

## **SŽ SM099**

**Sledování provozní situace na úseku provozuschopnosti.  
Zajištění provozuschopnosti při provozních událostech  
v infrastruktuře a nebezpečných meteorologických jevech**

**ve znění změny č. 1**

účinnost zveřejněním v eDAP  
(účinnost zveřejněním v eDAP)

Schváleno pod čj. 73336/2023-SŽ-GŘ-O15  
dne 1. prosince 2023

Bc. Jiří Svoboda, MBA  
generální ředitel

**SŽ SM099**  
**Sledování provozní situace na úseku provozuschopnosti. Zajištění provozuschopnosti při**  
**provozních událostech v infrastruktuře a nebezpečných meteorologických jevech**  
**ve znění změny č. 1**

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Odbor provozuschopnosti  
Praha  
spravazeleznic.cz  
rok vydání: 2023  
náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2023

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

**ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH**

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

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval
změna č. 1	87454/2024-SŽ-GŘ-O15	zveřejněním v eDAP	Iveta Vopičková

## **PŘEDMLUVA**

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

## **ANOTACE**

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

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

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

## OBSAH

	strana
ČÁST PRVNÍ ÚVOD.....	11
ČÁST DRUHÁ SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY.....	12
ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ.....	20
ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST.....	23
ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	24
<b>Příloha A</b> (normativní)_UPŘESNĚNÍ POSTUPŮ PŘI ŘEŠENÍ PROVOZU BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ.....	26
<b>Příloha B</b> (normativní)_KONTAKTNÍ OSOBY NA VÝROBCE/DODAVATELE DT-VÝHYBKÁRNA A STROJÍRNA, A.S. PROSTĚJOV.....	32
<b>Příloha C</b> (normativní)_TYPOVÁ ČINNOST DŽIN – DISPEČERA ODDĚLENÍ DISPEČINKU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY .....	33
<b>Příloha D</b> (normativní)_TYPOVÁ ČINNOST HDI – DISPEČERA SKUPINY HLAVNÍHO DISPEČERA INFRASTRUKTURY .....	37
<b>Příloha E</b> (normativní)_TYPOVÝ POKYN OŘ.....	39
<b>Příloha F</b> (normativní)_EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VYHLÁŠENÍ KALAMITY.....	40
<b>Příloha G</b> (normativní)_EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VÝPOMOC.....	41
<b>Příloha H</b> (normativní)_PODMÍNKY PRO INFORMAČNÍ PODPORU DISPEČERA INFRASTRUKTURY A PŘI ZPRACOVÁNÍ DAT V APLIKACI DŽIn.....	42

## ROZSAH ZNALOSTÍ

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

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

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

<b>pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>znalost ustanovení</b>
ředitelé OŘ, CDP, CTD, SŽT a HZS SŽ	<b>informativní:</b> celá směrnice
náměstci pro provoz infrastruktury OŘ	<b>úplná:</b> celá směrnice
zaměstnanci GŘ, OŘ podílející se na sledování a hodnocení provozní situace v infrastruktuře	<b>úplná:</b> část první a druhá, příloha B, C, D <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci CTD podílející se na sledování stavu infrastruktury ve správě CTD	<b>úplná:</b> část první; část druhá, článek 2, 3 <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci GŘ a OJ Správy železnic, podílející se na přípravě a provozování dráhy během NMJ	<b>úplná:</b> část první; část druhá, článek 2, 3, 5, 6, 7; část třetí, příloha A, C, D, F, G <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci zařazení do nehodových dozorů GŘ, OŘ a CDP, nehodových pohotovostí CTD a nehodových a poruchových pohotovostí OSPD a OSŘP na OŘ	<b>úplná:</b> část první a čtvrtá <b>informativní:</b> zbytek směrnice
ústřední dispečer, hlavní dispečer, vedoucí dispečer OORP CDP Správy železnic	<b>úplná:</b> část první; část druhá, článek 2, 3, 5, 6, část třetí, článek 11, 12, 13, 14; část čtvrtá, článek 16, 19; příloha A, článek A.1, A.3 <b>informativní:</b> zbytek směrnice
<b>výpravčí</b>	<b>úplná:</b> část druhá, článek 3, část třetí, článek 13, 14, příloha A, článek A.3, příloha C, článek C.1, C.10, příloha H, článek H4 <b>informativní:</b> zbytek směrnice
hlavní dispečer infrastruktury GŘ – HDI	<b>úplná:</b> celá směrnice
dispečer železniční infrastruktury na OŘ, dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP, elektrodispečer	<b>úplná:</b> část 1; část 2, článek 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9; část 3, článek 10, 11, 12, 13, 14, 18; příloha A, článek A.3.17 (1), A.3.19; přílohy C, F, G <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci HZS SŽ ve funkci velitel zásahu a dále zaměstnanci pracovišť OIS a COIS HZS SŽ	<b>úplná:</b> část první; část druhá, článek 5, 6, 7; část třetí, čl. 10, 11, 12, 14; příloha A, článek A.3.17 (1) <b>informativní:</b> zbytek směrnice

<b>pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>znalost ustanovení</b>
zaměstnanci OJ zajišťující smlouvy s CPS na zajištění odklizení a likvidace následků NMJ	<b>úplná:</b> část třetí čl. 10; příloha A čl. A.2, A.5.2 <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci GŘ O8, O13 a O15 podílející se na řešení poruch výhybek na tratích TEN-T	<b>úplná:</b> část druhá, článek 8; příloha B <b>informativní:</b> zbytek směrnice
zaměstnanci OJ, pověření ředitelem OJ ke zpracování do pokynu podle přílohy E	<b>úplná:</b> celá směrnice

## ZKRATKY A ZNAČKY

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

### Aplikace

DŽIn .....	Aplikace na podporu dispečerského řízení provozuschopnosti
AVV .....	Systém dopravy zajišťující Automatické vedení vlaku
CDP .....	Centrální dispečerské pracoviště
COIS.....	Celostátní operační a informační středisko HZS SŽ
CPS .....	Cizí právní subjekt (v této směrnici zhotovitel pro Správu železnic)
CS/SSM.....	Centrální sklad Hradec Králové, Středisko svrškového materiálu Hranice
CTD .....	Centrum techniky a diagnostiky
ČHMÚ .....	Český hydrometeorologický ústav
DA SŽ .....	Dispečerský aparát řízení provozu Správy železnic
DOZ.....	Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení (dálková obsluha dráhy)
DŽDC.....	Dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP
DŽIn .....	Dispečer oddělení dispečinku železniční infrastruktury na oblastním ředitelství
ED .....	Elektrodispečer/elektrodispečink
GŘ.....	Generální ředitelství Správy železnic
HD.....	Hlavní dispečer řízení provozu
HDI .....	Souhrnná zkratka pro dispečera skupiny hlavního dispečera infrastruktury odboru provozuschopnosti GŘ Správy železnic a dispečink skupiny hlavního dispečera infrastruktury
HPS .....	Hodnocení provozní situace
HZS SŽ .....	Hasičský záchranný sbor Správy železnic
IS CSV .....	Informační systém – Centrální systém výluk
<b>IS DOMIN .....</b>	<b>Informační systém – databáze provozních omezení na infrastrukturu</b>
ISSPJ2 .....	Informační systém sledování pomalých jízd
JŘ.....	Jízdní řád
MD ČR.....	Ministerstvo dopravy České republiky
MIB .....	Magnetický informační bod, který je traťovou částí systému AVV
Modul HPS ....	Modul Hodnocení provozní situace aplikace DŽIn
MU.....	Mimořádná událost
MVTV .....	Montážní vůz trakčního vedení
NMJ .....	Nebezpečné meteorologické jevy
NPI OŘ.....	Náměstek ředitele oblastního ředitelství pro provoz infrastruktury
ODŽI .....	Oddělení dispečinku železniční infrastruktury na oblastním ředitelství
OIS.....	Operační a informační středisko zásahového obvodu HZS SŽ
OJ .....	Organizační jednotka Správy železnic
OOŘP.....	Oddělení operativního řízení provozu na CDP
OPI.....	Odbor provozu infrastruktury aparátu OŘ
OŘ.....	Oblastní ředitelství
OSPD .....	Organizační složka Správy železnic odpovídající za provozuschopnost dráhy na OŘ
OSŘP .....	Organizační složka Správy železnic, odpovídající za řízení provozu na OŘ
O8 .....	Odbor nákupu a veřejných zakázek



O13 .....	Odbor traťového hospodářství
O15 .....	Odbor provozuschopnosti
PU .....	Provozní událost v infrastruktuře
PPD .....	Portál provozovatele dráhy
RB .....	Radioblok
ŘP .....	Řízení provozu
SC <b>SŽ</b> .....	Situační centrum Správy železnic
SŽ .....	Správa železnic, státní organizace
SŽT .....	Správa železniční telematiky
TEN-T .....	Trans-European Transport Networks, zkratka TEN-T, na železnici zahrnující některé hlavní evropské železniční koridory
TUDU .....	Traťový úsek, definiční úsek
TV .....	Trakční vedení
ÚD .....	Ústřední dispečer řízení provozu
<b>ÚPS</b> .....	<b>Úsek provozuschopnosti</b>
<b>ÚŘP</b> .....	<b>Úsek řízení provozu</b>
VZ HZS SŽ.....	Velitel zásahu Hasičského záchranného sboru Správy železnic



Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „Statut“) tento vnitřní předpis SŽ SM099 - Sledování provozní situace na úseku provozuschopnosti. Zajištění provozuschopnosti při provozních událostech v infrastruktuře a nebezpečných meteorologických jevech (dále jen „Předpis“). Předpis má přímou návaznost na Zákon o dráhách (§ 22 odstavec 2 písmeno d) zákona č. 266/1994 Sb.).

## ČÁST PRVNÍ ÚVOD

### článek 1 Obecné pojmy

- (1) **Výpravčí** je souhrnný název pro zaměstnance ve funkci výpravčího, traťového dispečera, dirigujícího dispečera a dispečera radiobloku.
- (2) **Dispečerský aparát** (dále jen „DA SŽ“) je skupina zaměstnanců Správy železnic, státní organizace (dále „Správa železnic“ či „SŽ“) určená k operativnímu řízení provozu. Na úrovni generálního ředitelství (dále jen „GR“) SŽ je to ústřední dispečer (dále jen „ÚD“) a hlavní dispečer (dále jen „HD“). Na centrálním dispečerském pracovišti (dále jen „CDP“) je to vedoucí dispečer a provozní dispečer.
- (3) **Vedoucí poruchové pohotovosti** je zaměstnanec organizační složky SŽ odpovídající za provozuschopnost dráhy (dále jen „OSPD“) Oblastních ředitelství (dále jen „OR“), který řídí práce na obnovení provozuschopnosti zařízení infrastruktury, toho času v poruše, závadě.
- (4) **Velitel zásahu** (dále jen „VZ HZS SŽ“) je zaměstnanec Hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „HZS SŽ“), který na místě zásahu vede záchranné, popř. likvidační práce.
- (5) **Provozní událost v infrastruktuře** (dále jen „PU“) se rozumí všechny události a stavy kde byla ovlivněna provozuschopnost dráhy, zařízení pro obsluhu dráhy nebo technické prvky nabízených služeb bez ohledu na odpovědnost a původce takové PU.
- (6) **Nebezpečné meteorologické jevy** (dále jen „NMJ“) jsou všechny stavy počasí, kdy může dojít nebo dochází k ovlivnění provozování dráhy a drážní dopravy, při níž hrozí škody nebo je ohroženo zdraví zaměstnanců provozovatelů dráhy a drážní dopravy nebo cestujících, anebo je provozování dráhy a drážní dopravy technicky neproveditelné. Za NMJ lze považovat i takový stav počasí, kdy není ohroženo zdraví nebo majetek, a přesto nelze zajistit zásahem OSPD provozování drážní dopravy bez omezení.
- (7) **Kalamita** je stav, který vyhláší OSPD z důvodu nebezpečných meteorologických jevů v takovém rozsahu a s následky, že obnovení provozuschopnosti nelze zajistit běžnými postupy. V obvodu (na dráze), pro který je kalamita tímto postupem vyhlášena, musí být vždy zastaven provoz. Zastavení provozu v rámci kalamity zajišťuje organizační složka Správy železnic, odpovídající za řízení provozu na OR (dále jen „OSŘP“). Pravidla pro obnovení provozu specifikuje tato směrnice.
- (8) **Situační centrum Správy železnic** (dále jen „SC SŽ“) je pracoviště dispečersko-operačního charakteru, jehož náplní činnosti je monitorování aktuální provozní situace na železnici v síti SŽ. Základní dispečerské pozice SC SŽ tvoří dispečinky řízení provozu (ÚD + HD), provozuschopnosti (dále jen „HDI“) a Celostátní operační a informační středisko (dále jen „COIS“) HZS SŽ. Pracoviště dispečinků jsou fyzicky sloučena do společných prostor s možností sdílení informací.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Základní informace vymezující poslání a úlohu Situačního centra SŽ definuje pokyn SŽ PO-09/2022-GR.

