zpracovává interní dokumenty pro management SŽ ve vazbě na aktuální stav a vývoj provozuschopnosti.**
- (2) **Informuje vedoucí zaměstnance ÚPS o významných provozních událostech.**
- (3) **Účastní se prověřování provozuschopnosti málo využívaných tratích v souladu s postupy danými směrnici SŽ SM072.**
- (4) **Sleduje průběžně kvalitu informací zadaných v aplikaci DŽIn.**
 1. Dohled nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn za SŽ zajišťuje na Situačním centru HDI. Sleduje kvalitu informací zadaných v aplikaci DŽIn včetně jejich aktualizací.
 2. V rámci dohledu nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn HDI kontroluje:
 - Včasné založení PU v aplikaci DŽIn (prvotní informace by měla být založená bezodkladně).
 - U již založené PU kontroluje včasnost aktualizací, pokud je to pro položku relevantní.
 3. Dále u položek níže kontroluje, zda:
 - Lokalizace
 - Odpovídá skutečnému místu PU (porovná např. s informacemi na SC SŽ).
 - Časový záznam
 - Má vyplněny včas i položky „Příjezd k poruše“ a „Předpoklad“.
 - Má správně vyplněno zastavení provozu, resp. omezení provozu⁸, pokud zastavení nebo omezení provozu nastalo (časové vymezení, případně i textovou poznámku).
 - Identifikace události
 - Zaměřuje se zejména na dostatečnou obsahovou náplň informace o vzniku, průběhu, okolnostech, změnách a provozním opatření PU jak v dispečerské části aplikace, tak v modulu HPS. Důležitosti a významu PU musí odpovídat i rozsah a komplexnost informace uvedených v popisu události, respektive způsobu opravy.

⁸ Za zastavení provozu se pro evidenci v aplikaci DŽIn považuje stav, kdy není umožněno projetí vlaku na jednokolejně trati nebo po žádné koleji vícekolejně trati, a to bez ohledu na příčiny a důsledky.

- Sdílení dat DOMIN – DŽIn
 - Sleduje, zda jsou příchozí PU z aplikace DOMIN vyřízené. Vyřízením se rozumí, že z nich dispečer na OŘ vytvořil PU v aplikaci DŽIn, nebo ji spároval s PU v aplikaci již vytvořenou, nebo ji dispečer odůvodněně odmítl.
 - V případě, že v přehledu PU aplikace DŽIn je delší dobu nevyřízená příchozí PU z aplikace DOMIN, vyzve příslušného DŽIn k jejímu vypořádání.

4. Řešení nedostatků zjištěných v aplikaci DŽIn:

- Je-li známo, že došlo ke změně zastavený provoz <-> omezený provoz, tato změna je potvrzena Ústředním dispečerem na Situačním centru a zároveň tato změna není v přiměřené době aktualizovaná v aplikaci DŽIn, upraví HDI v aplikaci DŽIn časový rámec omezení v souladu se skutečností, doplní textovou pozn. a informuje o tom DŽIn.
- Pokud HDI zjistí nedostatky v kvalitě informací v jakékoli části záznamu PU v aplikaci DŽIn, kontaktuje DŽIn příslušného OŘ, který na OŘ za kvalitu informací uvedených v aplikaci DŽIn odpovídá a vyzve ho o nápravu.

(5) **Sleduje průběžně aktuální stav provozuschopnosti infrastruktury.**

Po získání prvotní informace na Situačním centru aktivně shromažďuje informace od OŘ (DŽIn, ED, DŽDC), prvotně z aplikace DŽIn. Pokud není PU v aplikaci DŽIn založena v přiměřené době, kontaktuje DŽIn a vyzve ho k založení PU, je-li založení PU vzhledem k povaze informací adekvátní.

(6) **Provádí činnosti související s ověřováním poškození kolejnic po vykolejení DV.**

Po vykolejení drážního vozidla (dále jen „DV“) musí SŽ ověřit, zda nedošlo k poškození kolejnic. Tyto kontroly zajišťuje v souladu s předpisem SŽ S3/7 CTD. CTD není zapojena do operativního přenosu informací o provozuschopnosti, a proto doručení informace o vykolejení musí odpovědným zaměstnancům CTD zajistit HDI.

