



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**

**SŽDC
D7**

**Předpis
pro operativní řízení provozu**

Schváleno generálním ředitelem SŽDC
dne: 26. listopadu 2014
Č. j.: 50218/2014-O11

Účinnost od 14. prosince 2014

Počet listů: 30
Počet příloh: 5
Počet listů příloh: 5

Úroveň přístupu „A“

Gestorský útvar:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor operativního řízení provozu Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1
Ukládací znak:	01.3.1.
Skartační znak a lhůta:	A - 10
Náklad:	vydáno pouze v elektronické podobě
Rok vydání:	2014

OBSAH

OBSAH	3
ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	6
ROZSAH ZNALOSTÍ	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	8
ČÁST PRVNÍ	9
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	9
Kapitola I	9
Úvodní ustanovení	9
Kapitola II	9
Základní pojmy	9
Kapitola III	11
Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7	11
Kapitola IV	12
Obecné zásady řízení provozu.....	12
Kapitola V	14
Pomalé jízdy a změny stavebně technických parametrů.....	14
ČÁST DRUHÁ	15
PROVOZ	15
Kapitola I	15
Struktura řízení provozu	15
Kapitola II	15
Vedoucí směny provozních obvodů	15
Kapitola III	16
Zpravovací stanice	16
Kapitola IV	17
Ohlašování mimořádných událostí, mimořádností a závad v provozu.....	17
Kapitola V	18
Operativní příkaz.....	18
Kapitola VI	18
Vyluka dopravní služby a střežení pracoviště	18
ČÁST TŘETÍ.....	20
PLÁNOVÁNÍ PROVOZU	20
Kapitola I	20
Plánování vlakové dopravy	20
Kapitola II	21
Vyhlašování Plánu vlakové dopravy.....	21
Kapitola III	22
Mimořádnosti vyhlašované Plánem vlakové dopravy.....	22
ČÁST ČTVRTÁ.....	24
ŘÍZENÍ PROVOZU	24
Kapitola I	24
Evidence provozu.....	24
Kapitola II	25
Zásady řízení provozu.....	25
Kapitola III	27
Řízení provozu při předpokládaných výlukách	27
Kapitola IV	28

Řízení provozu při nepředpokládaných výlukách, poruchách ZZ a závadách na infrastruktuře	28
Kapitola V	29
Jízda po odklonové trase	29
Kapitola VI	29
Návrat vlaku z trati	29
Kapitola VII	30
Uvolnění traťové koleje a odvoz uvázlého vlaku z trati a z dopravní	30
Kapitola VIII	32
Ověření volnosti a průjezdnosti koleje	32
Kapitola IX	32
Evakuace cestujících z vlaku	32
A. Vlak je dotčen mimořádnou událostí	32
B. Vlak není dotčen mimořádnou událostí	33
C. Průběh evakuace	33
Kapitola X	34
Provoz při zhoršených povětrnostních podmínkách	34
Kapitola XI	34
Odstavování vlaků a souprav na dopravních kolejích SŽDC	34
Kapitola XII	36
Zvláštní přepravy	36
ČÁST PÁTÁ	38
KRIZOVÉ ŘÍZENÍ PROVOZU	38
ČÁST ŠESTÁ	40
KONTROLA A HODNOCENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU	40
Kapitola I	40
Kontrola řízení provozu	40
Kapitola II	41
Hodnocení řízení provozu	41
Kapitola III	41
Konferenční pohovory	41
ČÁST SEDMÁ	42
ANALÝZA JÍZDNÍHO ŘÁDU	42
Kapitola I	42
Základní činnosti AJŘ O11	42
Kapitola II	42
Základní činnosti AJŘ CDP	42
Kapitola III	43
Základní činnosti PO a CDP	43
Kapitola IV	43
Projednávání závad	43
Kapitola V	45
Projednávání závad způsobených dopravci	45
ČÁST OSMÁ	46
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	46
Povolování výjimek a zrušující ustanovení	46
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY	47

PŘÍLOHY	49
Příloha 1 – Schéma dispečerského řízení SŽDC	51
Příloha 2 – Přehled kódů narušení jízdního řádu podle odpovědnosti za zpoždění.....	52
Příloha 3 – Výpočet plnění jízdního řádu.....	55
Příloha 4 – Vzor Dispečerského příkazu	59
Příloha 5 – Vzor Žádosti o stanovisko	60

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

[illegible]

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	Pracovní činnosti	Znalost
GŘ SŽDC a organizační jednotky na úsecích řízení provozu	- ústřední dispečer - hlavní dispečer, - vedoucí dispečer - provozní dispečer	úplná kromě přílohy 3
	- zaměstnanci Analýzy jízdního řádu	úplná
	- výpravčí - zaměstnanci, kteří kontrolují řízení provozu nebo provádí školení	úplná: kromě čl. 54, 55, 60 a přílohy 3 informativní: část šestá a sedmá
	- zaměstnanci přidělující kapacitu dráhy	úplná: část třetí, kapitola I a III informativní: zbytek
	- zaměstnanci vykonávající gestorskou činnost zmiňovaných provozních aplikací	úplná: část první, článek 15 část druhá, kapitola IV část třetí, část čtvrtá kapitola I a čl. 215
GŘ SŽDC a organizační jednotky na úsecích provozuschopnosti dráhy	- zaměstnanci určení ředitelem odboru	úplná: část první kapitola V, část druhá, kapitola VI část třetí, část čtvrtá, kapitola IV informativní: zbytek
Odbor smluvních vztahů	- zaměstnanci určení ředitelem odboru	úplná: článek 57, část sedmá, kapitola V,
Odbor bezpečnosti a krizového řízení	- zaměstnanci určení ředitelem odboru	úplná: část pátá
HZS SŽDC	- velitelé zásahu	úplná: část čtvrtá, kapitola VIII
Dopravci	- dispečer, - osoby dopravce odpovědné za operativní řízení, - zaměstnanci dopravce podávající žádosti do IS	úplná: celá část první, článek 57, celá část třetí a čtvrtá, část sedmá, kapitola V,

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AJŘ	analýza jízdního řádu
CDP	centrální dispečerské pracoviště
DA	dispečerský aparát
Dopravce	provozovatel drážní dopravy
Edps	elektronická dálkopisná zpráva
GŘ	generální ředitelství
GVD	grafikon vlakové dopravy
HD	hlavní dispečer
HZS	hasičská záchranná služba
IS	informační systém
IZS	integrovaný záchranný systém
JŘ	jízdní řád
MU	mimořádná událost
NŘP	náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu
O11	odbor operativního řízení provozu
O30	odbor krizového řízení
OJ	organizační jednotka
OP	operativní příkaz
OŘ	oblastní ředitelství
OŘP	oddělení operativního řízení provozu
OS	organizační složka
OSPD	organizační složka provozuschopnosti dráhy
OSŘP	organizační složka SŽDC, odpovídající za řízení provozu na OŘ
PA	provozní aplikace
PD	provozní dispečer
PND0Z	prováděcí nařízení pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením
PND7	prováděcí nařízení k Předpisu pro operativní řízení provozu
PMD	posun mezi dopravními
PO	provozní obvod
PPS	pohraniční přechodová stanice
ROV	rozkaz o výluce
RZS	rychlá záchranná služba
SHV	speciální hnací vozidlo
SŽDC	správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TTP	tabulky traťových poměrů
VD	vedoucí dispečer
VDS	výluka dopravní služby
VNJŘ	výlukový nákrešný jízdní řád
VR	výlukový rozkaz
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

ČÁST PRVNÍ

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1. Předpis pro operativní řízení provozu (dále jen „předpis SŽDC D7“) stanoví v souladu s platnou legislativou¹, zásady pro organizování drážní dopravy při operativním řízení provozu na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace.
2. Předpis SŽDC D7 vychází z ustanovení a je v souladu s ustanoveními předpisu SŽDC D1 a dalších vztažných základních dokumentů, které se zabývají řízením provozu. Stanovuje zaměstnancům řízení provozu a dopravcům pravidla pro řízení provozu a další činnosti s tím spojené.
3. Předpis SŽDC D7 je závazný pro všechny složky SŽDC podílející se na organizování, plánování a řízení drážní dopravy a provozovatele drážní dopravy (dále jen „dopravce“) na tratích, na kterých vykonává činnost provozovatele dráhy SŽDC dle vyhlášky Ministerstva dopravy².
4. Na doplňky.

Kapitola II

Základní pojmy

5. **Dispečerským aparátem dopravce** (dále jen „DA dopravce“) se rozumí kontaktní osoba dopravce pro operativní řízení.
6. **Dispečerský aparát SŽDC** (dále jen „DA SŽDC“) je pro účely tohoto předpisu společné označení pro dispečery SŽDC, kteří se podílejí na operativním řízení provozu. Na úrovni GŘ SŽDC je to ústřední dispečer a hlavní dispečer (dále jen „HD“). Na úrovni CDP jsou to vedoucí dispečer (dále jen „VD“) a provozní dispečer (dále jen „PD“).
7. **Dispečerský příkaz** je nařízení k projednání závady v řízení provozu způsobené zaměstnanci SŽDC vydávané DA SŽDC (viz část sedmá, kapitola IV).

¹ V době schválení předpisu viz Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

² V době schválení předpisu viz vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

8. Dopravcem uvázlého vlaku se rozumí dopravce, na jehož licenci je provozován uvázlý vlak.

9. Dopravcem poskytujícím pomoc se rozumí dopravce, který poskytuje náležitosti pro odvoz uvázlého vlaku z trati.

10. Elektrodispečer je dispečer pro řízení činnosti, dohledu a správy zařízení trakčních napájecích soustav a dalších jím řízených technologií, např. zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel, zařízení elektrického ohřevu výhybek apod.

Elektrodispečer není součástí DA SŽDC pro operativní řízení železničního provozu a není oprávněn udílet přímé pokyny pro řízení drážní dopravy.

Operativní pokyny udílené elektrodispečerem ve směně v oblasti bezpečnosti a technických parametrů jím řízených technologií jsou však závazné pro všechny zaměstnance, včetně i zaměstnanců při výkonu dopravní služby na všech úrovních řízení železničního provozu.

11. Nejbližší stanicí se pro účely tohoto předpisu rozumí nejbližší přední nebo nejbližší zadní dopravná, kde je možné odstavit soupravu vlaku.

12. Operativní příkaz (dále jen „OP“) je operativní pokyn určený zaměstnancům řízení provozu. (viz část druhá, kapitola IV).

13. Operativní řízení je činnost v reálném čase, kdy z důvodu existence odchylek od JŘ je nutné usměrňovat proces řízení provozu.

14. Odchylna od JŘ je především stav, kdy vlak nejede v časové poloze stanovené přiděleným jízdním řádem.

15. Provozní aplikace (dále jen „PA“) **na podporu řízení provozu** pro účely tohoto předpisu jsou ISOŘ (informační systém řízení provozu), SGVD (splněný grafikon vlakové dopravy), TPV (traťová poloha vlaku), GTN (graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení) a GRADO (grafická dokumentace).

16. Plán vlakové dopravy je souhrn všech schválených žádostí dopravců, platných v daném čase, vyhlašovaný provozním dispečerem.

17. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7 (dále jen „PND7“) je dokument, který provádí a konkretizuje ustanovení předpisu SŽDC D7 a je nedílnou součástí platných pomůcek GVD (viz část první, kapitola III).

18. Příslušný PD je pro výpravčí (dopravce) právě ten PD, do jehož obvodu působnosti daná ŽST nebo trať spadá. Obvody působnosti PD jsou stanoveny v PND7 část A a pro dopravce jsou zveřejněny na portálu provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>.

19. Řízení provozu je souhrn činností skládající se ze vzájemné výměny informací, požadavků a pokynů mezi zaměstnanci řízení provozu, elektrodispečery a dopravci, spočívající v jejich plánovitém a operativním usměrňování za účelem

dosažení maximální efektivity řídicího procesu a splnění požadavků Plánu vlakové dopravy.

20. Vedoucí směny je pro účely tohoto předpisu vždy jediný předem určený zaměstnanec řízení provozu, který je odpovědný za řízení provozu ve svém přiděleném obvodu a směně. Je-li na pracovišti více zaměstnanců podílejících se na řízení provozu, musí být vždy ustanoven jeden jako vedoucí směny.

21. Výpravčí je pro účely tohoto předpisu společný název pro všechny zaměstnance s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy v přímém výkonu dopravní služby, včetně dirigujícího dispečera, dispečera radiobloku a traťových dispečerů mimo zaměstnance DA SŽDC.

22. Zaměstnanci řízení provozu je společný název pro zaměstnance DA SŽDC a výpravčí dle základních pojmů tohoto předpisu.

23. Žádost o stanovisko je nařízení k projednání závady v řízení provozu způsobené dopravcem vydávané pracovištěm analýzy jízdního řádu (dále jen „AJŘ“ - viz část sedmá, kapitola V).

24. – 29. Na doplňky.

Kapitola III

Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7

30. PND7 vydává O11. PND7 jsou vydávána na období platnosti GVD.

31. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7 část A (dále jen „PND7 část A“) slouží k aktuálnímu popisu struktury řízení provozu, popisu činností jednotlivých provozních složek SŽDC vztahujících se k platnému GVD, stanovení vzájemných povinností a odpovědností. Obsahují podrobnosti organizace řízení provozu, vzájemné vztahy zaměstnanců řízení provozu a zaměstnanců dopravce. Stanovují okruhy jednotlivých dispečerských pracovišť řízení provozu, obsahují seznam zpravovacích stanic, zpravovacích úseků, rozsah povinností podle místních podmínek a další údaje.

32. PND7 část A se skládá z části obsahující ustanovení trvalé platnosti celosíťového charakteru a části obsahující ustanovení dočasné platnosti platné pro obvod působnosti daného CDP v období aktuálního GVD. Ustanovení dočasné platnosti musí být aktualizovány vždy minimálně k přechodu GVD.