## ČÁST DRUHÁ SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY

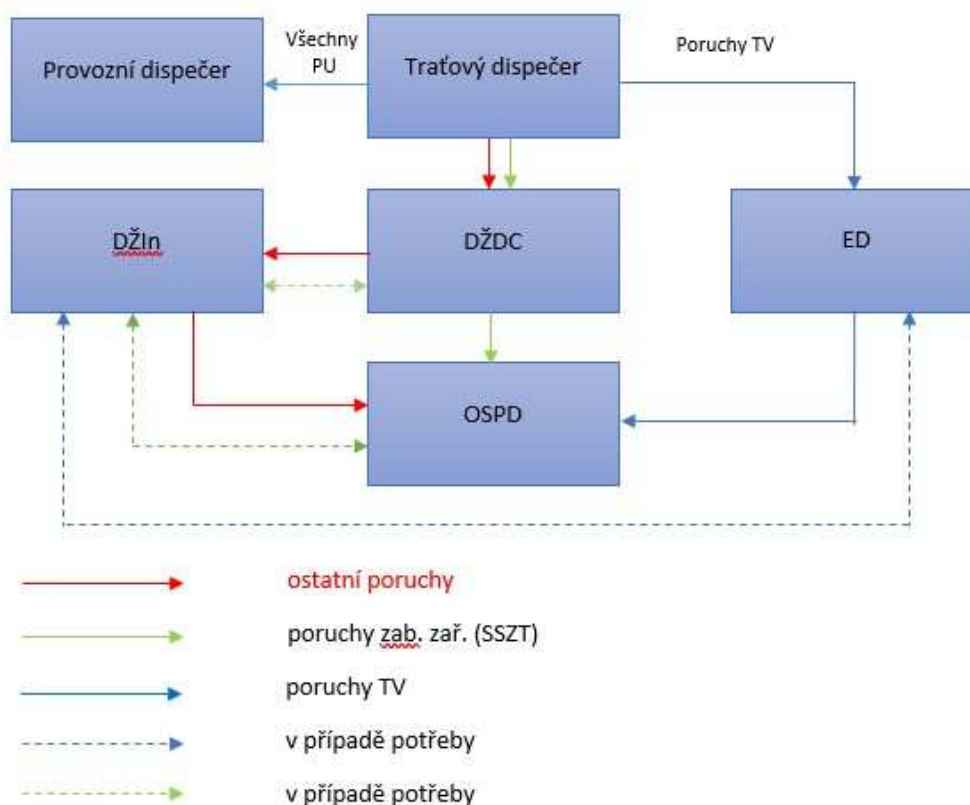
### článek 2 Systém operativního řízení provozuschopnosti

- (1) Pro zajišťování provozuschopnosti je zavedeno dispečerské řízení provozuschopnosti a operativní přenos informací o PU.
- (2) Dispečerské řízení provozuschopnosti je u OŘ zajišťováno systémem pohotovostí a dozorů. Operativní přenos informací o PU je v systému operativního řízení provozuschopnosti nezbytnou podpůrnou činností.
- (3) Systém operativního řízení provozuschopnosti sestává z:
  - dispečinků provozuschopnosti (DŽIn, DŽDC, ED)
  - poruchové pohotovosti odborných správ
  - nehodové pohotovosti odborných správ
  - nehodového dozoru OŘ.
- (4) Nehodový dozor je dále zajišťován na úrovni Centrálních dispečerských pracovišť (dále jen „CDP“) a Centra techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“) a vrcholově na úrovni GŘ.
- (5) Správa železniční telematiky (dále jen „SŽT“) provozuje centrální pracoviště, které zajišťuje řešení poruch přenosových a datových sítí. Název tohoto pracoviště je Centrální Service Desk a kontakt na toto pracoviště je uveden v týdenním rozpisu nehodového dozoru Správy železnic.
- (6) Na OŘ jsou zřízena pracoviště Oddělení dispečinků železniční infrastruktury (dále jen „ODŽI“). Toto pracoviště je obsazeno dispečerem železniční infrastruktury (dále jen „DŽIn“). Za celý obvod OŘ shromažďují informace o PU. O PU jsou vedeny záznamy – evidence v aplikaci DŽIn.
- (7) **Aplikace DŽIn je základní nástroj pro dispečerské řízení provozuschopnosti.** Do této aplikace má za povinnost zapisovat PU **dispečer ODŽI, elektrodispečer** (dále jen „ED“) (PU na zařízení ve správě SEE, řeší příloha C.6 této směrnice) a dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP (dále jen „DŽDC“) (PU na zařízení obsluhovaném z CDP, kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC). **Do aplikace DŽIn jsou přenášeny záznamy z informačního systému řízení provozu (IS DOMIN) bezprostředně po jejich pořízení v tomto systému. Dispečer infrastruktury tuto událost vyhodnotí a zpracuje v aplikaci DŽIn, v případě potřeby kontaktuje příslušného dispečera nebo OSPD. Postup zpracování je uveden v příloze H.**
- (8) **Rozpracované** postupy při evidenci v aplikaci DŽIn jsou popsány v příloze C **a H** této směrnice.
- (9) Na GŘ SŽ je zřízeno pracoviště skupiny Hlavního dispečera infrastruktury (dále jen „HDI“). HDI je součástí odboru provozuschopnosti GŘ (dále jen „O15“), pracoviště HDI je fyzicky začleněno v Situačním centru SŽ. HDI užívá aplikaci DŽIn pro operativní sdílení informací na Situačním centru SŽ. HDI mimo jiné zpracovává Hodnocení provozní situace (dále jen „HPS“) a to prostřednictvím aplikace DŽIn a jeho modulu Hodnocení provozní situace (dále jen „modul HPS“).

### článek 3 Postupy při ohlašování, vedení evidence a odstraňování provozních událostí

- (1) Ředitelé OŘ, CTD a SŽT zabezpečí na příslušném úseku operativní přenos informací o vyskytnutých poruchách, závadách, mimořádných událostech a ostatních mimořádnostech.
- (2) Ohlašování mimořádné události (dále jen „MU“) řeší předpis SŽ D17-1 prostřednictvím ohlašovacího pracoviště – pracoviště výpravčího, určené pracoviště CDP.
- (3) Na OŘ DŽIn vyrozumí: nehodový dozor OŘ, v pracovní době od 7:00 do 15:00 h informuje odbor provozu infrastruktury aparátu příslušného OŘ (dále jen „OPI“) o všech MU a těchto PU (smrtelné úrazy zaměstnanců, ekologické havárie<sup>2</sup> a požáry na dráze a v ochranném pásmu dráhy mající za následek zastavení provozu, PU mimo MU, mající za následek zastavení provozu). DŽIn dále vyrozumí příslušné odborné správy (např. nehodovou pohotovost, dispečinky Správ tratí, ED dle povahy mimořádnosti případně MU).

#### Ohlašování PU na tratích řízených z CDP

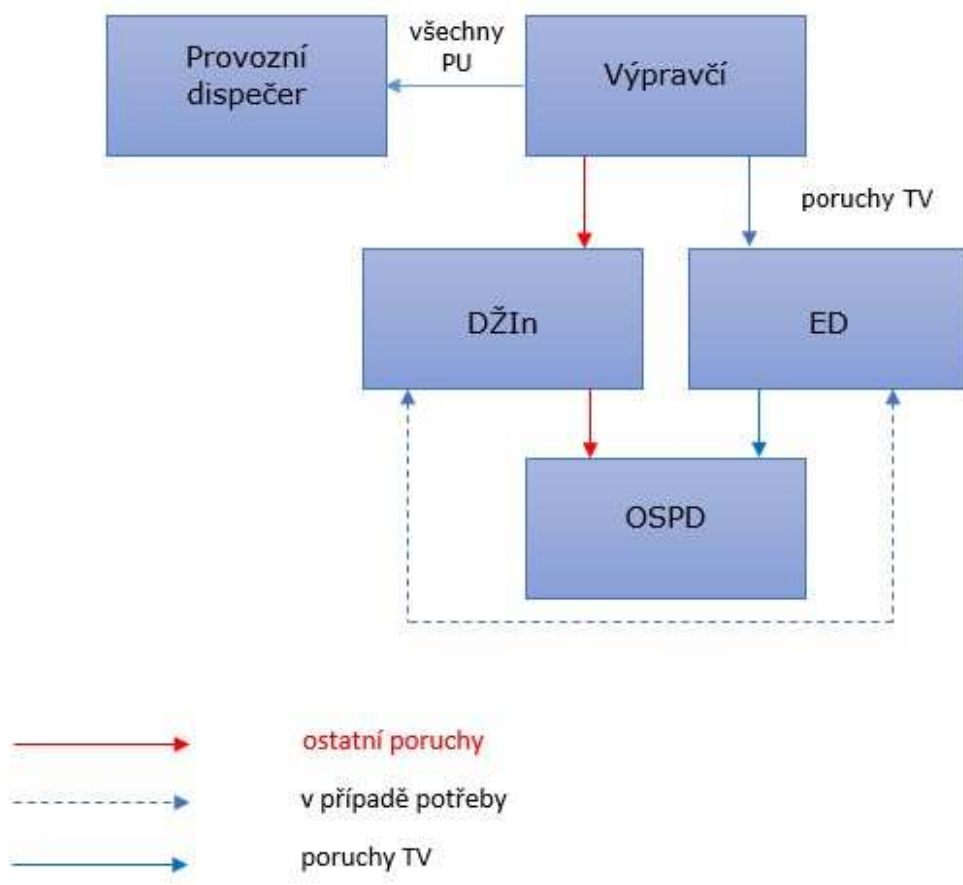


**obrázek 1 – ohlašování PU na tratích řízených z CDP**

<sup>2</sup> Pojem ekologické havárie řeší směrnice SŽ SM103 Řešení ekologických škodních událostí.

- Všechny PU je povinen traťový dispečer oznámit příslušnému **provoznímu dispečerovi**.
- Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje traťový dispečer přímo ED. ED informuje o ohlášené PU **OSPD**. ED v případě potřeby kontaktuje **DŽIn**. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje traťový dispečer prostřednictvím DŽDC. DŽDC informuje DŽIn, který následně avizuje OSPD.
- Poruchy (PU) na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT jsou ohlašovány traťovým dispečerem DŽDC, DŽDC si avizuje přímo OSPD (**SSZT**). **Za ohlášení dispečerovi železniční infrastruktury lze považovat, kromě jiného, i přenos záznamu o PU z informačního systému řízení provozu (IS DOMIN) do aplikace DŽIn. Dispečerů infrastruktury a OSPD v případě potřeby komunikují mezi sebou.**
- Ostatní PU jsou ohlašovány prostřednictvím traťového dispečera přes DŽDC, který vždy informuje DŽIn. DŽIn následně avizuje příslušnou OSPD.