(7) **Provádí činnosti související s poškozením DV SŽ.**

Při událostech, kdy se dá předpokládat poškození DV, které provozuje SŽ jako jsou MUV, MVTV (OŘ), měřicí a diagnostické prostředky (CTD) atd. sdělí HDI prvotní informaci o takové události na CTD podobně jako v případě vykolejení.

(8) **Vykonává úkony spojené se sledováním a obnovováním provozuschopnosti dráhy.**

- spolupracuje s ostatními dispečery na Situačním centru SŽ – podle významu mimořádnosti si vzájemně poskytují informační podporu (MU, NMJ apod.);
- je-li požadavek od ÚD, koordinuje postupy OŘ v souladu se SŽ SM099;
- komunikuje a spolupracuje s DŽIn, ED a s DŽDC OŘ na CDP;
- komunikuje s nehodovými dozory a pohotovostmi OŘ;
- operativně komunikuje k nově zavedeným pomalým jízdám a nepředpokládaným výlukám, způsobuje-li to nepředpokládané významné omezení provozu a kapacity dráhy,
- podílí se na koordinaci činností k zajištění obnovení provozuschopnosti;
- operativní práce s informacemi z aplikace DŽIn (na situačním centru, v distribuci vedoucím zaměstnancům apod.).

(9) **Organizuje konferenční projednávání aktuálního stavu provozuschopnosti.**

HDI organizuje prostřednictvím MS Teams konferenční projednání aktuálního stavu provozuschopnosti. Konference se účastní dispečeri DŽIn. Konference se konají dvakrát denně, časy určí ředitel O15. Projednají se zastavené a silně omezené provozu z důvodu PU na infrastruktuře se zaměřením na průběh a výhled obnovení provozuschopnosti.

Příloha E (normativní)**Typový pokyn oblastního ředitelství****E.1 Odůvodnění**

Cílem vydání pokynu v jednotném informačním stylu na všech OŘ je shrnutí obdobné problematiky doposud řešené v různých legislativních aktech OŘ do jediného pokynu, který aparátu OŘ, jeho odborným správám i ostatním organizačním složkám SŽ umožní nacházet informace k řešené problematice v jediném dokumentu s přehlednou strukturou.

E.2 Pokyny ke zpracování

- (1) Vlastní šablona pokynu ve Wordu je uložena pod názvem Osnova Pokynu Ř OŘ k č.j. 69472_2022-SŽ-GR-O15 na PPD pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099 / Společný gestorský výklad / č.j. 69472/2022-SŽ-GR-O15. Tato šablona je přímo použitelná pro tvorbu pokynu OŘ.
- (2) Při zpracování pokynu OŘ je nutné dodržet strukturu pokynu, číslování a názvy částí, číslování příloh a číslování a názvy článků, které jsou v této osnově uvedeny normálním písmem.
- (3) Podle potřeby může zpracovatel(é) uvést i další části, články a přílohy neuvedené v osnově.
- (4) Povinné přílohy předepsané šablonou budou přímo obsahovat řešení, které se má v přílohách podle této šablony nacházet.
- (5) Texty v šabloně uvedené kurzívou jsou pouze návod ke zpracování pokynu a zpracovatel tyto texty z pokynu odstraní, respektive nahradí vhodným textem a formátem pro konkrétní podmínky OŘ.
- (6) Texty v této šabloně uvedené normálním písmem jsou povinné a zpracovatel je v pokynu, případně jeho přílohách uvede.
- (7) Pokyn OŘ ponese název Operativní řízení na úseku provozuschopnosti. (normativní)

Příloha G (normativní)**Podmínky pro informační podporu dispečera infrastruktury a při zpracování dat v aplikaci DŽIn**

Příloha upřesňuje problematiku zpracování PU v aplikaci DŽIn ve vazbě na kvalitu dat.