33. Část celosíťového charakteru má pro CDP jednotnou strukturu. Část celosíťového charakteru zpracovává odpovědný zaměstnanec O11, část místního charakteru zpracovávají odpovědní zaměstnanci CDP určení ředitelem CDP.

34. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7 část B (dále jen „PND7 část B“) stanovuje zásady řízení provozu na jednotlivých tratích, pokyny a doplňující informace dopravců určené zaměstnancům řízení provozu platné pro období aktuálního GVD.

35. Zásadami a pokyny jednoho dopravce nesmí být narušen JŘ vlaku jiného dopravce, pokud se na tom dopravci mezi sebou sami nedohodnou. Taková dohoda dopravců musí být SŽDC doložena písemně. Podklady jsou povinni dodat dotčení dopravci.

36. Dopravce je povinen předložit návrh zásad a pokynů k projednání s příslušnými OŘ a CDP nejpozději 60 dní před začátkem jejich platnosti. Požadované zásady a pokyny nesmí být v rozporu s předpisy SŽDC. Za věcnou správnost návrhu zásad a pokynů odpovídá dopravce, reálnost splnění požadavku posuzuje příslušné OŘ a CDP.

37. Zpracovatel PND7 je oprávněn požádat příslušné OŘ a dopravce o zpracování a dodání potřebných podkladů, jenž mají být součástí PND7 a o provedení kontroly aktuálnosti ustanovení stávajících.

38. PND7 mohou být v případě potřeby během platnosti GVD novelizována změnou. Změny PND7 schvaluje a povoluje ředitel O11.

39. – 49. Na doplňky.

Kapitola IV

Obecné zásady řízení provozu

50. Pro organizaci řízení provozu platí tyto hlavní zásady:

- a) počet řídicích míst v provozu je dán organizačním uspořádáním SŽDC, kterým jsou stanoveny jednotlivé úrovně řízení,
- b) jednotnost řízení na základě odpovědnosti jediného vedoucího - vedoucího směny.

51. Komplexnost řízení provozu vedoucími směny na všech stupních řízení spočívá především v koordinaci činnosti směřující ke splnění Plánu vlakové dopravy, a úkolů vyplývajících z požadavků předložených dopravci. Činnosti spojené s řízením provozu mají vždy přednost před ostatními činnostmi.

52. Zaměstnanci řízení provozu mají v řízeném obvodu a určené působnosti odpovědnost za výsledky řízení provozu.

Jsou povinni:

- a) nepřetržitě sledovat vývoj provozní situace ve svém obvodu,
- b) informovat se o situaci v sousedních obvodech,
- c) informovat včas sousední obvody o zhoršení situace ve svém obvodu,

- d) na základě znalosti a rozboru situace v dostatečném předstihu provádět, zabezpečovat a nařizovat konkrétní opatření ke splnění Plánu vlakové dopravy a ostatních úkolů,
- e) kontrolovat provedení vydaných opatření a z jejich neplnění vyvozovat závěry,
- f) provádět včasné a plnohodnotné vkládání vstupních informací do IS,
- g) pořizovat pravdivé a nezkreslující údaje,
- h) kontrolovat vkládané vstupní informace do IS,
- i) provádět prvotní analýzu narušení jízdy vlaku.

53. Cílem řízení provozu je:

- a) plnění JŘ vlakové dopravy,
- b) splnění schváleného Plánu vlakové dopravy, dodržení jízd vlaků v trasách objednaných dopravci s dodržáním přiděleného JŘ a přiděleného časového rámce kapacity dráhy,
- c) organizování plynulé a bezpečné drážní dopravy v reálném čase,
- d) zajištění dopravy a řešení provozních situací při narušení provozu, mimořádných událostech, mimořádnostech a poruchách.

54. Zaměstnanci DA SŽDC musí být seznámeni s traťovými a místními poměry. Za tímto účelem jsou vysíláni na pracovní cesty.

55. Zaměstnanci DA SŽDC musí mít přístup k platným služebním pomůckám.

56. Pokyny pro operativní řízení drážní dopravy vydané zaměstnancem DA SŽDC jsou pro výpravčí i dopravce závazné.

57. Zaměstnanci DA SŽDC jsou v bezprostředním styku s DA dopravců provozujících drážní dopravu na síti SŽDC a provozovateli dráhy sousedícími se sítí SŽDC. Musí mít k dispozici platné kontakty na DA dopravců nebo osobu dopravce odpovědnou za řešení operativních záležitostí a pro nahlášení MU. Dopravce je povinen změny kontaktů ihned nahlásit odpovědné osobě na SŽDC uvedené na portálu provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>. Odpovědná osoba SŽDC je povinna zajistit zaslání aktuálního seznamu kontaktů na DA SŽDC a zajistit jeho zveřejnění na portálu provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>.

58. Na tratích D3 a tratích radiobloku musí mít vlaky, jedoucí jedním směrem, vždy lichá čísla, vlaky jedoucí opačným směrem sudá čísla. Výjimkou na trati D3 jsou vlečkové vlaky, které neuvolňují traťovou kolej.

Na tratích D3 je zakázáno zavádět následy vlaků.

Za nemožného dorozumění strojvedoucího s dirigujícím dispečerem na trati D3 nebo s dispečerem radiobloku na trati radiobloku je zakázáno zahájit jízdu vlaků a posunujících dílů. Výjimkou na trati D3 je odjezd vlaku z poslední dopravní D3 do přilehlé stanice v případě dorozumění strojvedoucího s výpravčím přilehlé stanice.

Zaměstnanci, který plní povinnosti výpravčího přilehlé stanice, nesmí být rušena ohlašovací povinnost. Výjimkou je zavedení VDS v přilehlé stanici.

59. Na doplňky.

Kapitola V

Pomalé jízdy a změny stavebně technických parametrů

60. Odborné složky SŽDC zasílají DA SŽDC neprodleně veškeré Edps, týkající se zavádění a rušení pomalých jízd, dále změn stavebně technických parametrů dráhy, případně jiných důležitých mimořádností, které mají vliv na bezpečnost a včasnost jízdy vlaků dle pokynů přílohy 10 předpisu SŽDC D1.

61. – 69. Na doplňky.

ČÁST DRUHÁ

PROVOZ

Kapitola I

Struktura řízení provozu

- 70.** Za organizování a řízení provozu v daném obvodu a směně je odpovědný vždy jediný zaměstnanec SŽDC - vedoucí směny.
- 71.** **Ústřední dispečer** je vedoucím směny na síti SŽDC.
- 72.** **Vedoucí dispečer** je vedoucím směny v určeném obvodu OŘP.
- 73.** **Výpravčí** je vedoucím směny v dopravnách, kde je ustanoven, nestanoví-li ZDD jinak. Na dispečerském sále CDP je vedoucím směny určený zaměstnanec dle základní dokumentace CDP.
- 74.** Ústřednímu dispečerovi jsou podřízeni HD a VD jednotlivých OŘP.
- 75.** VD jsou podřízeni PD daného OŘP.
- 76.** PD jsou podřízeni výpravčí daného obvodu působnosti PD.
- 77.** Schéma struktury řízení provozu je uvedeno v příloze 1 tohoto předpisu. Konkrétní povinnosti jednotlivých dispečerských pracovišť SŽDC, včetně kontaktů a obvodů působnosti, jsou uvedeny v PND7 část A.
- 78.** Přímá nadřízenost a podřízenost DA SŽDC je dána organizační strukturou SŽDC. Udílet přímé pokyny ústřednímu dispečerovi v oblasti operativního řízení provozu jsou oprávněni NŘP, ředitel O11 a vedoucí oddělení centrálního řízení provozu O11. Přímé zásahy jiných složek do operativního řízení provozu nejsou dovoleny.
- 79.** Na doplňky.

Kapitola II

Vedoucí směny provozních obvodů

- 80.** Vedoucí směny PO je určen přednostou PO a je uveden v PND7 část A. Určení náplně činnosti vedoucího směny PO pro potřeby vedení PO je plně v kompetenci přednosty PO.

81. Ve vztahu k DA SŽDC je vedoucí směny PO odpovědný za:

- a) příjem a distribuci vydaných OP ve svém obvodu působnosti,
- b) příjem výstražných zpráv ČHMU od DA SŽDC a jejich distribuci na příslušné dopravní dle obsahu zprávy
- c) evidenci aktivací ve svém obvodu a jejich nahlašování vedoucímu dispečerovi.

82. Vedoucí směny PO je zaměstnanec, který **není** součástí struktury přímého dispečerského řízení.

83. – 84. Na doplňky

Kapitola III

Zpravovací stanice

85. Systém rozdělení odpovědnosti za zpravování vlaků je založen na stanovení hranic zpravovacích úseků. Hranice zpravovacích úseků stanovuje OSŘP ve spolupráci s CDP. Zpravovací úseky jsou uvedeny v PND7 část A.

86. Vlak jsou o mimořádnostech týkajících se provozování dráhy zpravovány ve zpravovacích nebo výchozích stanicích, není-li předpisem SŽDC D1 stanoveno jinak.

Zpravovací stanice zpravují vlaky:

- a) do následující zpravovací stanice v trase vlaku nebo
- b) do stanice cílové, je-li blíže.

Ostatní výchozí stanice zpravují vlaky:

- a) do nejbližší zpravovací stanice nebo do stanic, které zpravovací úsek v trase vlaku ohraničují nebo
- b) do stanice cílové, je-li blíže.

87. PND7 část A může stanovit způsob a podmínky pro zpravování vlaků při jízdě přes více zpravovacích úseků a pro případy, kdy vlak zpravovací ŽST pravidelně projíždí.

88. Není-li to zakázáno ustanovením předpisu SŽDC D1, může si výpravčí zpravovací stanice z provozních důvodů zajistit zpravení vlaku pro svůj zpravovací úsek i v jiné vhodné stanici. Výpravčí si může vyžádat ve zpravovací stanici písemný rozkaz pro svůj i opačný směr jízdy vlaku.

89. Za zpravení vlaku, jehož jízda začíná v dálkově řízené dopravě, odpovídá výpravčí, který v dotčené dopravě organizuje drážní dopravu. V případě převzetí dálkově řízené ŽST na místní řízení přechází tato odpovědnost na zaměstnance, který řízení převzal.

90. V případě přečíslování vlaku je stanice, v níž je vlak o přečíslování zpravován, povinna zajistit jeho zpravení tak, jako by se jednalo o vlak v této stanici výchozí, popř. ověřit si jeho zpravení.

91. Za zpravení odstaveného vlaku odpovídá výpravčí, přičemž postupuje stejně, jako by se jednalo o vlak výchozí. Za výchozí vlak se v tomto případě považuje i vlak, který navazuje na náhradní dopravu.

92. Zpravovací stanice plní své povinnosti dle příslušných ustanovení předpisu SŽDC D1. Na zpravovací stanice mohou být delegovány další povinnosti a pravomoci. Případné povinnosti a pravomoci se uvedou v PND7 část A.

93. – 99. Na doplňky.

Kapitola IV

Ohlašování mimořádných událostí, mimořádností a závad v provozu

100. Hlášení o mimořádných událostech v drážní dopravě musí být prováděna podle předpisu SŽDC Dp17³ a prováděcího opatření k předpisu SŽDC Dp17-1⁴.

101. Výpravčí jsou povinni oznámit příslušnému PD veškeré okolnosti, které mohou mít vliv na provoz, plnění Plánu vlakové dopravy a plnění JŘ.

102. Veškeré závady a mimořádnosti, které mají vliv na provoz, plnění Plánu vlakové dopravy a JŘ, musí být zaměstnanci řízení provozu nahlášený, zaznamenány a následně zobrazeny v používaných PA pro řízení provozu. Postup a způsob zaznamenání je uveden v návodech k jednotlivým PA.

103. VD informují kontinuálně HD a ústředního dispečera SŽDC o vývoji a průběhu mimořádností v provozu. HD průběžně eviduje nahlášené mimořádnosti v provozu v souhrnném přehledu závad SŽDC, který je uzavírán následující den k páté hodině ranní. Přehled závad SŽDC je následně umísťován na portál provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>, pro potřeby další analýzy příslušných složek SŽDC a dopravců. Přehled závad SŽDC má pro všechny složky informativní charakter.

104. – 109. Na doplňky.

³ V době vydání předpisu viz předpis SŽDC Dp17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

⁴ V době vydání předpisu viz předpis SŽDC Dp17-1 Prováděcí opatření k předpisu SŽDC Dp17

Kapitola V

Operativní příkaz

110. OP je nařízení nebo pokyn ústředního nebo vedoucího dispečera podřízeným složkám řízení provozu. Pro všechny podřízené složky řízení provozu je OP závazný.

111. OP je oprávněn vydat:

- a) ústřední dispečer – pro celou síť,
- b) vedoucí dispečer – pro obvod své působnosti.

112. Ústřední a vedoucí dispečer evidují operativní příkazy v Knize operativních příkazů. Kniha OP může být vedena v elektronické formě. Výpravčí příjem OP a jeho znění zaeviduje v telefonním zápisníku.

113. OP čísluje ten, kdo jej vydává, a to vždy od začátku roku vzestupně od čísla 1.

114. OP může být distribuován telefonicky nebo elektronicky. Příjem OP musí být vždy potvrzen tím, komu je určen. V potvrzení se uvede jméno toho, kdo OP přijal a čas přijetí. V případě elektronicky zaslání OP je OP považován za doručení, dojde-li odesílateli zpětná zpráva o přijetí (přečtení) zprávy příjemcem.

115. OP je distribuován z úrovně GŘ na vedoucí dispečery na CDP a od vedoucího dispečera CDP prostřednictvím vedoucího směny v PO na výpravčí.

116. OP nesmí být zneužíván na vydávání pokynů nesouvisejících s řízením provozu.

117. – 119. Na doplňky.

Kapitola VI

Výluka dopravní služby a střežení pracoviště

120. Výluka dopravní služby (dále jen VDS) je určena Rozkazem o výluce dopravní služby.

121. Rozkaz o VDS zpracovává příslušné OŘ na období platného GVD, umísťuje jej na portál provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>, zaznamenává v určené PA a vždy zasílá elektronickou formou na O11, příslušná CDP a PO, včetně změn dokumentu.