### Ohlašování PU na tratích mimo CDP



**obrázek 2 – ohlašování PU na tratích mimo CDP**

- Všechny PU je výpravčí povinen oznámit příslušnému **provoznímu dispečerovi**.
  - Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje výpravčí přímo ED. ED **kontaktuje OSPD, v případě potřeby kontaktuje DŽIn**. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje výpravčí dispečerovi DŽIn, který následně avizuje OSPD.
  - Ostatní PU jsou ohlašovány výpravčím dispečerovi DŽIn, DŽIn avizuje příslušnou OSPD.
- (4) U poruch na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT platí další postup plně dle ustanovení článku 4.2.5 předpisu SŽ T100, tzn. že zpravený zaměstnanec OUZZ je povinen se co nejdříve spojit s příslušným výpravčím a potvrdit mu převzetí zprávy nebo zprávu od něho teprve převzít. Po převzetí zprávy o poruše nepřímo zpraveným zaměstnancem OUZZ výpravčí doplní zápis v Záznamníku poruch časem převzetí zprávy, příjmením a funkcí zaměstnance, který převzetí zprávy potvrzuje. Odstranění poruchy ohlašuje zaměstnanec OUZZ prvotně výpravčímu a následně DŽIn (s popisem příčiny a odstranění).
- (5) Zaměstnanec odstraňující následky PU průběžně informuje příslušného dispečera, tak aby ten je mohl předat a zajistit tím informovanost ostatních složek a eliminovat tak nadbytečnou komunikaci dalších subjektů se zaměstnancem pracujícím na odstranění PU. Pokud z nějakého důvodu zaměstnanec neinformuje dispečera, který ho na řešení PU povolal, příslušný dispečer si aktualizaci postupu prací a stavu infrastruktury aktivně vyžádá.
- (6) Při ohlášení PU uvede příslušný zaměstnanec všechny potřebné údaje, které jsou v danou chvíli k dispozici. Dispečer může stanovit prioritu odstraňování PU. Zaměstnanec OSPD informuje dispečera o předpokládaném termínu odstranění PU bezprostředně poté co je schopen tento termín určit. Zaměstnanec OSPD komunikuje s dispečerem i v případech, kdy dojde ke zjištění posunu předpokládaného termínu odstranění PU, nebo kdy je zapotřebí povolat další odbornou správu či jiný zásah. Po ukončení PU zaměstnanec OSPD ohlásí ukončení PU (včetně způsobu odstranění).
- (7) Provozní dispečer CDP si sám podle vážnosti PU zhodnotí, zda je nutné si předpoklad vyžádat či nikoliv. Provozní dispečer CDP si v případě nutnosti činit provozní opatření vyžádá u dispečera DŽIn informaci o předpokladu ukončení PU nebo obnovení provozuschopnosti s omezením. Na způsobu aktualizace informace se dohodnou. Stanovení předpokladu obnovení provozuschopnosti je zpravidla možné až po fyzické prohlídce zařízení dotčeného PU.
- (8) Aplikace DŽIn eviduje aktuální přehled PU v infrastruktuře.
- (9) Centrální přehled informací o PU sítě SŽ je na úseku provozuschopnosti dráhy veden hlavním dispečerem infrastruktury.

#### **Článek 4**

##### **Vyhodnocování provozní situace**

- (1) Vyhodnocování provozní situace je nedílnou součástí monitorování provozní situace a poskytuje tak výstupy pro plánování a manažerské řízení infrastruktury.
- (2) Každá PU vyžaduje vyhodnocení. Rozsah vyhodnocení odpovídá vážnosti, rozsahu a vlivům, které měla PU v infrastruktuře na provozování dráhy, drážní dopravy nebo jiné činnosti v rámci SŽ nebo i mimo SŽ.
- (3) PU, které:
- způsobily zastavení provozu,
  - měly vliv na dopravce,
  - byly nepředpokládanou výlukou neprojednanou podle předpisu SŽ D7/2,
  - byly mimořádnou událostí s vlivem na infrastrukturu,

- jsou hodné zřetele,

budou na základě podkladů OSPD vyhodnoceny individuálně na OPI v souvislostech s informacemi o provozně technickém stavu infrastruktury. Kromě verifikace parametrů HPS bude připojen i komentář s komplexní informací o PU.

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

- (4) Ostatní PU, které nesplňují charakter PU uvedených v odst. (3) tohoto článku, musí být z důvodu statistiky vyhodnoceny alespoň v rozsahu verifikace parametrů HPS (zařízení, příčina, odpovědnost).
- (5) OPI může být na základě rozhodnutí ředitele OŘ v HPS zastoupeno jiným pracovištěm OŘ, vždy však ve spolupráci s OPI. Zaměstnanec zastupujícího pracoviště nesmí být dispečer infrastruktury v aktivní službě (DŽIn, DŽDC, ED).
- (6) Vyhodnocení provozní situace provede OŘ nejpozději následující pracovní den.
- (7) Vyhodnocení provozní situace za celou síť SŽ provádí HDI.

### **článek 5**

#### **Oddělení dispečink železniční infrastruktury na OŘ – ODŽI**

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

### **článek 6**

#### **Skupina hlavního dispečera infrastruktury SŽ – HDI**

- (1) Na GŘ SŽ je zřízeno pracoviště skupiny HDI. HDI je dispečerem úseku provozuschopnosti a je v gesci O15.
- (2) Pracoviště HDI je obsazeno dispečerem v režimu 24/7 a je součástí SC SŽ.
- (3) Základní úlohou HDI je zajištění a koordinace sledu informací o omezení provozuschopnosti včetně postupu jejich odstranění.
- (4) Typová činnost HDI je definována v příloze D této směrnice. V příloze jsou, kromě jiného, uvedeny kompetence a odpovědnost dispečera HDI ve vazbě na DŽIn, ED, DŽDC.
- (5) V případě nutnosti HDI zorganizuje konferenční hovor s dotčenými dispečinkami organizačních jednotek (dále jen „OJ“) o aktuální provozní situaci.
- (6) V rámci dispečerského řízení provozuschopnosti je HDI zastřešujícím pracovištěm ve struktuře dispečinků infrastruktury úseku provozuschopnosti.

### **článek 7**

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

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



- (2) Příjem a distribuci předpovědí uvedených v odstavci (1) zajišťují na úseku provozuschopnosti zaměstnanci O15 prostřednictvím zástupné emailové schránky [predpovedCHMU@spravazeleznic.cz](mailto:predpovedCHMU@spravazeleznic.cz).
- (3) OŘ standardně přijímají předpovědi uvedené v odstavci (1) na pracovištích ODŽI.
- (4) DŽIn po obdržení předpovědí uvedených v odstavci (1) včetně jejich aktualizací zajistí ihned její distribuci příslušným zaměstnancům OŘ a na pracoviště stanovené vlastním řídicím aktem ředitele OŘ.
- (5) Na OŘ musí být zajištěno sledování aktuálního stavu výstrah a jejich aktualizací v pracovní době i mimo pracovní dobu.
- (6) Předpovědi a výstrahy ČHMÚ jsou také přístupné na Portále provozovatele dráhy (dále jen „PPD“) pod záložkou Provozní aplikace/Předpověď počasí.
- (7) V případě, že ČHMÚ předpovídá NMJ ve větším rozsahu, je organizováno řízení infrastruktury a provozu v souladu s ustanoveními uvedenými v části třetí a příloze A této směrnice a taktéž ustanoveními Kapitoly XVII, Díl 2, Mimořádné povětrnostní podmínky předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem.

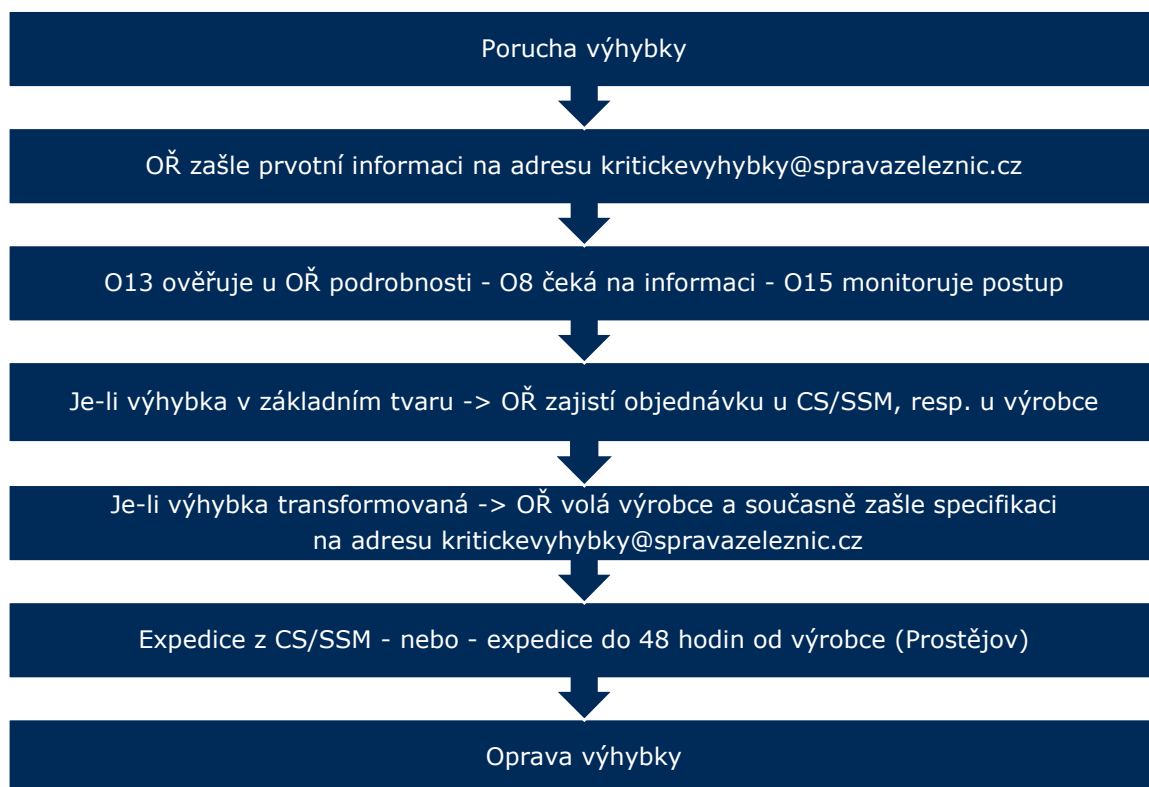
## **Článek 8**

### **Omezení provozuschopnosti výhybek na tratích TEN-T**

- (1) Je-li z důvodu zjištěné závady na součásti výhybky odborně způsobilou osobou OŘ rozhodnuto o vyloučení z provozu celé výhybky nebo její části, výhybka je situována v hlavní koleji tratě zařazené do sítě tratí TEN-T, a má-li toto rozhodnutí takový vliv na JŘ, že je nezbytné zavést náhradní dopravu, nebo odřeknout přidělenou kapacitu na dobu delší než 24 hodin, OŘ neprodleně informuje o takové skutečnosti generální ředitelství (dále i „GR“) elektronickou poštou na emailovou adresu [kritickevyhybky@spravazeleznic.cz](mailto:kritickevyhybky@spravazeleznic.cz). Adresáty každé zprávy zaslané do této zástupné schránky jsou zástupci Odboru nákupu a veřejných zakázek (dále jen „O8“), Odboru traťového hospodářství (dále jen „O13“) a O15.
- (2) Obsahem prvotní zprávy musí být minimálně popis a lokalizace výhybky, obecný popis závady, fotodokumentace a zavedené opatření správce. Příklad informace: „Kritická závada na výhybce: ŽST Stříbro, výhybka číslo 1, příčný lom hrotu srdcovky 45 cm od hrotu s odlomením části temena v délce 28 cm, výhybka vyloučena, provoz v úseku Vranov u Stříbra – Stříbro zastaven.“
- (3) O13 po obdržení zprávy, tyto podklady posoudí, popř. si vyžádá další podklady a zpětně zasílateli zprávy i ostatním adresátům sdělí, zda na místo vyšle specialistu k posouzení závažnosti závady (např. s využitím speciálních diagnostických metod, které nejsou na OŘ k dispozici). Na základě posouzení zaslané dokumentace nebo výsledku místního šetření vydá O13 stanovisko k možnosti a podmínkám pro obnovení provozu a to neprodleně, jak to bude možné.
- (4) Není-li možné danou závadu součásti výhybky opravit jinak než její výměnou za novou, současně pokračuje omezení uvedené v první větě odstavce (1) a jedná-li se o součást výhybky, která není k dispozici na stavu zásob daného OŘ, postupuje OŘ podle odstavce (5) nebo (6).
- (5) **Výhybky v základním tvaru** mají na stavu zásob CS/SSM zajištěn tzv. Balíček náhradních dílů pro výhybky tratí TEN-T. Sortiment balíčku se skládá ze srdcovek, jazyků a opornic pro vybrané tvary výhybek a soustavy železničního svršku. V požadavkovém listu OŘ pro CS/SSM zdůrazní potřebu bezodkladného dodání náhradního dílu (dále jen „ND“) v rámci řešení kritického omezení provozuschopnosti. Pokud není ND na skladu CS/SSM, kontaktuje OŘ výrobce/dodavatele DT – Výhybkárnu a strojírnu, a.s. (dále jen „výrobce/dodavatel“).
- (6) **Transformované výhybky** mají u výrobce/dodavatele připraveny polotovary v jejich servisním skladu. Týká se náhradních dílů - jazyků, opornic a srdcovek pro výhybky soustav železničního svršku UIC60, S49 1. a 2. generace a R65, vyjma srdcovek typu PHS, SK, SK