G.1 Základní informace

- (1) Každá PU relevantní pro ÚPS musí být do aplikace DŽIn zadána bezprostředně po obdržení informace o této události.
- (2) Především u záznamů o zastavení provozu nebo omezení provozu s významným dopadem na dopravce musí být při založení (modifikaci) PU v aplikaci DŽIn uveden, kromě jiného:
 - a) Popis – stručný a výstižný, i když bude mít charakter předběžné informace.
 - b) Předpoklad obnovení provozuschopnosti, i když bude mít charakter předběžné informace.
 - c) Čas příjezdu technika odborné správy na místo, pokud je to pro řešení PU důležitá informace.
- (3) Za včasné založení PU a včasnou aktualizaci položek v aplikaci odpovídá DŽIn. Tím není dotčena možnost přímého zadání a aktualizací provozní události od dispečera železniční dopravní cesty na CDP (DŽDC) nebo elektrodispečera (ED). Ti však mohou, s ohledem na své další povinnosti, požadovat založení záznamu po dispečerovi železniční infrastruktury.
- (4) V případě, že ostatní dispečerů úseku provozuschopnosti ponechají z objektivních důvodů založení, vyplnění a aktualizace na DŽIn, jsou povinni mu poskytnout informace z oblasti své kompetence v odpovídajícím rozsahu, a to včetně všech významných aktualizací. Nelze připustit, že dispečerů se nedohodnou a budou vzájemně vyčkávat, kdo udělá v aplikaci DŽIn první nebo aktualizací krok.
- (5) Za správnost informací zadaných v aplikaci DŽIn vždy odpovídá dispečer (DŽIn, DŽDC OŘ na CDP, ED), který informaci do systému vložil. V případě pochybností o relevantnosti informace je příslušný dispečer povinen si vyžádat součinnost ostatních dispečerů nebo dalších zaměstnanců podílejících se na obnovení provozuschopnosti.

G.2 Informační podpora dispečera infrastruktury

- (1) Správné a včasné založení, a zejména aktualizace PU v aplikaci DŽIn, jsou plně závislé na včasné informační podpoře ze strany zaměstnanců disponujících informacemi o vzniku a postupu řešení PU. Proto musí být dispečer infrastruktury OŘ v nejvyšší možné míře informován o PU.
- (2) Informační podporou dispečerovi infrastruktury jsou především technici odborné správy, řešitel provozní události v infrastruktuře, dále ostatní dispečerů úseku provozuschopnosti (DŽDC OŘ na CDP, ED), nehodová pohotovost atd.

G.3 Sdílení informací mezi aplikacemi DŽIn x DOMIN

- (1) Aplikace DŽIn přijímá PU z aplikace DOMIN ihned po jejich založení v aplikaci DOMIN. Tím je zkrácen čas při přenosu informace z ÚRP na ÚPS na minimum.
- (2) Dispečer infrastruktury může příchozí PU z aplikace DOMIN zpracovat přímo v aplikaci DŽIn. Není nutné tedy mít na PC aktivní aplikaci DOMIN.
- (3) **Informace sdílené z aplikace DOMIN do aplikace DŽIn jsou filtrovány v níže uvedeném rozsahu:**
 - Poruchy a jiné PU s vlivem na infrastrukturu.

- Nepředpokládané výluky, ke kterým není vydaná Edps.
 - Mimořádné události.
- (4) **Události, které byly přeneseny z aplikace DOMIN do aplikace DŽIn dispečer DŽIn (nebo DŽDC OŘ na CDP, ED) vždy převezme a zpracuje v aplikaci DŽIn. Zpracováním PU v aplikaci DŽIn se rozumí:**
- Převzetí a vytvoření nové v aplikaci DŽIn.
 - Převzetí a spárování s vlastní již dříve vytvořenou PU v aplikaci DŽIn.
 - PU z DOMIN odmítne.
- (5) Z důvodu nevhodně zvoleného charakteru omezení v aplikaci DOMIN může aplikace DŽIn převzít PU nesouvisející s infrastrukturou úseku provozuschopnosti. Takovou PU smí dispečer infrastruktury odmítnout.
- (6) Pro potřeby řízení provozu je v některých případech jedna PU vedena vícenásobně respektive z důvodu chyby při zadávání na straně úseku řízení provozu může dojít k duplicitnímu záznamu. Takto zdvojené příchozí události z DOMIN zpracuje dispečer infrastruktury tak, že založí PU v aplikaci DŽIn z jedné z příchozích událostí z DOMIN a všechny ostatní události k ní připojí.
- (7) Vždy je nutné pamatovat na to, že informace z DOMIN:
- je nutné považovat za prvotní;
 - mohou obsahovat chyby a nepřesnosti;
 - je nutné je doplnit o popis i způsob opravy z pohledu infrastruktury (informace od technika OS).