122. VDS může být zrušena opatřením příslušného OŘ v rámci VR nebo zaváděcí depeší k vlaku v mimořádné trase (popř. ROJ). V těchto případech však musí být zrušení VDS předem projednáno s příslušným OŘ, zaznamenáno v určené PA

a oznámeno DA SŽDC. Konkrétní stanovené podmínky musí být vždy uvedeny ve vydaných opatřeních. V tomto případě se OP nevydává.

123. Mimořádně může být VDS zrušena nebo změněno její časové vymezení pouze z nařízení VD příslušného CDP a to prostřednictvím OP. Při zrušení VDS prostřednictvím DA SŽDC je nutné dbát na to, aby nebyla překročena stanovená maximální délka směny dle platné legislativy⁵. V případě nutnosti překročení délky směny řeší VD situaci s nehodovou pohotovostí PO. Toto ustanovení se nevztahuje na dopravní, kde je zavedena trvalá VDS a případy dle předchozího článku, kdy opatření pro rušení VDS zajistí schvalující OŘ.

124. V případě, že je poslední vlak opožděn tak, že VDS nebude zahájena včas a zároveň je Rozkazem o zavedení VDS stanoveno, že VDS bude zahájena až po dojezdu tohoto posledního vlaku, operativní příkaz se nevydává.

125. V případě zpoždění ostatních vlaků, které měly jet ještě před začátkem VDS, rozhodne PD o tom, zda výpravčí zahájí VDS až po odhláše za těmito vlaky nebo zda vlaky pojedou až po ukončení VDS, popř. během VDS, je-li to dle ustanovení příslušného Rozkazu o zavedení VDS možné.

126. Vlaky jedoucí s náskokem vyčkají řádného ukončení VDS.

127. Provozovatel dráhy může v souladu s platnou legislativou⁶, v případě vhodných dopravních podmínek, dopravnímu zaměstnanci místo výkonu dopravní služby nařídit administrativním opatřením výkon střežení pracoviště.

128. V dopravních, ve kterých je nařízeno zaměstnancům střežení pracoviště, je dopravní zaměstnanec povinen kdykoliv opět nastoupit směnu a konat potřebné dopravní úkony k zabezpečení jízdy vlaku. Střežení pracoviště nesmí být důvodem k odmítnutí jízdy vlaku.

129. Střežení pracoviště může být přerušeno také v případě odstraňování následků mimořádných událostí, odstraňování následků vzniklých nepříznivými vlivy počasí nebo při odstraňování poruch zabezpečovacích zařízení nebo jiných zařízení železniční infrastruktury.

130. Na zrušení střežení pracoviště se OP vedoucího dispečera CDP nevydává. Je-li potřeba evidovat přerušení či zrušení střežení pracoviště, stanoví podmínky evidence v rámci své pravomoci přednosta PO.

131. – 149. Na doplňky.

⁵ V době vydání předpisu viz Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce v platném znění a aktuálně platná Podniková kolektivní smlouva SŽDC s. o.

⁶ V době vydání předpisu viz Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce v platném znění a aktuálně platná Podniková kolektivní smlouva SŽDC s. o.

ČÁST TŘETÍ

PLÁNOVÁNÍ PROVOZU

Kapitola I

Plánování vlakové dopravy

150. Řízení provozu je založeno na principu plánování drážní dopravy. Každý dopravce je povinen své žádosti a požadavky plánovat a upřesňovat, a to včetně svých přidělených tras z ročního JŘ. Své žádosti a požadavky dopravci předkládají provozovateli dráhy ke schválení dle předpisu SŽDC Is10.

151. Základem Plánu vlakové dopravy jsou žádosti a požadavky zpracované v ročním JŘ a aktuální žádosti a požadavky dopravců (ad-hoc) podané v souladu se Směrnicí SŽDC č. 70⁷.

152. Dopravci jsou také povinni plánovat veškeré mimořádnosti na vlaku uvedené v předpise SŽDC D1 v souladu s ustanovením části třetí tohoto předpisu. Provozovatel dráhy požadavky po schválení vyhláší Plánem vlakové dopravy zaměstnancům řízení provozu.

153. Za správnost a úplnost žádosti a požadavku zodpovídá dopravce, kontrolu žádosti a požadavku provádí schvalovatel (přídělcce kapacity) a PD před vyhlášením v Plánu vlakové dopravy.

154. Požadavky do IS odesílá k posouzení určený plánující zaměstnanec dopravce dle příslušných ustanovení předpisu SŽDC Is10. Došlé požadavky dopravců PD posoudí, a pokud je schválí, zapracuje je do Plánu vlakové dopravy.

155. Není-li žádost nebo požadavek dopravce podán v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D1 nebo předpisu SŽDC Is10, nesmí být schválen do Plánu vlakové dopravy. PD vytvoří v PA na vlak informaci Zákaz s jízdou a dohodne s dopravcem způsob nápravy, popřípadě zrušení žádosti (požadavku) dopravcem.

156. V žádosti (požadavku) dopravce zaslané ke schválení do Plánu vlakové dopravy musí být vždy uvedeny veškeré mimořádnosti na vlaku definované v příslušném ustanovení předpisu SŽDC D1.

157. Vznikne-li na vlaku mimořádnost uvedená v předpise SŽDC D1 během přepravy, a tato mimořádnost nebyla v procesu schválení žádosti známa a oznámena při procesu schvalování žádosti, je dopravce povinen tuto skutečnost v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D1 neprodleně oznámit provozovateli dráhy a to buďto obsluhou IS (je-li to možné) nebo telefonicky příslušnému PD a to přímo

⁷ V době vydání předpisu viz Směrnice SŽDC č. 70 – Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC

nebo prostřednictvím výpravčího. Provozní dispečer takto nahlášenou mimořádnost zadá do IS za dopravce a vyhlásí předepsaným způsobem Plánem vlakové dopravy.

158. Zjistí-li výpravčí, že je na vlaku mimořádnost dle ustanovení předpisu SŽDC D1, která není předhlášena v Plánu vlakové dopravy, nepovolí jeho další jízdu, zajistí jeho bezpečné zastavení, neprodleně informuje příslušného PD a ten příslušného dopravce.

159. Plán vlakové dopravy sestavují provozní dispečeri pro všechny dopravní body ve svých určených obvodech dispečerského řízení.

160. Plán vlakové dopravy se sestavuje průběžně.

161. Výpravčí se s vyhlášeným Plánem vlakové dopravy, stanovenými podmínkami vyhlášených přeprav a parametry vlaků seznamuje průběžně a tak včas, aby v čase jízdy vlaku byl se všemi okolnostmi a povinnostmi z toho vyplývajícími obeznámen. Za tímto účelem musí být trvale obsazené pracoviště výpravčího vybaveno příslušnými PA. Trvale obsazená pracoviště výpravčích nevybavená pro příjem Plánu vlakové dopravy se uvedou v PND7 část A včetně určení, jakým způsobem jsou výpravčí o Plánu vlakové dopravy vyrozumíváni.

162. Za oznamování Plánu vlakové dopravy výpravčímu, který převzal stanici (odbočku) s DOZ na místní řízení, je odpovědný výpravčí, který předal dálkové řízení stanice (odbočky) s DOZ na místní řízení, pokud ZDD nestanoví jinak. Toto ustanovení neplatí v případě, kdy doprava je vybavena aplikací pro příjem Plánu vlakové dopravy.

163. – 169. Na doplňky.

Kapitola II

Vyhlašování Plánu vlakové dopravy

170. Pro vyhlašování Plánu vlakové dopravy platí také příslušná ustanovení předpisu SŽDC D1.

171. V PA na podporu řízení provozu jsou zobrazovány pouze žádosti a požadavky, které byly provozním dispečerem odsouhlaseny a vyhlášeny Plánem vlakové dopravy.

172. Plán vlakové dopravy vyhlašuje PD dle ustanovení stanovených v PND7 část A.

173. Vyhlášený Plán vlakové dopravy je závazný a nesmí být bezdůvodně měněn. Jestliže je nutno ze závažných příčin (poruchy, mimořádné události a jiné nepředvídatelné okolnosti) změnit Plán vlakové dopravy, musí dopravce včas požádat příslušného PD o změnu Plánu vlakové dopravy a to prostřednictvím IS

nebo přímo. Jestliže nelze ze závažných důvodů (poruchy, mimořádné události a jiné nepředvídatelné okolnosti) dodržet Plán vlakové dopravy, může také PD vyzvat dopravce, aby navrhl operativní změny Plánu vlakové dopravy.

174. Požadavky na změnu Plánu vlakové dopravy musí být dopravcem oznámeny tak včas, aby akceptací požadavku nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu či k narušení JŘ vlaku jiného dopravce. V opačném případě je PD oprávněn požadavek zamítnout. Požadavky na změnu vyhlášeného Plánu vlakové dopravy lze oznámit příslušnému PD prostřednictvím IS nebo telefonicky.

175. SŽDC může stanovit časové nebo jiné limity pro zasílání požadavků na změnu Plánu vlakové dopravy.

176. PD vyhláší Plán vlakové dopravy za svůj obvod ve shodě se sousedními provozními dispečery.

177. Potřebné úpravy Plánu vlakové dopravy nebo k nim nutná opatření z hlediska příjmu a odevzdávky mezi sousedními obvody projedná ústřední dispečer s VD jednotlivých obvodů. Vedoucí směny vyššího stupně řízení DA SŽDC odpovídá plně za koordinaci Plánu vlakové dopravy mezi okruhy vedoucích směn přímo podřízených obvodů.

178. – 179. Na doplňky

Kapitola III

Mimořádnosti vyhlášené Plánem vlakové dopravy

180. Mimořádnosti na vlaku musí být dopravcem oznámeny tak včas, aby byly zaměstnancům řízení provozu oznámeny Plánem vlakové dopravy před jízdou vlaku.

181. Plánem vlakové dopravy se vyhláší tyto mimořádnosti:

- a) mimořádné zásilky,
- b) vlaky jedoucí v kódu pro kombinovanou přepravu,
- c) vojenské přepravy,
- d) přepravy cestujících ve vlacích nákladní dopravy (kromě pravidelné přepravy dle GVD),
- e) překročení normativu délky dle ustanovení příslušných TTP,
- f) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h,
- g) přeprava SHV dle předpisu SŽDC D2/81 s uvedením přílohy, podle které je vozidlo přepravováno, popř. uvedeno v IS REVOZ,
- h) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase (např. zkušební jízdy, jízdy vozidel nezaručující spolupráci s prostředky pro detekci vlaků apod.),
- i) manipulace po trase na žádost dopravce a změna technologie odchylná od platných pomůcek GVD,

- j) vlaky v obecném zájmu s uvedením čísla Edps, pokud byla k přepravě vydána.

182. SŽDC může stanovit minimální dobu, která je potřebná na seznámení zaměstnanců řízení provozu s povahou a omezeními dané mimořádnosti.

183. Je-li pro přepravu vydána Edps, ve které jsou stanoveny doplňující informace pro řízení provozu, musí být číslo této depeše uvedeno u vlaku jako mimořádnost v trase. Stejně tak má-li pravidelná trasa pro svou jízdu odchýlná opatření.

184. Mimořádnost na vlaku může mít platnost pro celou trasu nebo pro část trasy nebo jen pro konkrétní dopravní body. Platnost mimořádnosti na vlaku musí být přesně vymezena a zadána. Mimořádnost na vlaku, která je platná pro konkrétní dopravní bod nebo úsek trati, nesmí být zadávána do IS jako mimořádnost platná v celé trase a naopak.

185. Mimořádnost na vlaku musí být v PA na podporu řízení provozu systémově zvýrazněna. Platnost zvýraznění je dána platností mimořádnosti (v celé trase, v části trasy nebo ke konkrétnímu dopravnímu bodu). Způsob zvýraznění v PA je stanoven ve Směrnici SŽDC č. 109⁸.

186. PD může Plánem vlakové dopravy oznámit výpravčím i jiné provozně důležité informace, které mohou mít vliv na řízení provozu.

187. – 199. Na doplňky.

⁸ V době schválení předpisu viz Směrnice SŽDC č. 109 Zobrazování prvků listu grafikonu vlakové dopravy v provozních aplikacích pro organizování a řízení drážní dopravy

ČÁST ČTVRTÁ

ŘÍZENÍ PROVOZU

Kapitola I

Evidence provozu

200. Veškerý pohyb vlaků a PMD na síti SŽDC musí být zaznamenáván prostřednictvím určených PA. OŘ a CDP je odpovědné za stanovení náhradního způsobu pořizování informací o jízdě vlaku při výpadku komunikací PA.

201. Informace o jízdě vlaku a PMD musí být určenými zaměstnanci zadávány do PA v reálném čase, popř. automaticky příslušnou PA. Výluky, poruchy a ostatní závady musí být do IS zadány nejpozději do patnácti minut od vzniku události.

202. Všechny dopravní na síti SŽDC trvale obsazené výpravčím musí být vybaveny některou z PA, umožňující přenášet dynamické informace o pohybu vlaku, včetně možnosti uvedení prvotní analýzy narušení GVD. Není-li doprava, ze které se mají pořizovat informace o jízdě vlaku touto PA vybavena, uvede se v příslušném PND7 část A seznam těchto dopraven a dále informace, kdo jízdu vlaku za tuto dopravu zaznamená do IS.

203. K podchycení základních a doplňujících dat (informací) spojených s narušením jízdy vlaku se používá prvotní analýza. Je určena pro podrobnější popis vzniklých událostí (stavů), které nelze vyjádřit prostřednictvím kódů narušení (slovní upřesnění závady, číslo poruchového záznamu, č. hnacího vozidla, č. vozu, apod.). Seznam používaných kódů narušení JŘ je součástí příslušných PA a je také uveden v příloze 2 tohoto předpisu.