I a ZP. Zástupce OŘ zjistí přesnou technickou specifikaci ND, jak je uvedeno níže, a přímo kontaktuje zástupce výrobce/dodavatele. Kontaktovat výrobce/dodavatele smí OŘ výhradně v pořadí, jak je uvedeno v příloze B. Souběžně OŘ zašle informaci na emailovou adresu [kritickevyhybky@spravazeleznic.cz](mailto:kritickevyhybky@spravazeleznic.cz) obsahující přesnou technickou specifikaci potřebného ND nezbytnou pro jeho oficiální objednání (tvar výhybky, poloměr a úhel odbočení, technické vybavení – typ závěru, žlabové pražce, typ srdcovky, tepelné zpracování atd.). O8 na základě této obdržené informace bezprostředně vyhotoví a zašle objednávku výrobci/dodavateli. Výrobce/dodavatel z uskladněného polotovaru vyrobí bezodkladně příslušný ND, a to včetně expedice ND od výrobce do 48 hodin od objednání.

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



**obrázek 3 – schéma postupu při zajišťování náhradního dílu**

## **článek 9**

### **Nestabilní úseky**

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

## **ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ**

### **článek 10 Obecné informace**

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

### **článek 11 Štáb ochrany před nebezpečnými meteorologickými jevy**

- (1) Pro zajištění preventivních opatření a řešení vlivů NMJ na provozuschopnost dráhy musí být v rámci jednotlivých OŘ ustanoven během celého kalendářního roku štáb ochrany před nebezpečnými meteorologickými jevy (dále jen „štáb“). Vedoucího štábu, jeho zástupce a způsob vzájemného zastupování stanoví ředitel OŘ vlastním řídicím aktem. Zástupce vedoucího štábu může být například zaměstnanec aktuálně konající nehodový dozor na OŘ. Na OŘ mohou být i dílčí štáby, které jsou vždy podřízeny vedoucímu štábu OŘ. Členy štábu (dílčích štábů) stanovuje a odvolává vedoucí štábu (vedoucí dílčích štábů) OŘ.
- (2) Štáb používá ke své práci podpůrné prostředky, označované jako „**Pomůcky štábu NMJ**“. Minimální rozsah pomůcek je stanoven v tomto odstavci. Obsahová náplň pomůcek je stanovena v příloze A. Pomůcky zde neuvedené mohou být zpracovány i jako mapové podklady. Za ucelenost a aktuálnost pomůcek odpovídá vedoucí štábu. Pomůckami štábu NMJ jsou:
  - a) Plánek OŘ s kontakty na OSPD
  - b) Přehled úseků se zvýšeným rizikem tvorby překážek na trati
  - c) Rozmístění pohotovostí a prostředků
  - d) Členové štábu
  - e) Zaměstnanci odborně způsobilí posoudit sjízdnost kolejí
  - f) Důležité dopravní s prioritním zprovozněním
  - g) Seznam všech dopraven
  - h) Málo používané manipulační koleje
  - i) Dopravní s výhybkami se samovratným přestavníkem.
- (3) Štáb projedná aktuální stav připravenosti a zabezpečení pomůcek minimálně jednou ročně. Toto jednání se doporučuje uskutečnit před začátkem zimního období, a to nejpozději do 31. října příslušného roku. Kromě článku 12, odstavec (2) má vedoucí štábu OŘ nebo jeho zástupce vrcholově rozhodovací pravomoc ohledně určení priorit a nasazení prostředků na

odstraňování následků NMJ, respektive zastavení provozu v obvodu OŘ. Aktualizované pomůcky a případně i aktualizovaný pokyn ředitele OŘ, zašlou OŘ po jednání štabu v elektronické uzavřené podobě na O15. O15 zajistí uložení pomůcek štabu na PPD pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099.

- (4) Členem štabu je vždy zástupce HZS SŽ. Na prvním jednání štabu dohodne OŘ s HZS součinnost a využití sil a prostředků při likvidaci následků NMJ. Se zaměřením na nastavení komunikace dohodnou obě strany takové postupy, aby nedošlo k nasazení HZS SŽ tam, kde to již situace nevyžaduje. Na jednání štabu může být HZS SŽ zastoupen například zaměstnanci JPO HZS SŽ, jejichž zásahové obvody spadají do obvodu OŘ.
- (5) V případě nutnosti změny pomůcek v průběhu roku, postoupí OŘ dotčené dokumenty v elektronické uzavřené podobě neprodleně po zpracování změny na O15, který zajistí jejich uložení (výměnu) na PPD.

## **článek 12**

### **Komunikace úseku provozuschopnosti, řízení provozu a HZS SŽ**

- (1) Komunikace mezi úsekem provozuschopnosti a úsekem řízení provozu je nezbytná a probíhá primárně mezi vedoucím štabu a vedoucím dispečerem Oddělení operativního řízení provozu na CDP (dále jen „OORP“) příslušné oblasti řízení. Vzájemná komunikace určených zaměstnanců obou úseků umožní optimální koordinaci při organizaci prací na odstraňování následků NMJ a zajištění provozuschopnosti dráhy s ohledem na potřeby a priority řízení provozu a provozování drážní dopravy.
- (2) V případě stavu, kdy NMJ přesahují na území více OŘ, přechází celosíťová rozhodovací pravomoc ohledně určení priorit na odstraňování následků NMJ na ústředního dispečera. Ten je v tomto případě nadřazený štábům na OŘ a určí, která trať, či dopravná je prioritní v obnovení provozuschopnosti. Koordinační činnost dispečerů ODŽI sousedních OŘ v případě výše uvedeného stavu provádí dispečer HDI.
- (3) Nedílnou součástí komunikačního řetězce při koordinaci likvidace následků NMJ je HZS SŽ. Způsoby vyrozumívání určují, kromě jiného, zejména postupy nastavené na štabu NMJ.

## **článek 13**

### **Zajištění provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu**

- (1) Zajišťování provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu je situace, kdy dochází opakovaně k narušení provozu vlivem NMJ a běžnými opakovanými zásahy OSPD se nedaří tyto PU vyřešit. Jde např. o zavátí výhybek sněhem po průjezdu vlaku působením proudícího vzduchu od jízdy vlaku s napadaným sněhem i po ukončení sněhových srážek. K opětovné ztrátě provozuschopnosti dochází zanedlouho po zásahu OSPD. Často na udržení provozu, po zásahu OSPD, nestačí ani elektrický ohřev výhybek (dále jen „EOV“). Tato situace je řešitelná zavedením režimu provozování dráhy v omezeném rozsahu, kdy se některé provozně dočasně postradatelné výhybky přestanou přestavovat pro oba směry a ponechají se pouze v jedné poloze, ve které nejméně omezí kapacitu dráhy pro provozování drážní dopravy. Při tomto je velmi důležitá vzájemná komunikace mezi výpravčím (OSŘP) a OSPD, nezbytná pro optimální nastavení dočasného omezení tak, aby nebylo nutné zastavení provozu (vyhlášení kalamity).
- (2) Nastane-li taková situace, OSPD prověří možnosti zajištění provozování dráhy v omezeném rozsahu a oznámí je výpravčímu. Situaci lze řešit například dočasným omezením přestavování a ponecháním výhybky pouze v jedné poloze, ve které nejméně omezí kapacitu dráhy pro provozování drážní dopravy.
- (3) Pokud OSŘP požádá o výpomoc s provozováním dráhy a drážní dopravy v omezeném rozsahu a OSPD se s výpravčím na způsobu provozování v omezeném rozsahu dohodne, není nutné přistoupit k procesu vyhlášení kalamity a zastavit provoz. V takovém případě OSPD s výpravčím dohodne způsob a četnost kontrol zařízení provozovaného v omezeném rozsahu. V souladu se sjednaným způsobem kontrol si nastaví způsob a četnost komunikace. Kontroly na zařízení provozovaném v omezeném rozsahu a dohodnuté podle

tohoto odstavce se provádí pouze na zařízení, které je nezbytné pro jízdu drážních vozidel, a u kterého se může dopad vlivů NMJ v průběhu daného jevu měnit a pro které výpravčí nemá k dispozici související indikace o jeho činnosti a stavu. Takovým zařízením jsou koleje, výhybky, kolejové křižovatky a další zařízení, bez nichž nelze fyzicky uskutečňovat drážní dopravu. Kontroly na zařízení provozovaném v omezeném rozsahu a dohodnuté podle tohoto odstavce se neprovádí na zařízení, která mohou být v důsledku vlivu NMJ zcela vyřazena z činnosti, a přesto umožňují jízdu drážních vozidel.

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

## **článek 14**

### **Kalamita**

- (1) Jestliže je nevyhnutelné, že dojde k zastavení provozu z důvodu následků NMJ nebo byl provoz již zastaven a provozuschopnost nelze obnovit běžnými postupy a silami OŘ a provoz nelze zajistit ani v omezeném rozsahu podle článku 13, označuje se tento stav jako KALAMITA.
- (2) Vyhlášením kalamity dochází automaticky k zastavení provozu na dotčené části dráhy. Podmínky pro návrh jejího vyhlášení, odmítnutí a odvolání jsou stanoveny v příloze A.
- (3) Žádosti o vyhlášení kalamity včetně způsobu jejich vypořádání musí být evidovány ve smyslu ustanovení bodu A.3.19 v příloze A této směrnice.
- (4) O vyhlášení kalamity a jejím rozsahu musí být neprodleně informováno COIS HZS SŽ. Informování na COIS HZS SŽ zajistí OŘ, v jehož obvodu byla kalamita vyhlášena a to přímo, nebo prostřednictvím místně příslušného OIS HZS SŽ.
- (5) V případě, že při likvidaci následků NMJ zasahuje HZS SŽ a na místě je i OSPD, dohodne odpovědný zástupce OSPD s VZ HZS SŽ postup. Vyhodnotí-li VZ HZS SŽ, že je nutné postupovat v souladu s principy uvedenými v Katalogu typových činností při mimořádnostech v železničním provozu, určí priority a postup na místě zásahu výhradně VZ HZS SŽ. Obvykle se zajistí nejdříve bezpečná evakuace cestujících, ideálně zajištěním dojezdu vlaků do železničních stanic.