G.4 Neopomenutelné kroky při založení PU a její aktualizaci v aplikaci DŽIn

Zmíněné kroky jsou popsány z pohledu DŽIn. V mnohých bodech jsou však relevantní i pro dispečery infrastruktury DŽDC OŘ na CDP a ED.

- (1) DŽIn neodmítne žádnou PU nabízenou z aplikace DOMIN, od výpravčího nebo jiného oznamovatele PU, aniž by důkladně vyhodnotil její relevantnost z hlediska potřeby obnovení provozuschopnosti a obsahové náplně aplikace DŽIn. Pokud při příjmu PU DŽIn vyhodnotí, že její řešení pravděpodobně přísluší jiné OJ (například HZS SŽ) nebo servisní organizaci, je povinen se s výpravčím nebo jiným oznamovatelem domluvit na dalším postupu. Pokud řešení PU přísluší elektrodispečinku nebo dispečinku DŽDC OŘ na CDP, postupuje obdobně. Pokud příchozí PU z aplikace DOMIN náleží do kompetence jiného OŘ, osloví DŽIn příslušného OŘ.
- (2) DŽIn má právo nerozumět technickým specifikům infrastruktury. Je však povinen si je nechat vysvětlit od zaměstnance, který mu taková specifika sděluje. Vhodnou úpravou textu pak tyto informace srozumitelně prezentuje v aplikaci DŽIn.
- (3) DŽIn je povinen předpokládat chyby při přenosu informací. Při jakékoli pochybnosti o věrohodnosti informace vztahující se k okolnostem PU se zpětně oznamovatele dotáže (výpravčí, zaměstnanec správce SSZT, ST apod.), zda jsou okolnosti skutečně takové, jak jsou mu podávány. Důležité je to např. u zastavení provozu z důvodu PU s vlivem na infrastrukturu, rozsahu vlivu na infrastrukturu, předpokladu obnovení provozu, jeho rozsahu a časového odhadu apod.
- (4) DŽIn zpracovává informace v aplikaci DŽIn po jejich obdržení prostřednictvím aplikace DOMIN či telefonicky bezodkladně. Informaci, která je pro PU relevantní a významově důležitá, zpracuje do aplikace DŽIn, pokud možno ihned.
- (5) DŽIn aktivně zajišťuje aktualizaci informací o PU. U každé informace, u které se dá předpokládat, že se bude měnit a vyvíjet např. položka „Předpoklad“, DŽIn aktivně zajišťuje

včasné doručování aktualizací od zaměstnanců, podílejících se na řešení PU. Především se jedná o rozsah vlivu PU na infrastrukturu, rozsah omezení provozu, předpoklad obnovení provozu, předpoklad částečné opravy, předpoklad definitivní opravy apod.