204. Používané PA na podporu řízení provozu musí zaznamenávat a zobrazovat tyto skutečnosti:

- a) plán vlakové dopravy,
- b) splněný grafikon vlakové dopravy,
- c) odchylku od plánovaného JŘ (zpoždění / náskok),
- d) druh narušení JŘ,
- e) evidenci jízdy vlaku po traťové a staniční koleji s uvedením čísla koleje,
- f) jízdy proti správnému směru a po nesprávné koleji,
- g) kolejové výluky traťových a staničních kolejí,
- h) napětíové výluky traťových a staničních kolejí,
- i) výluky ZZ,
- j) poruchy ZZ,
- k) pomalé jízdy,
- l) obsazení dopravních kolejí v ŽST,
- m) ostatní výluky a poruchy zařízení dráhy, které mohou mít vliv na jízdu vlaku.

205. V PA na podporu řízení provozu musí být pro snadnou orientaci zaměstnanců řízení provozu odlišným způsobem zobrazeny tyto druhy vlaků:

- a) expresní vlaky, rychlíky a spěšné vlaky,
- b) osobní vlaky,
- c) expresní nákladní vlaky,
- d) ostatní nákladní vlaky,
- e) lokomotivní vlaky,
- f) soupravné vlaky,
- g) vlaky ve zbytkové kapacitě dráhy.

206. Používané PA na podporu řízení provozu musí zřetelným způsobem zobrazovat vlaky s mimořádnostmi a požadavky dopravce na pobyt v ŽST.

207. Způsob zobrazení musí mít ve všech používaných PA jednotnou formu. Formu zobrazení stanoví Směrnice SŽDC č. 109⁹.

208. Používané PA na podporu řízení provozu musí umožňovat evidenci jména a příjmení zaměstnanců řízení provozu vykonávajících dopravní službu v příslušné směně.

209. Na doplňky.

Kapitola II

Zásady řízení provozu

210. Pro předávání pokynů a dispozic mezi zaměstnanci dopravce a zaměstnanci řízení provozu platí toto základní pravidlo toku informací: **doprovce** → **provozní dispečer** → **výpravčí** resp. **výpravčí** → **provozní dispečer** → **doprovce**, pokud pro konkrétní případy není stanoveno jinak.

211. Veškeré dispozice a pokyny, které jsou požadovány od dopravců (např. odstavení vlaku, uvolnění nebo obsazení dopravních kolejí, změna hnacích vozidel apod.), projednává s výpravčími zásadně příslušný PD.

212. Výjimku z předchozího článku tvoří případy, které nemají vliv na technologické postupy práce ŽST a plnění GVD.

213. Dispečeré dopravců nebo osoby dopravce odpovědné za operativní řízení mohou žádat výpravčí o konkrétní informace související s řízením provozu a organizováním drážní dopravy. Stejně tak mohou s výpravčími konzultovat aktuální technické, technologické, organizační a personální možnosti dopravy ve vztahu k plánovanému rozhodnutí týkajícího se informace související s operativním řízením provozu a organizováním drážní dopravy.

⁹ V době schválení předpisu viz Směrnice SŽDC č. 109 Zobrazování prvků listu grafikonu vlakové dopravy v provozních aplikacích pro organizování a řízení drážní dopravy

214. Při komunikaci se zaměstnanci řízení provozu jsou dispečeři dopravců nebo osoby dopravce odpovědné za operativní řízení povinni vždy uvádět název svého dopravce (např. provozní dispečer ČD Cargo, provozní dispečer ČD, dispečer Unipetrol apod.).

215. Pro komunikaci mezi PD a výpravčím a opačně slouží primárně systém dispečerského spojení nebo služebního spojení. Pro sekundární komunikaci mezi PD a výpravčími jsou v příslušných PA vytvořeny systémy pro zasílání krátkých textových zpráv elektronickou poštou (dále jen „pošta“). Systém pošty může být vytvořen i mezi PD a zástupci dopravce odpovědnými za řízení provozu. Systém pošty lze využívat k vzájemné výměně informací v případě, že nehrozí riziko z prodlení při předávání informace.

216. Má-li dopravce systém pošty, může zasílat nezávazné zprávy informačního charakteru také přímo zaměstnancům řízení provozu, avšak musí být zajištěno, že takovou zprávu obdrží vždy také příslušný PD. Obsah sdělení musí být v souladu s ustanovením předchozích článků.

217. Za řízení sledu vlaků a organizaci provozu v přidělené dopravně a v návazných mezistaničních úsecích je zodpovědný výpravčí.

218. Jízdu vlaků výpravčí organizuje s ohledem na pořadí důležitosti vlaků dle příslušných ustanovení předpisu SŽDC D1 tak, aby nebyla narušena jízda vlaku vyšší důležitosti.

219. Sled vlaků odchylný od stanoveného pořadí důležitosti vlaků může výpravčímu povolit nebo nařídit pouze příslušný PD.

220. Sled vlaků odchylný od stanoveného pořadí důležitosti vlaků může být také stanoven ve vydané Edps, ROV, PND7 část B nebo pokynu O11.

221. Výpravčí je povinen předvídat vývoj dopravní situace a včas přijímat opatření ke správnému řízení dopravní situace ve svém obvodu. Za tímto účelem musí včas komunikovat a spolupracovat se sousedními výpravčími, popř. s příslušným PD, a využívat informace zobrazované v příslušných PA na podporu řízení provozu.

222. Při zpoždění vlaků osobní dopravy je nutné předpokládat krácení jízdních dob. DA SŽDC ve spolupráci s výpravčími organizuje pořadí vlaků na trati s ohledem na jejich předpokládaný dojezd do cílové ŽST tak, aby vlaky jedoucí včas nebo s náskokem nebránily v jízdě vlakům zpožděným a jejich zpoždění nebylo zbytečně zvyšováno.

223. Dopravce si může určit pořadí jízdy svých vlaků. Svůj požadavek musí uplatnit u příslušného PD tak včas, aby mohl být realizován bezpečně a bez vlivu na jízdu vlaků ostatních dopravců.

224. Má-li takový požadavek dopravce obecnou platnost po celou dobu platnosti GVD, může dopravce požádat provozovatele dráhy o vydání opatření, určené zaměstnancům řízení provozu, kterým se stanoví obecné zásady řízení provozu na

jednotlivých tratích ve vztahu k vlakům daného dopravce. Opatření vydává O11 a to na dobu platnosti GVD jako PND7 část B (viz též část první kapitola III tohoto přepisu).

225. Zajištění čekání přípojného vlaku na zpožděný vlak je SŽDC garantováno pouze v případě, že žádost od dopravce obdrží zaměstnanci řízení provozu minimálně 10 minut před plánovanou (předpokládanou) jízdou přípojného vlaku dopravním bodem, ve kterém je zajištění přípoje požadováno. Obdrží-li zaměstnanci řízení provozu žádost později, může být žádosti vyhověno, ale splnění není garantováno.

226. Za účelem získávání informací potřebných pro kvalitní a správné rozhodování při řízení provozu jsou zaměstnanci řízení provozu povinni aktivně využívat nainstalované PA na podporu řízení provozu.

227. Za vlak v obecném zájmu dle předpisu SŽDC D1 může vlak prohlásit pouze O11. Jedná se zejména o služební vlaky v mimořádných trasách provádějící diagnostiku železniční dopravní cesty, popř. o vlaky s přepravami vyžadujícími zvláštní dopravní opatření, jedoucí vždy dle podmínek stanovených v doprovodné Edps. Čísla příslušných Edps musí být vždy uvedena u vlaku v PA na podporu řízení provozu a vyhlášena Plánem vlakové dopravy jako mimořádnost na daném úseku. Takový vlak má nejvyšší možnou prioritu a všichni zaměstnanci zúčastnění na řízení provozu jsou povinni věnovat těmto vlakům maximální pozornost a učinit taková opatření, aby jejich jízda nebyla narušena a stanovené podmínky jízdy dle doprovodné Edps byly splněny. Veškeré okolnosti, které by mohly tyto přepravy narušit, je nutné včas řešit s příslušným PD.

228. – 239. Na doplňky.

Kapitola III

Řízení provozu při předpokládaných výlukách

240. Pro výlukovou činnost platí ustanovení předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (dále jen „SŽDC D7/2“).

241. Není-li k předpokládané výluce vydán VNJŘ, mohou být pokyny pro organizování jízd vlaků uvedeny v příslušném VR. Nejsou-li ve VR uvedeny pokyny k řízení sledů vlaků při výluce, je jízda vlaků organizována podle pořadí důležitosti vlaků dle předpisu SŽDC D1.

242. Je-li k předpokládané výluce vydán VNJŘ, organizuje výpravčí jízdu vlaků podle tohoto VNJŘ. Při zpoždění vlaků výpravčí organizují pořadí průjezdu vlaků výlukou po dohodě s příslušným PD.

243. PD má v případě zpoždění vlaků právo změnit sled vlaků daný ve VNJŘ.

244. Bylo-li nutné z důvodu zpoždění vlaků změnit sled vlaků daný ve VNJR, je PD povinen organizovat dopravu tak, aby byla v maximální míře využita propustnost provozované koleje (jízda vlaků ve svazcích) a přitom co nejdříve obnovena organizace provozu dle platného VNJR.

245. – 249. Na doplňky.

Kapitola IV

Řízení provozu při nepředpokládaných výlukách, poruchách ZZ a závadách na infrastruktuře

250. Při nepředpokládaných výlukách, poruchách zabezpečovacího zařízení a ostatních závadách na infrastruktuře, obecně nazývaných jako mimořádnosti v provozu, je nutná maximální spolupráce všech složek zúčastněných na řízení provozu za účelem snížení dopadu mimořádnosti na dopravce, cestující a plnění JŘ.

251. Při mimořádnostech v provozu jsou všichni zaměstnanci řízení provozu a nehodových pohotovostí povinni aktivně řešit provozní situaci s cílem zajistit alespoň omezený provoz.

252. Nehodová pohotovost PO a dotčených odborných správ OŘ je ve svém obvodu povinna řešit každé zastavení provozu na síti SŽDC a aktivně se podílet na jeho obnovení v nejkratší možné době.

253. Předávání informací z místa mimořádné události nebo mimořádnosti směrem k DA SŽDC je závislé na rozsahu a účasti jednotlivých složek na místě události. Předávání informací je zajišťováno přednostně prostřednictvím zaměstnance nehodové pohotovosti PO a dotčených odborných správ OŘ, popř. nehodového dozoru OŘ nebo GŘ. Do doby jejich příjezdu prostřednictvím výpravčího.

254. Zaměstnanci nehodové pohotovosti PO a dotčených odborných správ OŘ, popř. nehodového dozoru OŘ nebo GŘ, jsou povinni zaměstnancům řízení provozu průběžně poskytovat (zprostředkovávat) informace o předpokládaném průběhu odstraňování mimořádných událostí a mimořádností a upřesňovat časový výhled jejich konečného odstranění.

255. Získané informace jsou následně obousměrně předávány mezi všemi zúčastněnými složkami řízení provozu (nehodová pohotovost, nehodový dozor OŘ nebo GŘ, výpravčí, PD, VD, HD, ústřední dispečer) a dále průběžně oznamovány dopravcům a vedoucím zaměstnancům SŽDC.

256. Pro případ mimořádných událostí musí mít DA SŽDC v jednotlivých CDP k dispozici platná telefonní spojení na příslušné nehodové pohotovosti PO, nehodový dozor OŘ a všechny dopravce provozující drážní dopravu na síti SŽDC. HD a ústřední dispečer musí mít kontakty na nehodový dozor GŘ. Za zaslání rozvrhů nehodových pohotovostí PO je odpovědný přednosta PO, za zaslání nehodových

dozorů OŘ je odpovědný ředitel OŘ, za zaslání nehodových dozorů GŘ je odpovědný zpracovatel.

257. Je-li rozsah mimořádné události či mimořádnosti v provozu takový, že je potřeba posílit činnost výpravčího v místě události, je nehodová pohotovost PO povinna zajistit výpravčímu výpomoc za účelem snížení dopadu této události na zpoždění vlaků (např. doručování rozkazů, zajištění výhybek přenosnými výměnovými zámky, apod.).

258. Výpravčí řídí provoz ve spolupráci s PD tak, aby byla v maximální míře využita propustnost provozované koleje. Je-li to účelné, organizuje PD jízdy vlaků ve svazcích za účelem eliminace celkového zpoždění vlaků.

259. DA SŽDC je oprávněn zakázat předpokládanou i nepředpokládanou výlukou. Postup je stanoven v předpise SŽDC D7/2.

260. – 269. Na doplňky.

Kapitola V

Jízda po odklonové trase

270. Pro jízdy vlaků po odklonové trase platí příslušná ustanovení předpisu SŽDC D1.

271. ŽST, ve které dochází k odklonění vlaku na jinou trať, je povinna zajistit zpravení tohoto vlaku o jízdě po odklonové trase dle zásad o zpravování vlaků.

272. Výpravčí i PD věnují vlakům osobní dopravy jedoucím po odklonové trase patřičnou pozornost a včas přijímají taková rozhodnutí, aby byla zajištěna maximální plynulost jízdy odklonových vlaků a jejich jízda nebyla pokud možno rušena.

273 – 279. Na doplňky.

Kapitola VI

Návrat vlaku z trati

280. Pro návrat vlaku z trati platí příslušná ustanovení předpisu SŽDC D1.

281. Je-li zcela jednoznačné, že v okamžiku zastavení vlaku na trati bude odstranění překážky, bránící bezpečnému provozování dráhy, trvat více jak 30 minut (sesuv půdy, výrazné poškození trati apod.) a je-li to provozně možné, zahájí výpravčí organizaci návratu dotčeného vlaku z trati i bez pokynu příslušného PD.

O zahájení organizace návratu vlaku z trati výpravčí informuje neprodleně příslušného PD.

282 – 289. Na doplňky.

Kapitola VII

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

290. Každé použití hnacího vozidla dopravce na pomoc jinému dopravci z důvodu uvolnění pojižděné koleje dle kapitoly VII a VIII tohoto předpisu, musí být oznámeno příslušnému PD, který zajistí předání této informace obvyklým způsobem na DA O11.