## **článek 15**

### **neobsazeno**

## **ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST**

### **článek 16 Nehodový dozor**

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

### **článek 17 Nehodová pohotovost**

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

### **článek 18 Poruchová pohotovost**

- (1) Poruchová pohotovost zajišťuje přímé obnovení provozuschopnosti infrastruktury. Poruchová pohotovost se organizuje na úrovni provozních středisek odborných správ OŘ. Obvod odpovědnosti může být pro výkon pohotovosti přes více provozních středisek.
- (2) Vedoucí poruchové pohotovosti OSPD, který řídí práce na obnovení provozuschopnosti zařízení toho času v poruše, závadě apod. průběžně informuje o aktuálním postupu prací dispečink, který ho na pohotovostní zásah povolal. Zpravidla to bude DŽIn, DŽDC, nebo ED. Povinnost komunikace s výpravčím, případně dalšími pracovišti, stanovená jinými předpisy tímto není nijak dotčena.
- (3) U provozních událostí mimo MU, mající za následek zastavení provozu informuje vedoucí poruchové pohotovosti DŽIn, DŽDC nebo ED také o odhadovaném času do zprovoznění.
- (4) V případě, kdy se z důvodu závady, poškození apod. jedná o případ uvedený v části druhé, článku 8, informuje o této skutečnosti vedoucí poruchové pohotovosti OSPD také vedoucího

nehodové pohotovosti odborné správy tratí, který zajistí zaslání prvotní informace na adresu [kritickevyhybky@spravazeleznic.cz](mailto:kritickevyhybky@spravazeleznic.cz) postupem, jak jej uvádí část druhá, článek 8.

- (5) V případě, kdy se z důvodu nestabilního úseku jedná o případ uvedený v části druhé, článku 9, informuje o této skutečnosti vedoucí poruchové pohotovosti OSPD vedoucího nehodové pohotovosti odborné správy tratí, který zajistí další postup v souladu s článkem 9.

## **článek 19**

### **Společná ustanovení části čtvrté**

- (1) O15 zpracuje a rozešle úsekům GŘ a odborným útvarům GŘ, dále na OŘ, CDP, CTD, SŽT, HZS SŽ, vedoucímu OORP CDP a ústřednímu dispečerovi Správy železnic poslední pracovní den v týdnu přehled nehodových dozorů za OŘ, CDP a GŘ a nehodové pohotovosti CTD na následující týden.
- (2) Změny v obsazení nehodových dozorů za OŘ, CDP a GŘ nebo změny v obsazení nehodových pohotovostí na CTD, zašlou OJ v dostatečném předstihu před vydáním týdenního přehledu (nejpozději do 8:00 hodin posledního pracovního dne v týdnu) elektronickou poštou na O15.
- (3) Povinnosti uvedené v části čtvrté této směrnice věnující se činnosti na místě MU jsou pouze základní činnosti zaměstnance pohotovosti při příchodu na místo MU, nebo závažné poruchy a nemění povinnosti zaměstnanců účastnících se na šetření, odklízování následků a opravách staveb dráhy po MU stanovených předpisy SŽ D17, SŽ D17-1 a SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem v aktuálním znění.
- (4) Vedoucí dispečer příslušného OORP CDP průběžně informuje ústředního dispečera o aktuálním vývoji na místě MU. Ústřední dispečer komunikuje v případě MU nebo mimořádností, které zásadním způsobem omezují železniční provoz, s nehodovým dozorem GŘ. Nehodový dozor GŘ v těchto případech podá aktuální informace generálnímu řediteli Správy železnic. Aktuální informace si vedoucí dispečer příslušného OORP CDP vyžádá od nehodové pohotovosti PO OŘ.

## **ČÁST PÁTÁ**

### **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

## **článek 20**

### **Zmocňovací ustanovení**

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

## **článek 21**

### **Zrušovací ustanovení**

Dnem účinnosti této směrnice se zrušuje směrnice SM099 schválená pod čj. 179556/2021-SŽ-GŘ-O15, účinnost od 25. ledna 2022.



## SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

### Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy, v platném znění

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

### Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

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

SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 – Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽDC D7 – Předpis pro operativní řízení provozu

Dopis 25209/2022-SŽ-GŘ-O18 - Ohlašovací a svolávací rozvrh předpisu SŽ D17 – 1 – Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí – upřesnění SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností

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

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

SŽ D17-1 - Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, v aktuálním znění

Směrnice SŽ SM072 – Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty, v aktuálním znění

### Směrnice SŽ SM103 – Řešení ekologických škodných událostí

Dopis 15974/2020-SŽDC-GŘ-O13 – Zajišťování náhradních dílů výhybek pro případy kritického omezení provozuschopnosti výhybek na tratích sítě TEN-T, v aktuálním znění

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

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

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

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

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

Dopis 69472/2022-SŽ-GŘ-O15 – Společný gestorský výklad k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, k prováděcím pokynům SŽ D5-1 a ke směrnici SŽ SM099 a stanovení úkolů

## Příloha A (normativní)

### UPŘESNĚNÍ POSTUPŮ PŘI ŘEŠENÍ PROVOZU BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ

#### A.1 Pomůcky štábu

- A.1.1 V rámci přípravy na provoz při NMJ uloží ředitel OŘ vypracování pomůcek štábu a jejich předložení vedoucímu štábu nejpozději 20 dnů před jednáním štábu v termínu podle článku 11 odstavec (3). Způsob uložení pomůcek na OŘ a jejich předávání mezi zaměstnanci zastupujícími vedoucího štábu je v kompetenci ředitele OŘ. Pomůcky se doporučuje držet také ve fyzických složkách a předávat společně s předávkou nehodového dozoru OŘ.
- A.1.2 Pomůcky štábu (v elektronické podobě) předá OŘ na O15 nejpozději do 31. října příslušného roku. O15 zajistí jejich uložení na PPD pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099 ve složce příslušného OŘ. V rámci OŘ si štáb distribuuje dokumenty podle svého uvážení.

#### POMŮCKY ŠTÁBU:

- a) **Plánek OŘ s kontakty na OSPD.** Uvedou se kontakty na vedení odborných správ, provozní střediska, traťové okrsky apod.
- b) **Přehled úseků se zvýšeným rizikem tvorby překážek na trati.** Uvede se seznam míst v obvodu OŘ, kde při NMJ obvykle hrozí:
1. Zvýšený výskyt pádů stromů s dopadovou vzdáleností ke stavbě dráhy
  2. Zvýšený výskyt tvorby závějí
  3. Výskyt naplavenin (např. bahno z polí)
  4. Zatopení nebo povodně
  5. Sesunutí svahů a skal
  6. Tvorba ledového tělesa v tunelech a na jejich portálech
  7. A další
- Tento seznam zpracují OŘ formou tabulky v aplikaci MS Excel ve formátu \*xlsx s rozdělením podle TTP, názvu tratě, názvu úseku, km polohy, typu ohroženého objektu a typu rizika. Může být doplněn o schematický plán obvodu OŘ s vizualizací evidovaných rizik.
- c) **Rozmístění pohotovostí a prostředků na odstraňování následků NMJ.** Uvede se přehled umístění pohotovostí a mechanizace použitelné na odstraňování následků NMJ.
- d) **Členové štábu.** Uvede se vedoucí štábu OŘ a jeho zástupce a dále seznam členů štábu podle jména a příjmení, pracovního zařazení (funkce), pracoviště na OŘ, telefonní a emailové kontakty.
- e) **Zaměstnanci odborně způsobilí posoudit sjízdnost kolejí.** Uvede se seznam odborně způsobilých zaměstnanců posoudit sjízdnost kolejí a jejich přiřazení k dopravnám s kolejovým rozvětvením a kontakty na tyto zaměstnance.
- f) **Důležité dopravní s prioritním zprovozněním.** Uvede se seznam důležitých dopraven včetně kolejí a výhybek, které je nutné zprovoznit, aby mohla být odvolána kalamita.

- g) **Seznam všech dopraven.** Uvede se seznam všech dopraven s kolejovým rozvětvením, s telefonními kontakty na výpravčí, telefonní kontakty na CDP a obvodů OSŘP.
- h) **Málo používané manipulační koleje.** Uvede se seznam dopraven s výčtem málo používaných kolejí, kde bude mít řízení provozu povinnost požadovat (od 1. 11. do 31. 3.) před zahájením jejich obsluhy souhlas odborně způsobilého zaměstnance infrastruktury, i když nebyla vyhlášena kalamita.
- i) **Dopravny s výhybkami se samovratným přestavníkem.** Uvede se seznam všech dopraven s uvedením všech v nich situovaných výhybek se samovratným přestavníkem.

A.1.3 Specifické úkoly pro vedoucí zaměstnance OJ k přípravě a provozu v zimním období s termíny jejich plnění jsou uvedeny v části A.5 této přílohy.

## A.2 Příprava na spolupráci s CPS

A.2.1 OŘ zajišťují spolupráci s CPS, které v případě potřeby a na základě dohodnutého způsobu vyzkoušení zajišťují dohodnuté práce při odklízování následků NMJ. Smlouvy musí být uzavřeny tak, aby CPS znal konkrétní druh práce a místo pracoviště, kde bude sjednaná práce realizována.

A.2.2 Problematika smluv, zdravotní a odborné způsobilosti CPS je v kompetenci OSPD.

## A.3 Kalamita

A.3.1 Kalamita se vyhláší v době, kdy je provoz v některých úsecích již zastaven a je předpoklad, že postupné zastavení provozu bude pokračovat v dalších dopravních a traťových úsecích, nebo plošně na základě rozhodnutí ústředního dispečera. V době kalamity již nelze provozuschopnost obnovit běžnými postupy a silami OŘ.

A.3.2 Pokud NMJ způsobují pouze lokální omezení provozuschopnosti, postupuje se při jejich odstraňování stejně jako při běžných závadách a poruchách. Individuálně lze postupovat v souladu s článkem 13 této směrnice

A.3.3 Při vyhlášení kalamity pro celou dopravnu s kolejovým rozvětvením, pro mezistaniční úsek, pro celou regionální trať, celý obvod OSŘP nebo celý obvod OŘ, jsou automaticky v tomto místě všechny koleje a výhybky nesjízdné až do doby, než odborně způsobilá osoba OSPD určí, které koleje a výhybky jsou sjízdné.

A.3.4 Podněty k vyhlášení kalamity podávají na úseku řízení provozu výpravčí příslušnému vedoucímu dispečerovi OORP CDP.

A.3.5 Žádost o vyhlášení kalamity podává vedoucí dispečer OORP CDP vedoucímu štábu příslušného OŘ nebo jeho zástupci.

A.3.6 Odsouhlasit vyhlášení kalamity je oprávněn pouze vedoucí štábu OŘ nebo jeho zástupce.

A.3.7 V případě zamítnutí požadavku o vyhlášení kalamity projedná vedoucí štábu neprodleně další postup k odstranění poruch a závad telefonicky s vedoucím dispečerem OORP CDP, nebo tímto pověří DŽIn.

A.3.8 V případě akceptování požadavku o vyhlášení kalamity vedoucí štábu nebo jeho zástupce vyrozumí o tomto DŽIn a pověří ho vyhlášením kalamity pro obvody dohodnuté s vedoucím dispečerem OORP CDP. Vyhlášení kalamity může nařídit vedoucí štábu nebo jeho zástupce i bez žádosti vedoucího dispečera OORP CDP.

A.3.9 Kalamitu je možné vyhlásit nejen pro dopravny, části velkých dopraven, nebo traťové úseky, ale také pro celou regionální dráhu, celý obvod OSŘP nebo celý obvod OŘ podle intenzity NMJ.