- (6) DŽIn zpracovává do aplikace DŽIn výhradně pravdivé informace. Je-li vhodné přičítat informaci ověřit z více zdrojů, musí tak DŽIn učinit. Pokud je mu v rámci komunikace k PU předkládáno slangové označení technických prvků zařízení dráhy, je povinen si vyžádat oficiální technický termín, který do textového popisu PU uvede. Slangový výraz smí uvést jako doplňující informaci.
- (7) DŽIn zpracovává v aplikaci DŽIn i nepovinné položky. Jedná se hlavně o položky „Příjezd k poruše“ a „Předpoklad“. Pokud informaci od vedoucího poruchové pohotovosti nebo zaměstnance zajišťujícího obnovení provozuschopnosti nemá, vyžádá si ji tam, kde to je vzhledem k charakteru PU relevantní (zastavení provozu, závažné omezení provozu apod.).
- (8) Položky „Popis události“ a „Způsob opravy“ zpracovává komplexně. S vážností PU roste i potřeba specifikovat související okolnosti PU. Dispečer, který takovou PU založil nebo aktualizoval, je povinen k tomu při textovém zpracování uvedených položek přihlídnout.
- (9) Položka „Předpoklad“ znamená odhad prvotního obnovení provozuschopnosti, nikoli obnovení drážní dopravy. Musí být aktualizována úměrně často rozsahu PU, důležitosti dotčené tratě (koridor, regionální trať) a jak závažné je omezení/zastavení provozu.
- (10) Zastavení provozu věnuje DŽIn vždy zvýšenou pozornost. Za zastavení provozu se pro evidenci v aplikaci DŽIn považuje stav, kdy není umožněno projetí vlaku na jednokolejně trati nebo po žádné koleji vícekolejně trati, a to bez ohledu na příčiny a důsledky.
- (11) Při zajišťování informací k PU se DŽIn zaměří hlavně na:
 - Předpokládaný čas příjezdu poruchové pohotovosti na místo PU, hlavně u závažných PU jako jsou ZP, PU s podstatným vlivem na kapacitu dráhy apod.
 - Předpokládanou příčinu vzniku PU včetně všech dalších rozhodných skutečností (vlivy NMJ, poškození způsobená smluvními zhotoviteli včetně jejich identifikace atd.), s následným postupným upřesňováním v položce „Popis“.
 - Předpokládanou dobu/čas odstranění PU s omezením/bez omezení provozu s postupným upřesňováním v položce „Předpoklad“ (zde pozor na rozdíl mezi dobou potřebnou do obnovení provozu a předpokládaným časem obnovení provozu).
 - Specifikaci PU v části „Identifikace události“ s postupným upřesňováním/změnami na základě zjištěných informací z místa PU nebo jiných informačních systémů; popis a rozsah poruchy či poškození dále pečlivě specifikuje v položce „Popis“.
 - Zjištění osob / OJ / útvarů /státních orgánů /externích zhotovitelů zapojených do procesu řešení PU; tyto informace doplnit do položky „Popis“ případně do položky „Způsob opravy“.
 - Postupné doplňování jednotlivých kroků spojených s odstraněním PU v položce „Způsob opravy“ tzn. že s vyplněním nečeká do doby, až budou dokončeny všechny úkony spojené s řešením PU; zde rovněž uvede skutečnost, zda bude k odstranění PU nutná objednávka, respektive účast externího zhotovitele, která ovlivní předpokládanou dobu odstranění PU.
 - Aktivní komunikaci s dalšími dispečery ÚPS – ED, popř. DŽDC u tratí řízených z CDP a dispečery ÚŘP.
 - Průběžnou komunikaci s nehodovým dozorem a vedením OŘ, přičemž je informuje o skutečnostech zaznamenaných již v aplikaci DŽIn u významných PU, u kterých to je relevantní.
 - Posouzení vhodnosti do řešení PU zapojit HZS SŽ; pokud ano, pak označí zatržítko „HZS výjezd“ pro aktivní výjezd nebo „HZS info“ pro pasivní informování.

G.5 Kvalita informací v aplikaci DŽIn

Trvalý dohled nad kvalitou dat obsažených v aplikaci DŽIn je jednou ze základních činností dispečerů ÚPS, kteří do této aplikace zadávají, aktualizují nebo se podílejí na aktualizaci PU.

(1) Informovanost DŽIn

- Dispečink železniční infrastruktury – DŽIn je centrum OŘ, které musí být vždy aktuálně informováno o vzniku, průběhu, postupu při obnovování provozuschopnosti a všech okolnostech souvisejících s PU v obvodu a na zařízení ve správě OŘ.
- Informační podpora DŽIn musí být zajištěna:
 - z jiného dispečinku infrastruktury OŘ komplexním záznamem PU a jeho následnou aktualizací v případě, že DŽIn pořídil prvotní záznam a dále ji aktualizují ED nebo DŽDC OŘ na CDP;
 - telefonicky od jakéhokoli zaměstnance, který zajišťuje obnovení provozuschopnosti nebo spolupracuje anebo má k předmětné PU relevantní informace.
- **Každý, kdo je zapojen do komunikačního řetězce ve věci řešení konkrétní PU je povinen bezodkladně informovat DŽIn, a to včetně aparátu OŘ a aparátu odborných správ, pokud je to vzhledem k vážnosti PU relevantní.**