291. Strojvedoucí vlaku, který uvázl na trati nebo v dopravně z důvodu technické závady na drážním vozidle nebo z důvodu nedostatečné tažné síly hnacích vozidel, je povinen tuto skutečnost neprodleně nahlásit výpravčímu v souladu s ustanovením přílohy 21 předpisu SŽDC D1, který ji neprodleně oznámí příslušnému PD.

292. DA Dopravce uvázlého vlaku (dále jen „Dopravce A“) se neprodleně spojí s příslušným PD a navrhne vlastní řešení vzniklé situace nebo požádá o její řešení DA SŽDC.

293. PD posoudí řešení navržené DA Dopravce A. Pokud nemá blokování traťové koleje po dobu realizace řešení Dopravcem A podstatný vliv na plynulost dopravy (uvážnutí vlaku na dvoukolejnou nebo vícekolejnou trati v době sedla, na jednokolejnou trati bez provozu) nebo pokud není možné ze strany PD realizovat jiné, podstatně rychlejší řešení, schválí PD návrh DA Dopravce A. V tomto případě provede Dopravce A odvoz uváznutého vlaku do nejbližší stanice vlastními silami (vlastní činností).

294. Pokud DA Dopravce A nemá návrh vlastního řešení situace nebo pokud je možno ze strany SŽDC realizovat jiné, podstatně rychlejší řešení vzniklé situace, která má podstatný vliv na plynulost dopravy, PD zamítne řešení navržené Dopravcem A a postupuje podle následujících ustanovení. Rozhodnutí o realizaci konkrétní varianty řešení je plně v kompetenci DA SŽDC.

295. PD vytipuje podle aktuální provozní situace nejbližší vhodné hnací vozidlo pro odvoz vlaku z trati. Při volbě hnacího vozidla zohlední aktuální polohu hnacího vozidla vůči uváznutému vlaku, druh a směr jízdy vlaku, na kterém se hnací vozidlo nachází a trakci hnacího vozidla (nezávislá/elektrická).

296. PD kontaktuje DA dopravce, jehož hnací vozidlo vytipoval, a oznámí mu požadavek na poskytnutí hnacího vozidla pro odvoz uvázlého vlaku z tratě. DA tohoto dopravce může požadavek PD odmítnout pouze z důvodů ohrožujících bezpečnost provozu. Odmítnutí požadavku PD musí dopravce neprodleně potvrdit i s odůvodněním odmítnutí písemnou formou (např. e-mailem) VD příslušného CDP.

297. Po dohodě s DA dopravce poskytujícím pomoc (dále jen „Dopravce B“) určí PD vhodnou stanici, kde bude souprava vlaku, ze kterého bude hnací vozidlo použito, odstavena a zajistí zastavení vlaku v této stanici.

298. PD jménem Dopravce B objedná prostřednictvím informačního systému SŽDC kapacitu dráhy a trasy pro jízdu z místa odstavení soupravy vlaku do poslední stanice před místem nasazení a pro jízdu zpět z dopravny, do které bude uváznutý vlak odvezen, do stanice, kde došlo k odstavení soupravy vlaku Dopravce B, a těmto žádostem přednostně přidělí kapacitu dráhy. Po dohodě s DA SŽDC může Dopravce B provést objednání kapacity dráhy a trasy samostatně standardním způsobem. V tomto případě DA SŽDC jménem Dopravce B kapacitu dráhy a trasy neobjednává. Kapacita dráhy se přidělí za stejných cenových podmínek jako v případě přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury SŽDC.

299. Hnací vozidlo Dopravce B jede z místa odstavení soupravy vlaku Dopravce B do poslední stanice před místem nasazení jako nutný pomocný vlak (Pom) v souladu s ustanovením příslušného článku předpisu SŽDC D1. Z dopravny, do které bude uváznutý vlak odvezen, se hnací vozidlo vrací do místa odstavení soupravy vlaku Dopravce B jako lokomotivní vlak (Lv). Z hlediska operativního řízení provozu má, v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D1, tato jízda lokomotivního vlaku stejnou důležitost jako vlak, ze kterého bylo toto hnací vozidlo použito. S ohledem na provozní situaci může DA SŽDC v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D1 určit i jiné, vyšší pořadí důležitosti.

300. Vlastní odvoz vlaku z trati se provádí v souladu s ustanovením přílohy 21 předpisu SŽDC D1. Při jízdě PMD pro uváznutý vlak na trať je dopravcem Dopravce B a při vlastním odvozu uváznutého vlaku z trati je dopravcem Dopravce A.

301. Pomocné hnací vozidlo slouží pouze k vlastnímu odvozu vlaku z trati, a proto nemusí zaručovat funkci ostatních systémů na vlaku, jako je např. klimatizace, topení, napájení jídelních vozů apod.

302. V případě odvozu vlaku osobní dopravy s přepravou cestujících jsou zaměstnanci Dopravce A povinni zajistit bezpečnost cestujících.

303. Dopravce A, v případě, že odvoz vlaku z trati organizuje DA SŽDC, je povinen uhradit SŽDC všechny prokazatelné náklady spojené s odvozem uváznutého vlaku z trati včetně částky fakturované SŽDC Dopravcem B.

304. Dopravce B fakturuje SŽDC své prokazatelné náklady, které mu vznikly v přímé souvislosti s odvozem uváznutého vlaku (práce hnacího vozidla a lokomotivní čety, cena za přidělení kapacity dráhy a za použití dopravní cesty). SŽDC následně tyto náklady přeúčtuje Dopravci A v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy.

305. – 309. Na doplňky.

Kapitola VIII

Ověření volnosti a průjezdnosti koleje

310. Pro ověření volnosti a průjezdnosti koleje dle ustanovení předpisu SŽDC D1 se přednostně využívá vozidel SŽDC. Není-li vhodné vozidlo SŽDC k dispozici, použije DA SŽDC vhodné vozidlo dopravce. Pro jeho použití platí ustanovení článků předchozí kapitoly. Odchylně od předchozí kapitoly však může dopravce tento požadavek odmítnout, a to i bez uvedení důvodu.

311. Dopravce fakturuje SŽDC své prokazatelné náklady, které mu vznikly v přímé souvislosti s ověřením volnosti a průjezdnosti koleje. SŽDC následně tyto náklady přeučtuje zodpovědným složkám SŽDC dle interních pravidel.

312. – 314. Na doplňky.

Kapitola IX

Evakuace cestujících z vlaku

315. O evakuaci cestujících z vlaku rozhoduje velitel zásahu HZS SŽDC/ČR nebo DA dopravce (popř. odpovědný zástupce dopravce pro řešení mimořádných událostí) dle zásad níže uvedených.

316. Mohou nastat dva případy evakuace cestujících z vlaku:

- a) vlak je dotčen mimořádnou událostí,
- b) vlak není dotčen mimořádnou událostí.

A. Vlak je dotčen mimořádnou událostí

317. Jde-li o vlak, který je dotčen mimořádnou událostí, je na místo MU dle svolávacích plánů volána HZS SŽDC/ČR. V případě, že na místě MU zasahuje jednotka HZS ČR (popř. Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce), zajišťuje veškerou potřebnou odbornou komunikaci mezi velitelem zásahu HZS ČR (popř. Jednotky sboru dobrovolných hasičů obce) a složkami provozovatele dráhy dle níže uvedených článků velitel jednotky HZS SŽDC, která je o zásahu také vždy informována. V případě potřeby zajistí kontakt na velitele zásahu ústřední dispečer.

318. V případě, že se velitel zásahu rozhodne evakuovat cestující z vlaku bezprostředně, je povinen o tom informovat vedoucího dispečera CDP. Velitel zásahu také určí, jak bude probíhat evakuace a kam by bylo vhodné přistavit náhradní dopravu pro odvoz cestujících.

319. V případě, že evakuace není bezprostředně nutná pro okamžitou záchranu cestujících a majetku, ale je předpoklad, že bude provedena později, dohodnou se

na případné evakuaci a jejím načasování DA SŽDC, dopravce a velitel zásahu HZS SŽDC společně. V tomto případě je nutné zvážit veškerá rizika související s možným zraněním evakuovaných osob (pohyb v kolejišti, terénní podmínky pro přesun, povětrnostní podmínky atd.).

B. Vlak není dotčen mimořádnou událostí

320. Jde-li o vlak, který není dotčen mimořádnou událostí, a je předpoklad, že na místo nebude povolána HZS SŽDC/ČR, je postupováno dle následujících zásad.

321. DA dopravce vyhodnotí, zda při daných povětrnostních podmínkách a z pohledu možných negativních zdravotních dopadů na cestující (při vysokých nebo nízkých teplotách) lze označit tento vlak jako rizikový. Za rizikové vlaky jsou považovány vlaky sestavené z vozů nebo jednotek vybavených klimatizací, vozy s nuceným oběhem vzduchu nebo s omezeným větráním.

322. DA dopravce projedná s DA SŽDC dostupná řešení vzniklé situace a společně zváží možnosti řešení (např. návratu rizikového vlaku /vlaků/ z tratě, přestavení vlaku v rámci stanice, možnosti výstupu cestujících na nástupiště, návrat vlaku na zastávku /je-li to možné/ apod.). V případě jednodušších poměrů zváží také možnost výpomoci s výstupem v místě.

323. Pokud po zvážení DA dopravce a DA SŽDC nejsou vhodné a dostatečně rychle dostupné možnosti, jak zabezpečit snesitelné podmínky ve vlaku pro cestující, požádá DA dopravce příslušného VD o povolání HZS SŽDC a zahájení organizace evakuace cestujících z vlaku.

324. VD po takové žádosti neprodleně kontaktuje pracoviště HZS SŽDC a předá informace od DA dopravce, včetně přibližné kilometrické polohy vlaku, odhadu počtu cestujících ve vlaku, kontakt na doprovod vlaku (popř. strojvedoucího vlaku), popřípadě další doplňující informace.

C. Průběh evakuace

325. Velitel zásahu HZS SŽDC na základě předaných informací rozhodne o dalším postupu a případném vyrozumění dalších složek IZS tak, aby nedošlo ke zbytečnému časovému prodloužení a byla v maximální možné míře zajištěna bezpečnost osob nacházejících se v dotčeném vlaku.

326. O přípravě evakuace cestujících informuje příslušný PD výpravčí dotčených stanic, příslušný DA dopravce doprovod vlaku a strojvedoucího.

327. Po příjezdu jednotky HZS SŽDC na místo velitel zásahu vyhledá doprovod vlaku, určí postup při evakuaci, sdělí místo, kam budou cestující odvedeni a soustředěni a kam mají být vyslány prostředky náhradní dopravy (místo, číslo silnice, přejezdu).

328. Velitel zásahu HZS SŽDC si může s ohledem na bezpečnost cestujících vyžádat na nezbytně nutnou dobu zastavení nebo omezení provozu na sousedních traťových kolejích, resp. v určeném obvodu dopravní.

329. O načasování evakuace se dohodne DA SŽDC a DA dopravce s velitelem zásahu HZS SŽDC. V případě evakuace je nutné zvážit veškerá rizika související s možným zraněním evakuovaných osob (pohyb v kolejišti, terénní podmínky pro přesun, povětrnostní podmínky atd.).

330. Velitel zásahu HZS SŽDC a doprovod vlaku se přesvědčí, že z vlaku byli evakuováni všichni cestující a informuje o ukončení evakuace strojvedoucího.

331. – 339. Na doplňky.

Kapitola X

Provoz při zhoršených povětrnostních podmínkách

340. Pro organizaci činností při zhoršených povětrnostních podmínkách platí příslušná ustanovení předpisu SŽDC D1.

341. Ústřední dispečer je začleněn do struktury příjemců výstražných zpráv ČHMU. Ústřední dispečer obdrženou výstražnou zprávu ČHMU rozesílá dle obsahu prostřednictvím elektronické komunikace příslušným vedoucím dispečerům CDP, kteří zajistí její distribuci na vedoucí směny PO a výpravčí.

342. Ústřední dispečer zajistí distribuci obdržené výstražné zprávy ČHMU také na kontaktní elektronické adresy dopravců, uvedených na portálu provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>.

343. – 349. Na doplňky

Kapitola XI

Odstavování vlaků a souprav na dopravních kolejích SŽDC

350. Tato kapitola se zabývá především odstavováním vozů a souprav na dopravních kolejích SŽDC. Rozhodnutí o obsazení manipulačních kolejí je plně v kompetenci příslušného OSŘP. Stejně tak požadavky na odstavení mechanizace a vozidel pro zajištění výlukových prací musí být projednány již v rámci přípravy ROV v souladu s předpisem SŽDC D7/2.

351. Odstavovat vlaky a soupravy vozidel na dopravních kolejích je možné pouze se souhlasem PD nebo OSŘP v souladu s aktuálním a účinným Prohlášením o dráze

a předpisem SŽDC D1. Kontakty na odpovědné zaměstnance jsou uvedeny v PND7 část A.

352. Bez souhlasu PD nebo OSŘP je výpravčím dovoleno odstavení vozů nebo hnacích vozidel na dopravních kolejích pouze v řádu minut nebo hodin je-li to dáno technologií práce ŽST a pokud tím nedojde k narušení plnění Plánu vlakové dopravy.

353. Požadavek na odstavení soupravy vozidel nebo vlaku na dopravních kolejích na dobu kratší jak 7 dní řeší dopravce s příslušným VD, v jehož obvodu působnosti se odstavení soupravy nebo vlaku požaduje.

354. VD posoudí požadavek na odstavení vlaku vzhledem k délce soupravy vlaku, požadované době odstavení a plánovaným výlukám a určí provozně vhodnou ŽST.

355. Pro tento účel zpracuje příslušné OSŘP ve spolupráci s příslušným CDP seznam vhodných kolejí pro krátkodobé odstavování, který je uveden v PND7 část A.