- A.3.10 Vedoucí štábu, nebo jím pověřená osoba před odsouhlasením kalamity, a je-li to věrohodným způsobem ověřitelné, prověří skutečný stav v oblastech, pro které má být vyhlášena. Poté vedoucí štábu nebo jeho zástupce rozhodne o odsouhlasení nebo zamítnutí žádosti.
- A.3.11 DŽIn pověřený vyhlášením kalamity vedoucím štábu nebo jeho zástupcem vyhlásí kalamitu postupem a na kontakty dohodnuté na štábu NMJ, minimálně e-mailem a telefonicky. DŽIn zároveň zajistí avizování určených zaměstnanců OR. Zaměstnanci OSPD avizování DŽIn o vyhlášené kalamitě povolají, v případě potřeby, smluvně zajištěné CPS k nástupu na odklizení následků NMJ ve lhůtách dohodnutých na zasedání štábu.
- A.3.12 Odvolání kalamity může nastat, až když jsou sjízdné traťové koleje (včetně kolejí dopraven bez kolejového rozvětvení). V dopravně s kolejovým rozvětvením, až když jsou sjízdné koleje a výhybky uvedené v přehledu zpracovaném dle části A.1.2 odstavce f) této přílohy.
- A.3.13 Záznam/záznamy o sjízdnosti kolejí a výhybek dle části A.1.2 odstavce f) této přílohy nebo obnovení provozuschopnosti jiného zařízení infrastruktury dotčeného kalamitou, provede u výpravčího odborně způsobilá osoba OSPD v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, v aktuálním znění.
- A.3.14 Při ukončení kalamity jsou v dopravně s kolejovým rozvětvením sjízdné pouze ty manipulační koleje a ostatní dopravní koleje a vlečky, jejichž provozovatelem je SŽ a které již záznamem o sjízdnosti určila odborně způsobilá osoba OSPD. Zbývající koleje a vlečky, jejichž provozovatelem je SŽ zůstávají nesjízdné do doby pořízení zánamu o sjízdnosti v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem v aktuálním znění.
- A.3.15 Možnost odvolání kalamity ohlásí telefonicky odborně způsobilá osoba OSPD DŽIn, který o tom neprodleně informuje vedoucího štábu nebo jeho zástupce. Pokud jsou pro odvolání splněny podmínky, pověří vedoucí štábu nebo jeho zástupce DŽIn odvoláním kalamity. DŽIn o tom podá informaci na kontakty a způsobem dohodnutým na jednání štábu.
- A.3.16 Každé vyhlášení a odvolání kalamity musí obsahovat specifikaci, pro jaký obvod je kalamita vyhlášována, respektive odvolávána (dopravny, traťové koleje, části nebo celé OS OSRP atd.)

#### A.3.17 Informace o vyhlášené nebo odvolané kalamitě

- (1) DŽIn z pověření vedoucího štábu nebo jeho zástupce informuje o vyhlášení nebo odvolání kalamity vždy:
  1. Vedoucího dispečera OOŘP CDP pro danou oblast,
  2. Hlavního dispečera infrastruktury Správy železnic,
  3. Členy štábu,
  4. Elektrodispečera OŘ a DŽDC na CDP (je-li nutná tato pracoviště vzhledem k jejich obvodu odpovědnosti informovat),
  5. COIS HZS SŽ.
- (2) Vedoucí dispečer OOŘP CDP pro danou oblast řízení dále informuje o vyhlášení kalamity v obvodu své působnosti.

#### A.3.18 Doporučené pořadí odstraňování překážek po vyhlášení kalamity.

- (1) Traťové koleje (včetně přejezdů a zastávek), staniční koleje v rozsahu umožňujícím vjezd, odjezd a průjezd.
- (2) Staniční koleje umožňující křižování (předjíždění) vlaků a k tomu potřebné výhybky a příslušná nástupiště.
- (3) Ostatní dopravní koleje a další koleje nezbytně nutné pro zajištění provozu důležitých seřadovacích stanic a k tomu potřebné výhybky.
- (4) Manipulační koleje a výhybky (výkolejky) potřebné pro zajištění sjízdnosti dopravní cesty po dohodě mezi úsekem provozu infrastruktury, příslušným PO a dotčenými dopravci v návaznosti na potřebný rozsah manipulací s vozy.

#### A.3.19 Evidence žádostí

- (1) Evidenci žádostí o vyhlášení kalamity a vyhlášených kalamit vede místně příslušné OŘ na dispečinku ODŽI a souběžně vedoucí dispečer OOŘP CDP pro danou oblast, pod kterého dotčený úsek spadá.
- (2) Eviduje se místo vyhlášení kalamity (dopravna, mezistaniční úsek, případně celá trať), datum a čas vyhlášení, datum a čas ukončení kalamity. Souhrnný přehled platných i zrušených kalamit za uplynulý den je součástí operativního přehledu o práci železnice Správy železnic, které vydává hlavní dispečer Správy železnic.
- (3) Informace o žádostech o vyhlášení kalamity, jejich akceptování nebo odmítnutí, a odvolání kalamity, eviduje DŽIn a HDI v souladu s ustanovením v příloze F.

### A.4 Obecné zásady zajištění provozu v zimních podmínkách

- A.4.1 Vedoucí štábu rozhoduje o svolání štábu nebo povolání některého dalšího člena štábu.
- A.4.2 Vedoucí štábu rozhoduje a odpovídá za optimální rozsah nasazení mechanizace pro odklizení sněhu a ledu.
- A.4.3 Využitelnost zaměstnanců řízení provozu OŘ v jednotlivých dopravních s kolejovým rozvětvením a dopravních bez kolejového rozvětvení bude projednána na pravidelném jednání štábu.
- A.4.4 Funkci odpovědného zástupce objednavatele výluky při vyloučení koleje pro práci mechanizace na odstraňování sněhu a ledu smí vykonávat pouze zaměstnanec splňující požadavky na odbornou způsobilost stanovenou předpisem SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v aktuálním znění.

A.4.5 V průběhu kalamity nebo po jejím ukončení musí zaměstnanec, který dává svolení k posunu na manipulačních kolejích, mít potvrzenou sjízdnost manipulačních kolejí, ostatních dopravních kolejí a vleček, jejichž provozovatelem je SŽ, od odborně způsobilého zaměstnance OSPD.

A.4.6 Výhybky se samovratným přestavníkem

- (1) U výhybek se samovratným přestavníkem, kde je nainstalován a je funkční elektrický ohřev, není nutno přijímat žádná zvláštní opatření, kromě případu uvedeného v článku 13 směrnice SŽ SM099.
- (2) Ostatní výhybky se samovratným přestavníkem budou při vyhlášení kalamity v dané dopravně s kolejovým rozvětvením nebo navazujícím mezistaničním úseku automaticky považovány za nesjízdné do doby, než odborně způsobilý zaměstnanec OSPD provede kontrolu sjízdnosti těchto výhybek. Obnovení sjízdnosti výhybek zapisuje odborně způsobilý zaměstnanec do telefonního zápisníku v příslušné dopravně s kolejovým rozvětvením nebo na stanovišti příslušného dispečera u výhybek opatřených samovratným přestavníkem zapojených do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (dále jen „DOZ“) nebo na stanovišti dirigujícího dispečera, případně dispečera radiobloku (dále jen „RB“) u výhybek se samovratným přestavníkem v dopravnách s kolejovým rozvětvením, kde je drážní doprava řízena dle předpisů SŽ D3 a SŽ D4, v aktuálním znění.

## **A.5 Úkoly pro vedoucí zaměstnance OJ pro zajištění provozu v zimních podmínkách**

A.5.1 Ředitelé OŘ nebo jejich zástupci se dohodnou na způsobu řízení EOv. Zejména se jedná o potřebu operativy při ovládání EOv, (automatický nebo manuální provoz v závislosti na momentálním počasí a vytíženosti zaměstnanců řízení provozu a technickém vybavení EOv), operativní nebo trvalou změnu pracoviště, které bude plnit dohled nad EOv, způsoby vyrozumívání o provozu a o poruchách EOv apod.

A.5.2 Úsek provozu infrastruktury OŘ v rámci přípravy na zimní období provede:

- a) úpravu tvaru šterkového lože ve výměnové části výhybek;
- b) úpravu tvaru kolejového lože a průjezdného průřezu ve staničních a traťových kolejích tak, aby bylo možno bez problémů použít mechanizaci pro odstraňování sněhu a ledu;
- c) zajištění realizace dalších opatření v oblasti přípravy na zimní období (např. stavbu zásněžek, zásahy do porostů v blízkosti drážního tělesa apod.);
- d) zajištění kontroly a provozuschopnosti všech ohřevů výhybek;
- e) zajištění provedení prohlídek a odstranění zjištěných závad na všech zařízeních ve správě OŘ potřebných pro provoz infrastruktury v zimních podmínkách (např. předtápěcí stojany apod.);
- f) zajištění provozuschopnosti všech mechanismů pro odstraňování sněhu a ledu;
- g) předzásobení vlastních hnacích a speciálních hnacích vozidel nemrznoucí naftou;
- h) zajištění přiměřeného množství nářadí pro zaměstnance OJ Správy železnic (pro CPS podle toho jak budou uzavřeny příslušné smlouvy) pro odstraňování sněhu a ledu a potřebného množství posypového materiálu;
- i) zajištění provozuschopnosti jednotlivých přechodových úseků tratí se sousedními provozovateli drah (podle místních ujednání, vlečkových smluv apod.);
- j) sjednání příslušných smluv mezi OŘ, CPS, provozovatelem mechanizace pro odklizení sněhu a ledu, popř. jiných prostředků a dalšími složkami o vzájemné koordinaci činností v zimním období;

- k) na základě místních podmínek zajistí zpracování přehledu, kam bude v případě velkého množství sněhu ukládán (případně i odvážen) sníh z důležitých výhybek, hlavních staničních kolejí a kam bude ukládán sníh z nástupišť.

A.5.3 Úsek provozu infrastruktury OŘ v průběhu zimy zajišťuje

- a) průběžné zbrojení hnacích a speciálních hnacích vozidel OŘ a omezení případné neschopnosti vozidel z důvodu nedostatku pohonných hmot,
- b) zaměření kontrolní činnosti na práci v zimních podmínkách, kontroly sněhové pokrývky na střechách objektů ve správě OŘ a průběžné odstraňování kritického množství sněhu a ledu, které by mohlo způsobit poškození střešních konstrukcí nebo ohrožení osob a majetku,
- c) po dohodě s DA SŽ zajistí podle svých možností preventivní kontroly trakčního vedení (dále jen „TV“) jízdami montážního vozu trakčního vedení (dále jen „MVTV“) – speciální drážní vozidlo pro údržbu TV. Organizace, operativa během preventivních jízd a hlášení stavu a sjízdnosti TV je v kompetenci štábu. Například lze preventivními jízdami kontrolovat úseky, na něž je vyhlášena výstraha ČHMÚ na ledovku, či námrazu, silné bouřky (pády stromů apod.).

A.5.4 Úsek řízení provozu OŘ v rámci přípravy provede opatření k zajištění posouzení sjízdnosti manipulačních kolejí, ostatních dopravních kolejí a vleček, jejichž provozovatelem je SŽ, osobami odborně způsobilými OSPD před plánovanými posunovými jízdami, včetně stanovení časů, kdy musí být o posouzení sjízdnosti tyto osoby požádány.

A.5.5 Úsek řízení provozu OŘ a CDP v průběhu zimy zajišťuje

- a) sledování vývoje počasí v regionu a spolupráci vedoucího dispečera OOŘP CDP pro danou oblast při vyhlásování kalamity,
- b) spoluúčast zaměstnanců OSŘP na provádění úklidu sněhu a ledu z nástupišť a výhybek dopraven v případě, že to významně neovlivňuje činnosti zaměstnanců OSŘP související s řízením provozu v jejich obvodu odpovědnosti,
- c) v případě mimořádnosti zajišťují CDP na základě PO-05/2019-NŘP hnací vozidla nezávislé **trakce**. **Přesný** popis činností DA SŽ je obsahem pokynu,
- d) včasné a efektivní zapnutí a vypnutí zařízení pro elektrický, příp. plynový ohřev výměn.

## **Příloha B (normativní)**

### **KONTAKTNÍ OSOBY NA VÝROBCE/DODAVATELE DT-VÝHYBKÁRNA A STROJÍRNA, A.S. PROSTĚJOV**

**B.1** Příloha uvádí kontaktní osoby pro zajištění pouze bezodkladných oprav transformovaných výhybek na tratích TEN-T (obloukových).

**B.2** Kontaktní osoby uvedené v této příloze může zástupce OŘ volat jen v pořadí, jak jsou uvedeny níže. To znamená je-li kontakt s nižším pořadovým číslem nedostupný, teprve pak je možné volat nejbližší následující kontakt.

	<b>jméno</b>	<b>mobil</b>	<b>e-mail</b>
1.	Jana Kovářová	602 244 138	kovarova@dtvs.cz
2.	Ondřej Cygal	725 949 283	cygal@dtvs.cz
3.	Ing. Dušan Kadlec	602 590 124	kadlecd@dtvs.cz
4.	Ing. Roman Šlézar	606 704 198	slezar@dtvs.cz

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



## Příloha C (normativní)

### TYPOVÁ ČINNOST DŽIn – DISPEČERA ODDĚLENÍ DISPEČINKU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

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

Rozsah činnosti DŽIn uvedený v této příloze se může měnit v kontextu s probíhajícím projektem Správy železnic „Dispečink železniční infrastruktury na OŘ Hradec Králové“.