(2) Úplnost informací

- Dispečer, který PU založil, je odpovědný za vyplnění všech položek v zadávacím formuláři PU.
- PU uložená jako rozpracovaná nebo taková PU, u které nejsou z nějakých důvodů v době pořízení záznamu všechny informace pro položky známy, je dispečer zaznamená ihned po jejich zjištění.
- Chybějící informace příslušný dispečer aktivně zjišťuje.
- Elektrodispečer nebo DŽDC OŘ na CDP může povinnost záznamu v aplikaci DŽIn delegovat na dispečera DŽIn, a to neprodleně po obdržení informace o vzniku PU. Musí mu k tomu poskytnout dostatečné informace.

(3) Dohled nad kvalitou dat v aplikaci DŽIn

- Kvalita dat pořízených v aplikaci DŽIn znamená zejména relevantnost, úplnost, komplexnost a včasnou aktualizaci informací.
- Data v aplikaci DŽIn se pořizují operativně tak, jak se PU vyvíjí a jak je o ní konkrétní dispečink informován, přičemž se předpokládá, že data budou postupně doplňována a aktualizována v souladu se skutečným stavem. Aktualizace dat v aplikaci DŽIn musí následovat bezprostředně po jejich zjištění a ověření správnosti.
- Každý dispečer ÚPS, který v aplikaci DŽIn pořídil nebo aktualizoval záznam o PU, je za jím zadaná data odpovědný.

(4) Dohled nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn na OŘ zajišťuje DŽIn – dispečer železniční infrastruktury.

V případě zjištění nekorektních, neúplných nebo nepravdivých či neaktuálních a chybějících informací DŽIn osloví zaměstnance OŘ nebo servisní organizaci účastníci se na obnovení provozuschopnosti nebo zaměstnance disponující aktuálními informacemi k PU. Tito jsou mu v kontextu s postupem řešení PU povinni poskytnout odpovídající informace.

(5) **Dohled nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn za Správu železnic zajišťuje na Situačním centru HDI – hlavní dispečer infrastruktury.**

V případě zjištění nekorektních, neúplných nebo nepravdivých či neaktuálních a chybějících informací, vyzve HDI k nápravě příslušného DŽIn. HDI může jemu známé a ověřené informace k příslušné PU do aplikace DŽIn doplnit samostatně. O tom je povinen telefonicky neprodleně informovat příslušného DŽIn.

G.6 Operativní přenos informací o omezení provozuschopnosti

OŘ zajistí nastavení systému operativního předávání informací o událostech a omezení provozuschopnosti.

(1) Dispečer železniční infrastruktury, bezprostředně po zjištění významné události (např. MU, smrtelné úrazy zaměstnanců, ekologické havárie, požáry na dráze a v ochranném pásmu dráhy mající za následek zastavení provozu, PU mající za následek zastavení provozu) a zajištění prvotních úkonů k řešení jejich odstranění, zajistí vhodným nástrojem umožňujícím hromadnou komunikaci (např. aplikace MS Teams apod.) přenos informace vždy minimálně na:

- ředitele OŘ
- náměstka ředitele OŘ pro infrastrukturu
- náměstka ředitele OŘ pro řízení provozu
- náměstka ředitele OŘ pro techniku
- vedoucí odboru provozu infrastruktury OŘ
- přednosty odborných správ OŘ
- zaměstnance zajišťujícího nehodový dozor OŘ

a to ve vztahu k dotčenému místně příslušnému OŘ.

(2) Vedle výše uvedených zaměstnanců je samozřejmě možné dle uvážení a provozních potřeb zahrnout do systému informovanosti další zaměstnance, například elektrodispečera, ekologa, nehodové pohotovosti odborných správ, provozních obvodů dotčeného místně příslušného OŘ apod.