356. Koordinaci požadavků na odstavení vlaku mezi jednotlivými vedoucími dispečery CDP řeší ústřední dispečer SŽDC.

357. Správkové vozy se odstavují přednostně na nevyužívané manipulační koleje dle určení OSŘP.

358. Požadavky na dlouhodobé odstavení vozů a souprav (nad 7 dní) řeší odpovědná osoba OSŘP. Dopravce svou žádost na určení koleje pro odstavení uplatní prostřednictvím ústředního dispečera SŽDC, který ji postoupí odpovědnému zaměstnanci dle PND7 část A. Kontakt na ústředního dispečera je zveřejněn na portálu provozování dráhy SŽDC <http://provoz.szdc.cz>.

359. Odpovědný zaměstnanec OSŘP následně určí vhodnou kolej a oznámí ústřednímu dispečerovi všechny potřebné informace (název dopravce, určenou ŽST, kolej, číslo vlaku apod.). Ústřední dispečer předá informace příslušnému vedoucímu dispečerovi CDP.

360. Nedisponuje-li OŘ požadovanými volnými kolejemi na uspokojení požadavku dopravce, postoupí požadavek sousednímu OŘ.

361. Dopravce v žádosti o umístění vozů na krátkodobé či dlouhodobé odstavení uvede potřebné údaje nutné pro posouzení žádosti:

- a) odesílací ŽST,
- b) počet vozů,
- c) celková délka,
- d) požadovaná předpokládaná doba odstavení,
- e) způsob návozu (ucelený vlak, po skupinách vozů),
- f) číslo vlaku (je-li již známo).

362. Dopravce, který drážní vozidla na síti SŽDC odstavil, je povinen na výzvu SŽDC drážní vozidla odvézt nebo zajistit jejich odvezení jiným dopravcem a to do 48 hodin v případě odstavení na dopravní koleji a do 72 hodin v případě ostatních kolejí, popř. nejpozději do uplynutí doby, na kterou byl souhlas SŽDC s odstavením drážních vozidel (vlaku) udělen.

363. Je-li v ŽST nebo dopravně potřeba uvolnit kolej obsazenou odstavenými vozidly, požádá výpravčí nebo vedení PO příslušný DA SŽDC o zajištění uvolnění koleje, a to tak včas, aby bylo dodrženo ustanovení předchozího článku. V případě plánovaných výluk řeší vedení PO požadavek na uvolnění kolejí již v rámci přípravy výlukových opatření. Pokud dopravce nesplní svou povinnost drážní vozidla včas odvézt, může SŽDC po dopravci požadovat náhradu vzniklé škody z důvodu včasného neuvolnění koleje.

364. Za splnění všech podmínek pro bezpečné odstavení drážních vozidel (vlaku) stanovených legislativou ČR a vnitřními předpisy provozovatele dráhy, a to po celou dobu odstavení těchto drážních vozidel, odpovídá dopravce.

365. Evidenci odstavených vlaků v obvodu s uvedením čísla vlaku, relace, počtu vozů, data a důvodu odstavení vede PD, za obvod OŘP VD, za síť SŽDC ústřední dispečer.

366. Za odstavený vlak nebo soupravu se považuje vlak (souprava), který byl odstaven z důvodu propadu kapacity dráhy nebo jej za odstavený prohlásil dopravce.

367. – 379. Na doplňky.

Kapitola XII

Zvláštní přepravy

380. Zásady organizace přeprav mimořádných zásilek, zásilek s překročenou ložnou mírou a povinnosti zúčastněných zaměstnanců při těchto přepravách stanovuje předpis SŽDC D31¹⁰.

381. Zásady organizace přeprav uranového koncentrátu, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva a povinnosti zúčastněných zaměstnanců SŽDC při těchto přepravách stanovuje předpis SŽDC (ČD) D32¹¹.

382. Zásady pro organizování přeprav vojsk Armády České republiky nebo k zajišťování povinností vyplývajících ze závazků České republiky k Severoatlantické alianci či Evropské unii jsou uvedeny v předpisu SŽDC D33¹².

383. Při ekologických haváriích a přepravách nebezpečného zboží se činnosti a povinnosti řídí příslušnými dokumenty SŽDC¹³.

384. V případě havarijních úniků nebezpečných látek z vnějšího prostředí se činnost řídí Opatřením ředitele OŘ, které je zpracované na konkrétní možný zdroj

¹⁰ V době schválení předpisu viz předpis SŽDC D31 Mimořádné zásilky

¹¹ V době schválení předpisu viz předpis SŽDC (ČD) D32 Předpis pro přepravu uranového koncentrátu, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva

¹² V době schválení předpisu viz předpis SŽDC D33 Vojenské přepravy

¹³ V době schválení předpisu viz Směrnice SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodných událostí a Směrnice SŽDC č. 112 pro plnění povinností provozovatele železniční infrastruktury podle RID.

úniku nebezpečné chemické látky. Opatření ředitele OŘ musí být k dispozici také u VD příslušného OŘP a ústředního dispečera SŽDC.

385. – 399. Na doplňky.

ČÁST PÁTÁ

KRIZOVÉ ŘÍZENÍ PROVOZU

400. Zajištění úkolů provozu vyžaduje zvláštní pozornost při mimořádnostech v provozu, ke kterým dochází vlivem vzniku mimořádných událostí ve smyslu zákona¹⁴ (dále jen „incidentů“):

- 1) za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu,
- 2) za stavu nebezpečí nebo za nouzového stavu,
 - a) při požárech,
 - b) při živelních pohromách,
 - c) při rozsáhlé povodni,
 - d) při úniku nebezpečných chemických látek z vozů nebo zdrojů vně prostředí SŽDC,
 - e) při epidemiích,
 - f) při narušení dodávek elektrické energie velkého rozsahu,
 - g) při narušení dodávek ropy a ropných produktů,
 - h) při radiační havárii,
 - i) v obtížných zimních podmínkách.

401. Za incident se v tomto předpise považuje škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.

402. Krizová situace je incident, narušení kritické infrastruktury nebo jiné nebezpečí, při nichž je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav. Krizové stavy jsou vyhlášovány orgány krizového řízení za podmínek stanovených platnými zákony¹⁵.

403. Kritickou infrastrukturou je prvek kritické infrastruktury nebo systém prvků kritické infrastruktury, narušení jehož funkce by mělo závažný dopad na bezpečnost státu, zabezpečení základních životních potřeb obyvatelstva, zdraví osob nebo ekonomiku státu.

404. Prvkem kritické infrastruktury je zejména stavba, zařízení, prostředek nebo veřejná infrastruktura, určené podle průřezových kritérií dle zákona¹⁶.

405. Při vyhlášení stavu nebezpečí nebo nouzového stavu (civilní krizové stavy), mohou Ministerstvo dopravy nebo krajské úřady, jakožto věcně příslušné orgány krizového řízení nebo v případě nebezpečí z prodlení jiné správní úřady, přijmout regulační opatření v dopravě na omezeném území na dobu určitou nejdéle však do doby platnosti krizového stavu.

¹⁴ V době schválení předpisu viz Zákon č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.

¹⁵ V době schválení předpisu viz Zákon č. 240/2000 Sb. Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů

¹⁶ V době schválení předpisu viz Zákon č. 240/2000 Sb. Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů

406. Při vyhlášení stavu ohrožení státu nebo válečného stavu jsou Ministerstvem dopravy, jakožto věcně příslušným orgánem krizového řízení, přijímána regulační opatření v dopravě za krizových stavů. Regulační opatření jsou určena k zajištění úkolů v dopravě, přednostně na určené železniční síti. Regulační opatření budou platit na celé železniční síti provozované SŽDC na dobu neurčitou.

407. Za přípravu řešení incidentů nebo krizových situací ve své oblasti působnosti odpovídá ředitel OJ SŽDC. Generální ředitel SŽDC odpovídá za připravenost SŽDC jako celku.

408. Za účelem řešení incidentů nebo krizových situací může ředitel OJ SŽDC aktivovat krizový štáb OJ SŽDC, nebo aktivuje krizový štáb SŽDC generální ředitel. Krizové štáby OJ SŽDC jsou podřízeny krizovému štábu SŽDC. Struktura krizového řízení je shodná se strukturou řízení za běžného stavu.

409. Požadavky na orgány krizového řízení státu se předkládají cestou krizového štábu OJ SŽDC, nebo krizového štábu SŽDC.

410. Regulační opatření v dopravě slouží ke snížení rozsahu osobní železniční dopravy z důvodu snížení spotřeby nedostatkových energií nebo k usměrnění dopravy v souladu s krizovými plány. Mohou též sloužit k rozšíření železniční dopravy náhradou za jiný druh dopravy¹⁷.

411. Zaměstnanci SŽDC musí být seznámeni s opatřeními nebo plány vytvořenými pro jejich pracoviště nebo obvod působnosti. Opatření nebo plány jsou zpracována za účelem získání včasné informace o vzniku incidentu z vnějšího prostředí, správné reakce zaměstnanců SŽDC, stanovení postupů při řešení incidentu nebo krizového stavu a ochranu životů a zdraví zaměstnanců nebo ostatních účastníků železniční dopravy.

412. Zaměstnanci SŽDC, kteří provádějí vyrozumění o vzniku incidentu nebo krizové situace musí být seznámeni s plány vyrozumění a svolání, které jsou součástí opatření zpracovaného pro řešení incidentu.

413. Zpracovaná opatření nebo plány pro řešení incidentů nebo krizových situací jsou součástí Plánu krizové připravenosti subjektu kritické infrastruktury SŽDC.

414. O30 v součinnosti se zaměstnanci OJ SŽDC zpracovává plány pro přechod SŽDC z běžné provozní činnosti na zajištění mobilizačních dodávek pro Armádu České republiky při vyhlášeném stavu ohrožení státu nebo válečném stavu a zajištění provozuschopnosti dopravní cesty za tímto účelem. Tyto plány podléhají stupni utajení „Vyhrazené“. V případě vyhlášení krizového stavu budou plány pro služební potřebu odtajněny.

415. – 449. Na doplňky.

¹⁷ V době schválení předpisu viz Zákon č. 241/2000 Sb. Zákon o hospodářských opatřeních pro krizové stavy

ČÁST ŠESTÁ

KONTROLA A HODNOCENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU

Kapitola I

Kontrola řízení provozu

450. Kontrola řízení provozu a vyhodnocování plnění Plánu vlakové dopravy se provádí na všech stupních řízení.

451. Kontrolu řízení provozu je nutno zaměřit na:

- a) dodržování ustanovení provozních a technických předpisů, vydávaných nařízení a směrnic,
- b) dodržování pracovní a technologické kázně nutné pro zajištění plynulosti, efektivnosti a bezpečného organizování drážní dopravy,
- c) řízení provozu při výlukové činnosti,
- d) řízení provozu při mimořádnostech,
- e) plynulý příjem/předávka vlaků ze/do sousedních obvodů a zahraničních železničních infrastruktur,
- f) projednávání a naplňování požadavků dopravců.

452. GR a CDP denně sledují a vyhodnocují plnění GVD.

453. VD, PD a zaměstnanci AJŘ CDP průběžně ve svém obvodu působnosti kontrolují plnění Plánu vlakové dopravy.

454. Ústřední dispečer kontroluje plnění Plánu vlakové dopravy a provozu přes PPS se sousedními železničními infrastrukturami.

455. Na základě kontroly plnění úkolů Plánu vlakové dopravy, kontroly jízd vlaků osobní a nákladní dopravy provádí průběžně HD a VD rozbor provozní situace se zřetelem na výlukovou činnost, závady omezující provoz a ostatní vlivy.

456. Styk se sousedními železničními infrastrukturami, odchylky od Plánu vlakové dopravy a doplňky sjednané v mezinárodních dohodách zajišťuje ústřední dispečer. Přijatá opatření včetně zpřesnění Plánu vlakové dopravy mezi jednotlivými obvody s přihlédnutím k situaci v PPS vyhláší v konferenčních pohovorech.

457. – 459. Na doplňky.

Kapitola II

Hodnocení řízení provozu

460. Hodnocení řízení provozu se provádí v PO, na CDP, na OŘ a na GŘ. Způsob hodnocení směny a účast zaměstnanců na jednotlivých stupních řízení určuje vedoucí OS SŽDC.

461. Hodnocení řízení provozu je nutné zaměřit zejména na:

- a) bezpečnost při řízení a organizování drážní dopravy,
- b) plynulost jízdy vlaků,
- c) závady v plnění JŘ,
- d) mimořádné události a mimořádnosti v provozu,
- e) plnění Plánu vlakové dopravy,
- f) plnění uložených úkolů a opatření (např. operativní příkazy, denní úkoly apod.),
- g) plnění plánu vojenských a zvláštních přeprav,
- h) průběh výlukové činnosti.

462. – 469. Na doplňky.

Kapitola III

Konferenční pohovory

470. Pro zajištění komplexního řízení a pravidelné vzájemné výměny informací mezi DA O11 a DA CDP, popř. dalšími subjekty je stanoven systém pravidelných konferenčních pohovorů.

471. Konferenční pohovory svolává ústřední dispečer v časech stanovených v PND7 část A. Konferenční pohovor musí být zaměřen na současnou provozní situaci, její výhled a uložení úkolů a opatření na zabezpečení provozu.

472. Je-li třeba, svolá ústřední dispečer konferenční pohovor i mimo stanovenou dobu a určí, kdo se jej zúčastní.

473. – 499. Na doplňky.

ČÁST SEDMÁ

ANALÝZA JÍZDNÍHO ŘÁDU

Kapitola I

Základní činnosti AJŘ O11

500. Pracoviště AJŘ vyhodnocuje výsledky provozu na základě zaznamenaných dat a předkládá výstupy z informačního systému pro další možná uplatnění v rámci SŽDC (zpětná vazba pro zkvalitnění řízení provozu, sestavu GVD, ekonomické hodnocení apod.).

501. Výpočet plnění jízdního řádu se provádí automaticky prostřednictvím výpočetní techniky. Metodika výpočtu je uvedena v příloze 3.