Základní úlohou DŽIn je zajišťování činností směřujících k obnovení provozuschopnosti v obvodu OŘ. Z toho důvodu je portfolio činností dispečera železniční infrastruktury nastaveno ve dvou základních osách, a to na povinné a podpůrné (nepovinné) činnosti.

Aby byla minimalizována možnost nesprávného výkladu, je každá činnost konkretizována komentářem, upřesňujícím její obsah a náplň.

#### Povinné činnosti DŽIn

##### **C.1 Přijímá informace o provozní události v infrastruktuře od výpravčích a zajišťuje úkony k obnovení provozuschopnosti.**

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že výpravčí předají informaci o poruše a žádost o obnovení provozuschopnosti DŽIn. Obnovení provozuschopnosti může být dohodnuto podle vlivu na dopravu ihned nebo s odkladem na denní směnu zaměstnanců podílejících se na obnovení provozuschopnosti. Tato povinnost se netýká provozních událostí na trakčním vedení<sup>3</sup>, které výpravčí hlásí přímo elektrodispečerům, a provozních událostí na zařízení, které je obsluhováno z CDP a které dopravní zaměstnanec CDP hlásí přímo DŽDC na CDP.

##### **C.2 Pro obnovení provozuschopnosti v případě potřeby koordinuje příslušné odborné správy, případně smluvní CPS např. servisní organizace.**

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

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

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že DŽIn bude přijímat informace o MU z pracoviště CDP, které plní ohlašovací a svolávací povinnost v souladu s Prováděcím opatřením k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí a Dopisem 25209/2022-SŽ-GR-O18 – Ohlašovací a svolávací rozvrh předpisu SŽ D17 – 1. OŘ zajistí, že informace o MU, kterou DŽIn z CDP obdrží, bude DŽIn distribuována bezodkladně v rámci OŘ v souladu se systémem nehodových dozorů a pohotovostí OŘ. V případě, že k MU došlo na dráze

<sup>3</sup> Čl. 380–382 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

v oblasti, kde je drážní doprava organizována a řízena z CDP, informuje DŽIn o této skutečnosti i DŽDC. V případě, že k MU došlo na zařízení SEE nebo byla MU ovlivněna jeho činnost, DŽIn informuje o této skutečnosti také ED. Ve věci případné koordinace odborných správ OŘ a podpory nehodového dozoru a managementu OŘ platí podobný postup jako v komentáři k odstavci C.2.

#### **C.4 Trvale sleduje provozní situaci v infrastruktuře v obvodu OŘ prostřednictvím dostupných informačních zdrojů.**

Komentář: OŘ zajistí, že DŽIn bude informován o všech nepředpokládaných výlukách, které nebyly projednány v souladu s předpisem SŽ D7/2 prostřednictvím systému IS CSV. To se netýká nepředpokládaných výluk, kde není dotčena provozuschopnost nebo je zajištěna náhradním způsobem a nepředpokládaná výluka proběhla bez vlivu na provozování dráhy a drážní dopravy. Například DŽIn není nutné hlásit nepředpokládané výluky energetických zařízení ve správě SEE, kde je náhradní napájení zajištěno jiným způsobem. Dále OŘ zajistí, aby měl DŽIn přehled o pomalých jízdách zavedených v systému ISSPJ2 i pomalých jízdách zavedených mimo systém ISSPJ2 z důvodu omezení provozuschopnosti nebo o jakémkoli vážném omezení kapacity dráhy, i když nebylo způsobeno infrastrukturou, a to z důvodu komplexního přehledu o stavu provozuschopnosti, kdy například při vzniku náhlé poruchy infrastruktury v kombinaci s již trvající pomalou jízdou může dojít (s přihlédnutím k důležitosti trati - koridor x regionální trať) k vážným dopadům na JŘ. V takovém, případě by měl DŽIn zajistit obnovení provozuschopnosti i u zdánlivě banální poruchy infrastruktury. DŽIn informuje OPI o vážných provozních událostech a MU v infrastruktuře.

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

#### **C.5 Činnost při nebezpečných meteorologických jevech – NMJ a kalamitě.**

Komentář: OŘ zajistí, že žádosti o vyhlášení kalamity se budou shromažďovat u vedoucího štábu nebo jeho zástupce v souladu s postupem uvedeným v příloze A.3. Pokud bude DŽIn přesto o vyhlášení kalamity kýmkoli požádán, upozorní žádajícího, že žádosti o kalamitu podává výhradně vedoucí dispečer OORP CDP vedoucímu štábu nebo jeho zástupci a že vyhlášením kalamity automaticky dojde k zastavení provozu v dopravně, trati, obvodu atd., pro který žadatel žádá vyhlášení kalamity. DŽIn zaměstnance dále upozorní, že pokud bude vedoucím štábu nebo jeho zástupcem žádost o kalamitu akceptována, musí na úseku ŘP zajistit zastavení provozu v obvodu dotčeném kalamitou, pokud k tomu ještě nedošlo. OŘ zajistí, že kalamitu bude vyhlášovat i odvolávat DŽIn na základě stanoviska vedoucího štábu nebo jeho zástupce v souladu s postupem uvedeným v příloze A.3. Vždy je nutné brát v úvahu, že vyhlášení kalamity znamená automaticky zastavení provozu pro předmětnou oblast. DŽIn monitoruje průběh likvidace a odstraňování následků NMJ až do jejich odvolání, ať již byla či nebyla vyhlášena kalamita, zajišťuje koordinaci složek OŘ a CPS pro obnovení provozuschopnosti, koordinaci složek OŘ pro zjišťování sjízdnosti a je podporou vedoucímu štábu, jeho zástupci, nehodovému dozoru, případně i managementu OŘ.

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

#### **C.6 Vede centrální přehled o provozních událostech v infrastruktuře v obvodu OŘ.**

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

U provozních událostí na zařízení ve správě SEE zajišťuje záznam a modifikaci informací elektrodispečer. Elektrodispečer zadá do aplikace DŽIn PU ihned minimálně jako rozpracovanou. Pokud elektrodispečerovi velký rozsah povinností souvisejících s PU neumožní zadat PU do aplikace DŽIn do 30 minut samostatně, již předem vyrozumí DŽIn, který ji do aplikace DŽIn zadá za něj. Jde o výjimečné případy, kdy elektrodispečer musí přednostně provádět úkony a obsluhu zařízení při lokalizaci poruchy, z vážných důvodů je nucen přednostně komunikovat s distributory elektrické energie, s elektrodispečery sousedních OŘ, žádat o přidělení kapacity dráhy pro DV SEE apod. Elektrodispečer zajišťuje záznam a jeho modifikaci u provozních událostí jako jsou poruchy a poškození sestavy TV s vlivem na dopravu, výpadky napájení TV s trváním výpadku nad 5 minut, nepředpokládané výluky TV a jeho napájení s vlivem i bez vlivu na dopravu z důvodů okamžité opravy poruch TV nebo v případech, kdy výluka není evidována v systému CSV.

U provozních událostí na dráze obsluhované z CDP, kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC na CDP, zajišťuje záznam a modifikaci informací v aplikaci DŽIn příslušný DŽDC. V případech, kdy je DŽDC na CDP vytížen například odstraňováním poruchy zařízení umístěného v budově CDP, může DŽIn zastoupit dispečera ŽDC OŘ na CDP obdobně jako v případě elektrodispečinků. Ve vazbě dispečinků ODŽI x DŽDC na CDP lze uplatnit i režim vzájemného zastoupení při zápisu PU do aplikace DŽIn, její editaci a ukončení. Například se DŽDC na CDP dozví o PU jako první, založí ji do aplikace jako rozpracovanou, ale potřebuje se věnovat PU v budově CDP. Vyrozumí o tom DŽIn, který dále zorganizuje odbornou správu na obnovení provozuschopnosti. Vždy se ale DŽDC na CDP s DŽIn dohodnou, kdo bude zajišťovat organizaci odborné správy za účelem obnovení provozuschopnosti.

Za správnost informace zadané do aplikace DŽIn odpovídá ten dispečer infrastruktury (DŽIn, DŽDC na CDP, ED), který ji do aplikace zadal. To samé platí u i případné následné modifikace záznamu.

Vedoucí poruchové pohotovosti OSPD informuje dispečera vždy, když dojde k aktualizaci odhadu obnovení provozuschopnosti. Pokud z nějakých důvodů vedoucí poruchové pohotovosti OSPD průběžně neinformuje dispečera, který ho na řešení poruchy či závady zařízení povolal (DŽIn, DŽDC na CDP, ED), příslušný dispečer si aktualizaci postupu prací a stavu infrastruktury aktivně vyžádá kontaktováním příslušného vedoucího poruchové pohotovosti OSPD. Odhady a aktualizace termínů obnovení provozuschopnosti je nutné nastavit vyváženě a odpovědně s tím, že tyto informace využívá dispečerský aparát řízení provozu ke komunikaci s dopravci a cestující veřejností.

### **C.7 Výstražné informace ČHMÚ a jejich aktualizace a předpovědi ČHMÚ.**

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

### **C.8 Zajišťování ověřování sjízdnosti málo využívaných tratí**

Komentář: OŘ zajistí, že na pracoviště ODŽI budou centrálně hlášeny žádosti o přidělování kapacity dráhy na málo využívaných tratích dle Směrnice SŽ SM072. DŽIn ohledně zjištění sjízdnosti informuje příslušnou odbornou správu, která zajistí potřebné úkony. V souvislosti s ověřováním sjízdnosti a přidělováním kapacity dráhy na málo využívaných tratích bude mít svou úlohu i HDI, který bude s dispečery ODŽI komunikovat. Bližší specifikace postupu je uvedena ve Směrnici SŽ SM072.

### **C.9 Zajištění záchrany osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v NOUZI**

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

## C.10 Zajištění oznámení poruchy traťové části AVV (MIB) řešiteli poruch

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

Postup podle tohoto bodu se týká výhradně řešení poruch MIB hlášených v souladu se SŽ PPD-1/2023<sup>4</sup>, kde jsou uvedeny postupy hlášení poruch MIB na úseku řízení provozu.

Postupy související s plánovanou manipulací s MIB se neřídí touto směrnicí, ale ustanoveními předpisu Organizování výlukových činností SŽ D 7/2 a dopisem Manipulace se součástmi AVV, ETCS apod. v koleji při stavebních pracích č.j. 50553/2015-SŽDC-O13.

Čas nahlášení poruchy řešiteli je z evidenčního hlediska v aplikaci DŽIn považován za ukončení provozní události.

### Podpůrné činnosti DŽIn – nepovinné

## C.11 Helpdesk Dopravci

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

## C.12 Zavádění pomalých jízd v systému ISSPJ2

Komentář: Dispečink ODŽI lze využít pro zavádění pomalých jízd pro všechny odborné správy v mimopracovní době nebo v režimu 24/7. Zde je nutná patřičná úroveň znalosti aplikace IS SPJ2, která se pro zavádění a modifikace pomalých jízd používá.

## C.13 Žádosti o přidělování kapacity dráhy SHV OŘ

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

## C.14 Další zde neuvedené činnosti podle interních procesů OŘ

---

<sup>4</sup> Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy SŽ PPD-01/2023

## Příloha D (normativní)

### TYPOVÁ ČINNOST HDI – DISPEČERA SKUPINY HLAVNÍHO DISPEČERA INFRASTRUKTURY

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

#### **D.1 Zpracovává interní dokumenty pro management SŽ ve vazbě na aktuální stav a vývoj provozuschopnosti**

#### **D.2 Informuje vedoucí zaměstnance úseku provozuschopnosti (dále jen ÚPS) o významných provozních událostech**

#### **D.3 Účastní se prověřování provozuschopnosti málo využívaných tratích v souladu s postupy danými směrnicí SŽ SM072**

#### **D.4 Sleduje průběžně kvalitu informací zadaných v aplikaci DŽIn**

Dohled nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn za Správu železnic zajišťuje na Situačním centru HDI. Sleduje kvalitu informací zadaných v aplikaci DŽIn včetně jejich aktualizací.