502. AJŘ O11 zajišťuje tyto činnosti:

- a) metodicky vede a kontroluje práci AJŘ CDP,
- b) sestavuje denně výsledky plnění JŘ za železniční síť SŽDC a zpracovává výsledky pro denní i měsíční rozbor vývoje provozní situace,
- c) spolupracuje s dopravci a provádí kontrolní jízdy,
- d) kontroluje správné vedení dokumentace o zjištěných závadách v plnění JŘ na AJŘ CDP,
- e) spolupracuje a podílí se na projednávání stížností týkajících se narušení JŘ,
- f) provádí kontrolní analýzu vlaků a zájmových vlaků,
- g) poskytuje informace o jízdách vlaků, statistické údaje a případné rozbor dle požadavků ředitelů odborů SŽDC,
- h) vede statistiku vydaných Dispečerských příkazů a Žádostí o stanovisko.

503. AJŘ O11 může v případě potřeby vydat na opakující se nedostatky v řízení provozu Metodický list O11. Metodický list O11 je určen zaměstnancům řízení provozu k objasnění a vysvětlení správného (nesprávného) postupu řešení dopravní situace, výkladu ustanovení článků nebo příloh tohoto předpisu apod.

504. – 509. Na doplňky.

Kapitola II

Základní činnosti AJŘ CDP

510. V každém CDP se provádí analýza plnění jízdního řádu drážní dopravy. Provádějí ji zaměstnanci AJŘ CDP.

511. AJŘ CDP zajišťuje tyto činnosti:

- a) kontroluje a vyhodnocuje plnění JŘ v přiděleném obvodu,
- b) kontroluje provádění prvotní analýzy JŘ na úrovni PO a CDP,
- c) ukládá a kontroluje projednávání závad v PO, CDP a dotčených OJ,
- d) kontroluje práci VD a PD,
- e) vede evidenci Dispečerských příkazů a Žádostí o stanovisko,
- f) při zjišťování a projednávání závad zachovává objektivitu k dopravcům a zúčastněným OJ,
- g) spolupracuje při rozšiřování funkcionalit IS v oblasti AJŘ,
- h) vede evidenci pomalých jízd svého obvodu,
- i) zpracovává podklady pro vyčíslení náhrad za zpoždění vlaků vlivem narušení cizími právními subjekty,
- j) spolupracuje a podílí se na šetření stížností týkajících se narušení JŘ.

512. Výsledky projednání závad s jednotlivými OJ jsou na vědomí zasílány na AJŘ O11.

513. Podrobnosti k jednotlivým pracovištím AJŘ CDP jsou uvedeny v PND7 část A.

514. – 519. Na doplňky.

Kapitola III

Základní činnosti PO a CDP

520. Při narušení JŘ všech druhů vlaků pořizuje odpovědný zaměstnanec PO nebo CDP vstupní informaci s označením druhu závady podle přílohy 2 tohoto předpisu. Případné doplňující informace zaznamená zaměstnanec pořizující záznam do prvotní analýzy k danému vlaku. Obdobný záznam o závadě musí být zaznamenán dirigujícím dispečerem do splněného JŘ na trat se zjednodušeným řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3 nebo dispečerem radiobloku na tratích vybavených radioblokem podle předpisu SŽDC D4¹⁸.

521. – 529. Na doplňky.

Kapitola IV

Projednávání závad

530. Každé narušení plynulosti a pravidelnosti JŘ chybným řízením dopravy nebo provozní práce musí být řešeno a s dotčným zaměstnancem řízení provozu

¹⁸ V době schválení předpisu viz předpis SŽDC D4 Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

projednáno. Stejně tak musí být projednáno i nepořízení vstupních informací o jízdě vlaků nebo záměrné zkreslování těchto údajů.

531. Podnět k projednání závad v řízení provozu podává příslušný PD nebo pracoviště AJŘ.

532. Na projednání závad v řízení provozu vydává DA SŽDC Dispečerské příkazy. Vzor Dispečerského příkazu je uveden v příloze 4.

533. Nebyla-li závada v řízení provozu projednána DA SŽDC Dispečerským příkazem, vydá Dispečerský příkaz příslušná AJŘ CDP. Neprojednané závady v řízení provozu z úrovně CDP řeší AJŘ O11 s příslušným CDP.

534. Dispečerský příkaz je možné také vydat v případě potřeby získání podání vysvětlení či objasnění dané skutečnosti, např. není-li zřejmé, proč k narušení provozu došlo.

535. Dispečerský příkaz týkající se:

- a) úseku řízení provozu je adresován přednostům PO a příslušnému vedení OSŘP nebo CDP,
- b) úseku provozu infrastruktury je adresován přednostům odborných správ a příslušnému vedení OSPD,

jejichž zaměstnanci závadu pravděpodobně zavinili nebo spadá do jejich kompetence. V Dispečerském příkazu musí být uvedeno datum, důvod vydání, případně další potřebné údaje a musí být formulován tak, aby bylo zřejmé, z jakého důvodu a proč je vydáván. Dispečerský příkaz podepisuje vždy ten, kdo jej vydal. Vzor Dispečerského příkazu je uveden v příloze 4.

536. Výsledek projednání Dispečerského příkazu zasílají přednostové PO a odborných správ nebo CDP do deseti pracovních dnů na AJŘ CDP, které jej vydalo, v kopii na vedení příslušné složky OŘ (OSŘP nebo OSPD) a AJŘ O11. Tato doba může být v případě závažných okolností se souhlasem AJŘ CDP adekvátně prodloužena.

537. Projednání závady se považuje za ukončené doručením výsledku projednání z příslušné OJ. V případě nesouhlasu AJŘ CDP nebo AJŘ O11 s učiněnými závěry vrátí AJŘ CDP výsledek projednání k došetření, případně ji pošle k projednání do jiné OJ.

538. V případě nedostatečného projednání nebo nesouhlasného stanoviska s odpovědí na Dispečerský příkaz, zašle AJŘ CDP požadavek na opětovné projednání odpovědi jménem ředitele CDP. Následná odpověď musí být zaslána a podepsána vedením příslušné složky OŘ (OSŘP nebo OSPD).

539. Dispečerské příkazy se číslovají měsíčně podle jednotlivých pracovišť, která je vydávají. Podrobnosti jsou stanoveny v příslušném PND7 část A.

540. Pokud je závada šetřena jako MU ve smyslu předpisu SŽDC Dp17¹⁹, Dispečerský příkaz se nevydává.

541. – 549. Na doplňky.

Kapitola V

Projednávání závad způsobených dopravci

550. Způsobí-li dopravce svou jízdou či závadou narušení JŘ vlaku jiného dopravce, musí být toto narušení s dopravcem, který narušení způsobil, projednáno.

551. Zjistí-li provozovatel, že dopravce uvádí v PA na podporu řízení provozu data v rozporu se skutečností, musí být tato závada v datech s dopravcem projednána.

552. Projednání závady s dopravcem se provádí elektronicky prostřednictvím pracoviště AJŘ příslušného CDP. Na narušení provozu zasílá AJŘ CDP dopravci Žádost o stanovisko, na kterou je dopravce povinen elektronickou formou odpovědět do deseti pracovních dní od vydání. Tato doba může být v případě závažných okolností se souhlasem AJŘ CDP adekvátně prodloužena. Podklady pro Žádost o stanovisko (např. důvod zpoždění, vliv na provoz, apod.) poskytne AJŘ CDP příslušný PD, v jehož obvodu k závadě došlo.

553. Žádosti o stanovisko je vždy přiděleno číslo jednací a eviduje se dle zásad spisového řádu SŽDC. Vzor Žádosti o stanovisko je uveden v příloze 5.

554. Dopravce je v odpovědi povinen vyjádřit se k uvedeným skutečnostem a sdělit svůj souhlas či nesouhlas s uvedeným. Projednání s dopravcem slouží k doložení odpovědnosti za zpoždění poškozeného dopravce.

555. – 569. Na doplňky.

¹⁹ V době vydání předpisu viz předpis SŽDC Dp17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

ČÁST OSMÁ

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Povolování výjimek a zrušující ustanovení

570. Výjimky z tohoto předpisu povoluje NŘP. Z ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů, není možno výjimky udělovat.

571. Změny příloh tohoto předpisu schvaluje a povoluje ředitel O11.

572. Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušují:

- a) „Směrnice SŽDC (ČD) D7 - Směrnice pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace“ - schválená rozhodnutím ředitele odboru pro řízení provozu a organizování drážní dopravy dne 7. listopadu 2007 vydané pod č. j. 5870/2007 – O11 včetně změn,
- b) „Směrnice D7/3 - Směrnice pro analýzu a výpočet plnění jízdního řádu na tratích SŽDC, státní organizace“ – schválená dne 7. listopadu 2007 vydané pod č. j. 5871/2007 – O11 včetně změn,
- c) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, D 7, část A“ ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 51295/2013 – O11,
- d) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace, D7, část B CDP Praha - Oddělení operativního řízení provozu Plzeň ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 514/2013 – CDP PHA,
- e) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace, D7 část B CDP Praha – Oddělení operativního řízení provozu Praha“ ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 523/2013 – CDP,
- f) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace, D7, část B Centrální dispečerské pracoviště Přerov“ ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 00736/2013 – CDP PRE,
- g) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace, D 7, část B CDP Praha – Oddělení operativního řízení provozu Ústí nad Labem“ ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 522/2013 – CDP PHA ve znění změny č. 1.
- h) „Prováděcí nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC, státní organizace, D 7, část C Zásady řízení provozu na vybraných tratích“ ze dne 15. 12. 2013 vydané pod č. j. 49810/2013-O11 včetně změn,
- i) „Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 6/2013“ – ze dne 1. 9. 2013 vydané pod č. j. 31437/2013-OZŘP včetně změn.

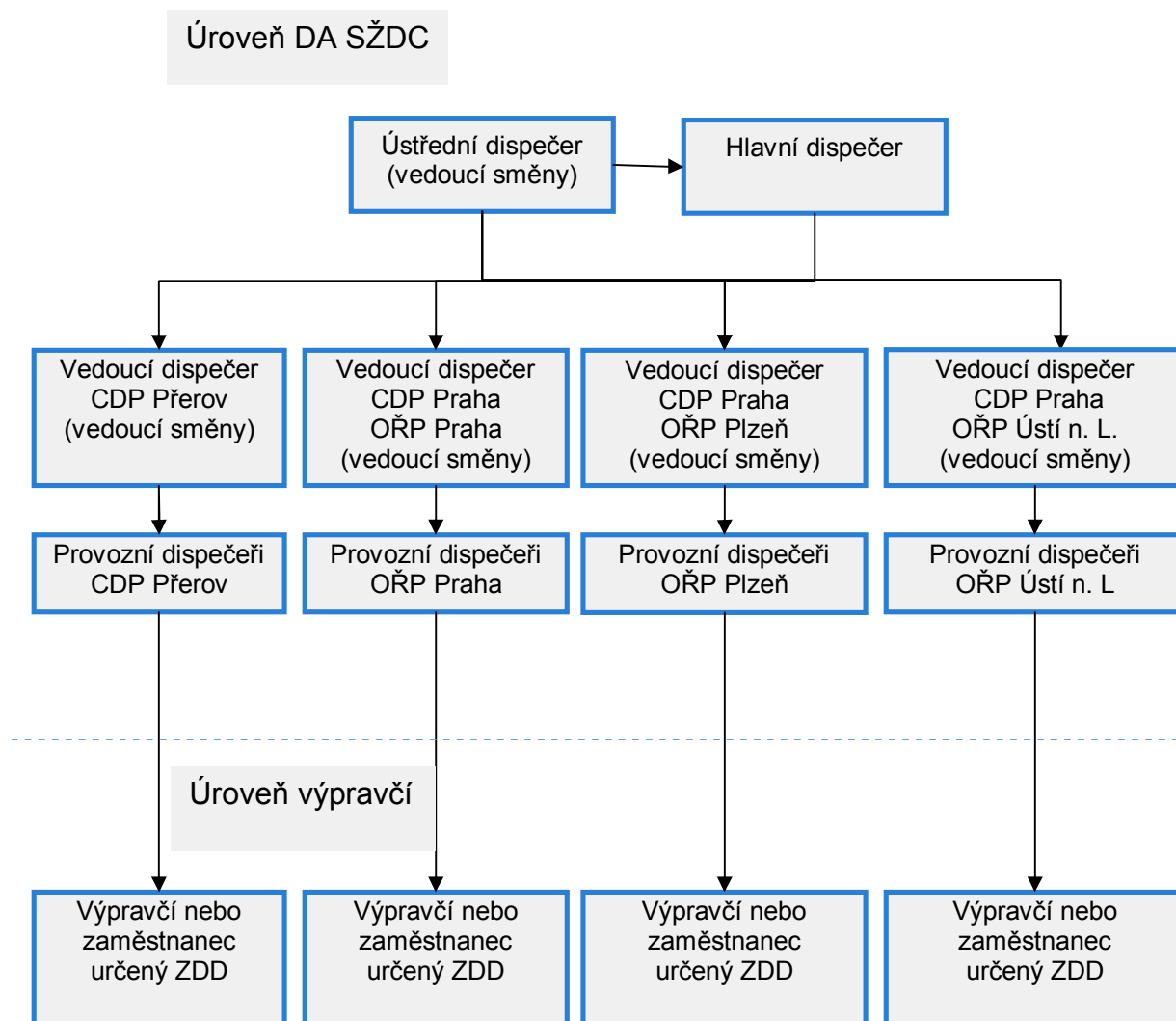
573. Tento předpis nabývá účinnosti dne 14. prosince 2014.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC D2/81	Doprava speciálních vozidel podle typů
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC Is10	Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

PŘÍLOHY

Příloha 1 – Schéma dispečerského řízení SŽDC



Příloha 2 – Přehled kódů narušení jízdního řádu podle odpovědnosti za zpoždění

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

1) PROVOZOVATEL DRÁHY

Sestava JŘ a provozní důvody

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

Zařízení infrastruktury

- Z0 – Vliv zabezpečovacích zařízení (pro příjem od dopravců) ***)
- Z1 (20) – Vliv staničních ZZ
- Z2 (20) – Vliv traťových ZZ
- Z3 (21) – Vliv přejezdových ZZ
- Z4 (22) – Vliv sdělovacích zařízení
- Z5 (23) – Vliv trakčního vedení a zásobování elektrickou energií
- Z6 (24) – Závady na železničním svršku a jiné traťové závady
- Z7 (25) – Závady staveb železničního spodku (mosty, tunely)
- Z8 (28) – Zpoždění zaviněné zaměstnanci infrastruktury
- Z9 (29) – Ostatní závady infrastruktury

Výluky, stavební důvody

- S0 – Neobsazeno***)
- S1 (30) – Vliv plánovaných výluk
- S2 (31) – Vliv nepředpokládaných výluk, pozdě zahájených a ukončených výluk
- S3 (32) – Omezení rychlosti z důvodu stavu koleje
- S4 – Neobsazeno***)
- S5 – Neobsazeno***)
- S6 – Neobsazeno***)
- S7 – Neobsazeno***)
- S8 (38) – Závady způsobené personálem
- S9 (39) – Ostatní závady ve výlukové činnosti

Sousední provozovatel dráhy

X1 (40) – Zpoždění následujícím provozovatelem dráhy

X2 (41) – Zpoždění předchozím provozovatelem dráhy

2) DOPRAVCE

Přepravní a komerční důvody

K0 – Neobsazeno^{***)}

K1 (54) – Pozdní doručení přepravních dokladů

K2 (52) – Nakládka, vykládka

K3 (50) – Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících

K4 (53) – Úprava nákladu, zpoždění způsobené přepravovanou zásilkou

K5 (51) – Dispozice dopravce

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

K7 – Neobsazeno^{***)}

K8 – Neobsazeno^{***)}

K9 (59) – Ostatní přepravní závady

Vozidla a sestava vlaku

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

V1 (61) – Sestava vlaku dopravcem

V2 (62) – Technické závady osobních vozů

V3 (63) – Technické závady nákladních vozů

V4 (64) – Technické závady hnacích vozidel

V5 (68) – Zpoždění zaviněné zaměstnanci dopravce⁾

V6 – Neobsazeno^{***)}

V7 – Neobsazeno^{***)}

V8 – Neobsazeno^{***)}

V9 (69) – Ostatní závady vozidel

Jiný dopravce

X3 (70) – Zpoždění způsobené přebírajícím dopravcem ^{**)}

X4 (71) – Zpoždění způsobené předchozím dopravcem ^{**)}

3) EXTERNÍ A SEKUNDÁRNÍ DŮVODY (ostatní)

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

O1 (90) – Vliv mimořádných událostí

O2 (83) – Povětrnostní vlivy

O3 (94) – Čekání na přípoj v rámci čekacích dob ^{*)}

O4 (81) – Opatření státních orgánů

O5 (84) – Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele ^{**)}

O6 (82) – Zákrok policie, RZS, IZS, HZS

O7 (80) – Stávka

O8 (92) – Sled vlaků (křižování, předjíždění, provozní intervaly) ^{*)}

O9 (93) – Obrat soupravy, hnacího vozidla, personálu ^{*)}

Narušení, které je ovlivněno jízdou jiného vlaku, je nutno v informaci 080 doplnit číslem příslušného vlaku.

*) Takto označené kódy narušení JŘ mají v PA při zadávání narušení nastavenou povinnou položku „narušeno jízdou vlaku“. Zadávající zaměstnanec má za povinnost vždy zadat číslo vlaku, kterým bylo zpoždění způsobeno. V případě více vlaků se uvede číslo posledního vlaku.

**) Kód odpovědnosti za zpoždění lze přiřadit pouze z úrovně AJŘ a DA SŽDC.

***) Kód odpovědnosti za zpoždění se nezobrazuje v provozních aplikacích

O11 vydává pro zaměstnance řízení provozu metodiku používání kódů narušení.

Příloha 3 – Výpočet plnění jízdního řádu

A. Výpočet plnění JŘ

1. Výpočet plnění jízdního řádu se provádí automaticky pomocí výpočetní techniky.
2. Výpočet plnění JŘ se provádí u jednotlivých kategorií vlaků osobní dopravy za celou železniční síť v % v hodnotách absolutních a relativních. Výsledky relativního plnění JŘ slouží k posouzení práce jednotlivých OŘP. Výpočet plnění JŘ jednotlivých dopravců se provádí na základě jejich požadavku.
3. Údaje o jízdě vlaků v dopravní dokumentaci a tiskopisech sloužících k sumarizaci údajů a výpočtu jednotlivých ukazatelů jsou podkladem pro posouzení výsledků plnění JŘ. Jakékoliv zkreslování výsledků nebo uvádění nepravdivých údajů v dokumentaci sloužící pro výpočet plnění JŘ je přísně zakázáno. Porušení této povinnosti může být považováno za porušení pracovní kázně podle příslušných ustanovení zákoníku práce a pracovního řádu.
4. Podkladem pro výpočet absolutního plnění JŘ je zápis o příjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku v příslušné PA schválené pro vedení dopravní dokumentace.
5. Podkladem pro výpočet plnění relativního JŘ v určeném obvodu je splněný Plán vlakové dopravy. Podkladem pro výpočet plnění relativního JŘ na O11 je elektronická sestava splněného Plánu vlakové dopravy z jednotlivých pracovišť AJŘ.

B. Výpočet absolutního plnění JŘ

6. Vlakem jedoucím absolutně včas se rozumí vlak, který začne a ukončí jízdu ve sledovaném obvodu včas. Při výpočtu absolutního plnění JŘ je každý vlak sledován ve vyhodnocovaném obvodu dvakrát; výchozí - končící, převzatý - odevzdaný. Jde-li o ŽST, která je současně výchozí i výměnnou, výchozí vlak odevzdávaný do sousedního obvodu musí být započítán pro vlastní obvod při výpočtu plnění JŘ jako výchozí a odevzdaný a pro výpočet plnění JŘ v sousedním obvodu jako převzatý. Obdobně se postupuje u vlaku převzatého ze sousedního obvodu a končícího ve výměnné stanici.
7. Výpočet absolutního plnění JŘ je prováděn ze skutečného počtu jedoucích vlaků v těchto kategoriích:
 - A - mezistátní vlaky Ex a R,
 - B - vnitrostátní vlaky Ex a R,
 - C - spěšné a osobní vlaky,
 - D - osobní doprava celkem (součet A + B + C)
8. V jednotlivých kategoriích se pro výpočet absolutního plnění JŘ uvažují:
 - A - vlaky výchozí,
 - B - vlaky převzaté ze sousedního OŘP nebo od sousedního provozovatele železniční sítě,

C - vlaky končící,

D - vlaky odevzdané do sousedního ORP nebo sousednímu provozovateli železniční sítě.

9. Výpočet absolutního plnění JŘ v procentech se provádí z údajů A-D tak, že se zjistí celkový počet skutečně jedoucích vlaků dané kategorie a z tohoto počtu počet vlaků jedoucích včas. Výsledky se dosadí do vzorce:

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

U zpožděných vlaků osobní dopravy se vykazuje jejich počet a kromě toho výše zpoždění v minutách.

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

11. Výpočet absolutního plnění JŘ lze provádět:

- a) v každé výchozí a konečné ŽST včetně těch, ze kterých vlak mimořádně vychází nebo v nich mimořádně končí,
- b) v každé výměnné ŽST,
- c) v ŽST určené pro styk se sousední železniční sítí.

12. Výpočet se provádí za uplynulé denní období od 00:00 hod do 24:00 hodin. Končí-li vlak v ŽST ve 24:00 hodin, počítá se do uplynulého období, odjíždí-li v 00:00 hodin, počítá se již do nového období.

13. Výsledky absolutního plnění JŘ se vypočítávají denně.

14. Na doplňky.

C. Výpočet relativního plnění JŘ

15. Při výpočtu relativního plnění JŘ je každý vlak sledován ve vyhodnocovaném obvodu pouze jednou. Za vlak relativně včas se považuje:

- a) u výchozího vlaku ve vlastním obvodu ten, který ukončí jízdu včas nebo je včas odevzdán do sousedního obvodu,
- b) u průchozího (tranzitního) vlaku je vlakem jedoucím relativně včas ten, který nezvýší převzaté zpoždění,
- c) u končícího vlaku ten, který ukončil jízdu včas anebo ten, který vstoupil zpožděný ze sousedního obvodu a nezvýšil zpoždění do cílové ŽST.

16. Výpočet relativního plnění JŘ se provádí u:

- a) mezistátních Ex a R vlaků,
- b) vnitrostátních Ex a R vlaků,
- c) zájmových vlaků,
- d) ostatních vlaků na základě požadavku dopravce.

17. Dále se provádí výpočet průměrného zpoždění na 100 vlakokilometrů a průměrného zpoždění na jeden vlak za vlastní obvod.

18. Na doplňky.

D. Výpočet plnění JŘ při výlukové činnosti a mimořádnostech

19. Při výlukové činnosti na dvou a více kolejných tratích, jestliže nedojde k úplnému zastavení drážního provozu, se provádí výpočet absolutního i relativního plnění JŘ podle článku 1 – 14 této přílohy. Do absolutního plnění JŘ se zahrnují údaje o náhradní dopravě při výlukové činnosti, i když je vlak nahrazován v celém úseku z výchozí až do konečné ŽST. Končí-li jízda vlaků bez zajištění náhradní dopravy před pravidelnou cílovou stanicí nebo začíná-li za pravidelnou výchozí stanicí, vykazuje údaje o absolutním plnění JŘ ta stanice, ve které vlak skutečně jízdu začíná nebo končí.

20. Při jízdě vlaku po odklonové trase se provádí výpočet absolutního i relativního plnění JŘ podle skutečného průběhu jízdy v odklonové trase, je-li tato trasa zapracována v sešitovém jízdním řádu zvláštních vlaků nebo je pro něj vypracován rozkaz o jízdním řádu. Pro ostatní případy platí, že při absolutním plnění JŘ se provede porovnání časových údajů v odklonových ŽST s časovými údaji v pravidelných ŽST (vstup na pravidelnou trasu). Na základě tohoto porovnání se provede výpočet relativního plnění JŘ.

21. Při změně trasy platí u výchozího vlaku mimo pravidelnou trasu porovnání se stanoveným odjezdem z pravidelné výchozí stanice, při ukončení jízdy mimo pravidelnou trasu pak porovnání součtu orientačních jízdních dob v bodu, kde opouští pravidelnou trasu do náhradní cílové stanice. Pro porovnání při vstupu a opuštění původní trasy platí předchozí odstavce.

22. Jestliže vlak začíná nebo končí před výchozí nebo cílovou stanicí (zastávkou) bez náhrady zajištěné dopravcem, (např. další použití městské hromadné dopravy), pak je stanice (zastávka), v níž vlak jízdu fyzicky končí (vychází), považována pro výpočet plnění JŘ jako stanice cílová (výchozí).

23. Při výpočtu plnění JŘ v případě, že je vlak v části trasy veden náhradní dopravou se započtou údaje příjezdu a odjezdu této náhradní dopravy do plnění JŘ dle záznamů příslušné dopravní dokumentace.

24. Na doplňky.

E. Výpočet plnění JŘ při změnách středoevropského na letní čas

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

F. Tolerance při výpočtu plnění JŘ

- 26.** Při výpočtu plnění JŘ osobní dopravy jsou používány tyto tolerance:
- a) pro výpočet absolutního i relativního plnění JŘ se považují za vlaky včas ty vlaky, jejichž zpoždění nepřesáhlo 5 minut,
 - b) v případech zaviněných sousedním provozovatelem dráhy do výše překročeného pobytu pouze při výpočtu relativního JŘ.
- 27.** Pro potřeby výkaznictví a evidence přesnosti provozování drážní dopravy mohou použít zaměstnanci zpracovávající vrcholovou AJŘ i jiné předem stanovené tolerance.
- 28.** Při vyhodnocování plnění JŘ smějí tolerance použít pouze zaměstnanci úseku AJŘ. Tolerance výpočtu plnění JŘ jsou akceptovány při výpočtu JŘ pomocí výpočetní techniky. Uvedení zaměstnanci jsou za použití správné tolerance při výpočtu plnění JŘ plně odpovědní.
- 29.** Výsledky plnění JŘ jsou zpracovávány elektronicky.
- 30.** Na doplňky.

G. Odpovědnost a kontrola správnosti výpočtu plnění JŘ

- 31.** Za správnost všech údajů plně odpovídá vždy zaměstnanec, který údaje sumarizuje. AJŘ O11 provádí kontrolu na všech stupních řízení.
- 32.** Jako podklady pro rozbor slouží splněný JŘ.
- 33.** Na doplňky.

Příloha 4 – Vzor Dispečerského příkazu

SŽDC, státní organizace
Centrální dispečerské pracoviště Praha
Oddělení operativního řízení provozu Plzeň

Dispečerský příkaz číslo: PLZ2001/11, pro: Po Strakonice

vydán dne: 11. 11. 2014

Vlak číslo: 826 byl zpožděn dne: 11. 11. 2014

Místo zpoždění: Čejetice

Doba zpoždění: 20 minut

Čas události: 13:53 hod

Důvod zpoždění: Zdůvodněte nepřítomnost dopravního zaměstnance na pracovišti

Ovlivněn vlak: R 826 +20 min., Os 4321 +15 min.

Vedoucí vlakového doprovodu:

Strojvedoucí:

Číslo lokomotivy:

Číslo vozu:

Poznámka:

Stanovisko k narušení GVD zašlete na SŽDC, státní organizace, Centrální dispečerské pracoviště Praha, OŘP PLZ – AJŘ Preisler@szdc.cz,
v kopii pak na adresu příslušného OŘ: Krondl@szdc.cz a AJŘ O11

Dispečerský příkaz sepsal provozní (vedoucí) dispečer: Matějka Jiří

Odesláno z pracoviště: szdc000plz51207.red.szdc.cz v 16:45:23