V rámci dohledu nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn HDI kontroluje:

- Včasné založení PU v aplikaci DŽIn (prvotní informace by měla být založená bezodkladně).
- U již založené PU kontroluje včasnost aktualizací, pokud je to pro položku relevantní.

Dále u položek níže kontroluje, zda:

- Lokalizace
  - odpovídá skutečnému místu PU (porovná např. s informacemi na SC).
- Časový záznam
  - má vyplněny včas i položky „Příjezd k poruše“ a „Předpoklad“;
  - má správně vyplněno zastavení provozu, resp. omezení provozu<sup>5</sup>, pokud zastavení nebo omezení provozu nastalo (časové vymezení, případně i textovou poznámku).
- Identifikace události
  - Zaměřuje se zejména na dostatečnou obsahovou náplň informace o vzniku, průběhu, okolnostech, změnách a provozním opatření PU jak v dispečerské části aplikace, tak v modulu HPS. Důležitosti a významu PU musí odpovídat i rozsah a komplexnost informace uvedených v popisu události, respektive způsobu opravy.
- Sdílení dat DOMIN – DŽIn
  - Sleduje, zda jsou příchozí PU z aplikace DOMIN vyřízené. Vyřízením se rozumí, že z nich dispečer na OŘ vytvořil PU v aplikaci DŽIn, nebo ji spároval s PU v aplikaci již vytvořenou, nebo ji dispečer odůvodněně odmítl.

<sup>5</sup> Za zastavení provozu se pro evidenci v aplikaci DŽIn považuje stav, kdy není umožněno projetí vlaku na jednokolejně trati nebo po všech kolejích víceokolejně trati, a to bez ohledu na příčiny a důsledky.

- V případě, že v přehledu PU aplikace DŽIn je delší dobu nevyřízená příchozí PU z aplikace DOMIN, vyzve příslušného dispečera DŽIn k jejímu vypořádání.

Řešení nedostatků zjištěných v aplikaci DŽIn:

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

#### **D.5 Sleduje průběžně aktuální stav provozuschopnosti infrastruktury**

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

#### **D.6 Provádí činnosti související s ověřováním poškození kolejnic po vykolejení DV**

Po vykolejení DV musí SŽ ověřit, zda nedošlo k poškození kolejnic. Tyto kontroly zajišťuje v souladu s předpisem S3/7 Centrum techniky a diagnostiky – CTD. CTD není zapojena do operativního přenosu informací o provozuschopnosti, a proto doručení informace o vykolejení musí odpovědným zaměstnancům CTD zajistit HDI.

#### **D.7 Provádí činnosti související s poškozením DV SŽ**

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

#### **D.8 Vykonává úkony spojené se sledováním a obnovováním provozuschopnosti dráhy**

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

## Příloha E (normativní)

### TYPOVÝ POKYN OŘ

#### E.1 Odůvodnění

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

#### E.2 Pokyny ke zpracování

Vlastní šablona pokynu ve Wordu je uložena pod názvem „Osnova Pokynu Ř OŘ k č.j. 69472\_2022-SŽ-GŘ-O15“ na Portálu provozování dráhy pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099 / Společný gestorský výklad / č.j. 69472/2022-SŽ-GŘ-O15. Tato šablona je přímo použitelná pro tvorbu pokynu OŘ.

Při zpracování pokynu OŘ je nutné dodržet strukturu pokynu, číslování a názvy částí, číslování příloh a číslování a názvy článků, které jsou v této osnově uvedeny normálním písmem.

Podle potřeby může zpracovatel(é) uvést i další části, články a přílohy neuvedené v osnově.

Povinné přílohy předepsané šablonou budou přímo obsahovat řešení, které se má v přílohách podle této šablony nacházet.

Texty v šabloně uvedené kurzívou jsou pouze návod ke zpracování pokynu a zpracovatel tyto texty z pokynu odstraní, respektive nahradí vhodným textem a formátem pro konkrétní podmínky OŘ.

Texty v této šabloně uvedené normálním písmem jsou povinné a zpracovatel je v pokynu, případně jeho přílohách uvede.

Pokyn OŘ ponese název **„Sledování provozní situace, zajištění provozu při nebezpečných meteorologických jevech a postupy při rušení nebo krácení výluky dopravní služby“**.



## Příloha F (normativní)

### EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VYHLÁŠENÍ KALAMITY

Předloha pro evidenci žádostí o kalamitu je zpracována v aplikaci MS Excel jako tabulka ve formátu xlsx.

Vlastní šablona evidence žádostí o kalamitu pro účely vyplnění je uložena pod názvem „Evidence žádostí o kalamitu“ na Portálu provozování dráhy pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099. Tato šablona je přímo použitelná pro tvorbu pokynu OŘ.

Ž á d o s t   o   v y h l á š e n í   K A L A M I T Y															
Pořad ové číslo	Žadatel					Schvalovatel za NPI							KALAMITA		
	Datum	Čas	Jméno (funkce)	Místo	Důvod	Žádost předána komu			Odpověď na žádost				Vyhlášeno: datum + čas	Odvoloj: Jméno (funkce)	Odvoloj: datum + čas
						Jméno (funkce)	Datum	Čas	Výsledek	Datum	Čas	Další opatření			
VZOR:	26.10.2021	22:55	Kafíčko (VD CDP)	Studnice (včetně) - Maličkov (včetně)	Sníh - nejdou výhybky	Čajíček (ST ABC)	26.10.2021	23:02	Zamítnuto	26.10.2021	23:45	Avizována CPS			
VZOR:	26.10.2021	23:00	Kafíčko (VD CDP)	Celá stanice Veličkov	Sníh - nejdou výhybky+namrzlé perony	Vodička (ST CBA)	26.10.2021	23:10	Schváleno	26.10.2021	23:30		26.10.2021 ve 23:30	Poláček (ST CBA)	27.10.2021 v 8:
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															



## EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VÝPOMOC

Vlastní šablona evidence žádostí o výpomoc je pro účely vyplnění uložena pod názvem „Evidence žádostí o výpomoc“ na Portálu provozování dráhy pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SZ SM099. Tato šablona je přímo použitelná pro tvorbu pokynu OŘ.

[illegible]

## **PODMÍNKY PRO INFORMAČNÍ PODPORU DISPEČERA INFRASTRUKTURY A PŘI ZPRACOVÁNÍ DAT V APLIKACI DŽIn**

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

### **H.1 Základní informace**

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

### **H.2 Informační podpora dispečera infrastruktury**

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

### H.3 Sdílení informací mezi aplikacemi DŽIn x DOMIN

1. Aplikace DŽIn přijímá PU z aplikace DOMIN ihned po jejich založení v aplikaci DOMIN. Tím je zkrácen čas při přenosu informace z ÚŘP na ÚPS na minimum.
2. Dispečer infrastruktury může příchozí PU z aplikace DOMIN zpracovat přímo v aplikaci DŽIn. Není nutné tedy mít na PC aktivní aplikaci DOMIN.
3. **Informace sdílené z aplikace DOMIN do aplikace DŽIn jsou filtrovány v níže uvedeném rozsahu:**
  - Poruchy a jiné PU s vlivem na infrastrukturu
  - Nepředpokládané výluky neprojednané
  - Mimořádné události.
4. **Události, které byly přeneseny z aplikace DOMIN do aplikace DŽIn dispečer DŽIn (nebo DŽDC OŘ na CDP, ED) vždy převezme a zpracuje v aplikaci DŽIn. Zpracováním PU v aplikaci DŽIn se rozumí:**
  - Převzetí a vytvoření nové v aplikaci DŽIn
  - Převzetí a spárování s vlastní již dříve vytvořenou PU v aplikaci DŽIn
  - PU z DOMIN odmítne.
5. Z důvodu nevhodně zvoleného charakteru omezení v aplikaci DOMIN může aplikace DŽIn převzít PU nesouvisející s infrastrukturou úseku provozuschopnosti. Takovou PU smí dispečer infrastruktury odmítnout.
6. Pro potřeby řízení provozu je v některých případech jedna PU vedena vícenásobně respektive z důvodu chyby při zadávání na straně úseku řízení provozu může dojít k duplicitnímu záznamu. Takto zdvojené příchozí události z DOMIN zpracuje dispečer infrastruktury tak, že založí PU v aplikaci DŽIn z jedné z příchozích událostí z DOMIN a všechny ostatní události k ní připojí.
7. Vždy je nutné pamatovat na to, že informace z DOMIN:
  - je nutné považovat za prvotní
  - mohou obsahovat chyby a nepřesnosti
  - je nutné doplnit o Popis i Způsob opravy z pohledu infrastruktury (informace od technika OS).

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

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

1. DŽIn neodmítne žádnou PU nabízenou z aplikace DOMIN, od výpravčího nebo jiného oznamovatele PU, aniž by důkladně vyhodnotil její relevantnost z hlediska potřeby obnovení provozuschopnosti a obsahové náplně aplikace DŽIn. Pokud při příjmu PU DŽIN vyhodnotí, že její řešení pravděpodobně přísluší jiné OJ (například HZS SŽ) nebo servisní organizaci, je povinen se s výpravčím nebo jiným oznamovatelem domluvit na dalším postupu. Pokud řešení PU přísluší elektrodispečinku nebo dispečinku DŽDC OŘ na CDP, postupuje obdobně. Pokud příchozí PU z aplikace DOMIN náleží do kompetence jiného OŘ, osloví DŽIna příslušného OŘ.
2. DŽIn má právo nerozumět technickým specifikům infrastruktury. Je však povinen si je nechat vysvětlit od zaměstnance, který mu taková specifika sděluje. Vhodnou úpravou textu pak tyto informace srozumitelně prezentuje v aplikaci DŽIn.

3. DŽIn je povinen předpokládat chyby při přenosu informací. Při jakékoli pochybnosti o věrohodnosti informace vztahující se k okolnostem PU se zpětně oznamovatele dotáže (výpravčí, zaměstnanec správce SSZT, ST apod.), zda jsou okolnosti skutečně takové, jak jsou mu podávány. Důležité je to např. u zastavení provozu z důvodu PU s vlivem na infrastrukturu, rozsahu vlivu na infrastrukturu, předpokladu obnovení provozu, jeho rozsahu a časového odhadu apod.
4. DŽIn zpracovává informace v aplikaci DŽIn po jejich obdržení prostřednictvím aplikace DOMIN či telefonicky bezodkladně. Informaci, která je pro PU relevantní a významově důležitá, zapracuje do aplikace DŽIn, pokud možno ihned.
5. DŽIn aktivně zajišťuje aktualizaci informací o PU. U každé informace, u které se dá předpokládat, že se bude měnit a vyvíjet např. položka „Předpoklad“, DŽIn aktivně zajišťuje včasné doručování aktualizací od zaměstnanců, podílejících se na řešení PU. Především se jedná o rozsah vlivu PU na infrastrukturu, rozsah omezení provozu, předpoklad obnovení provozu, předpoklad částečné opravy, předpoklad definitivní opravy apod.
6. DŽIn zpracovává do aplikace DŽIn výhradně pravdivé informace. Je-li vhodné příchozí informaci ověřit z více zdrojů, musí tak DŽIn učinit. Pokud je mu v rámci komunikace k PU předkládáno slangové označení technických prvků zařízení dráhy, je povinen si vyžádat oficiální technický termín, který do textového popisu PU uvede. Slangový výraz smí uvést jako doplňující informaci.
7. DŽIn zpracovává v aplikaci DŽIn i nepovinné položky. Jedná se hlavně o položky „Příjezd k poruše“ a „Předpoklad“. Pokud informaci od vedoucího poruchové pohotovosti nebo zaměstnance zajišťujícího obnovení provozuschopnosti nemá, vyžádá si ji tam, kde to je vzhledem k charakteru PU relevantní (zastavení provozu, závažné omezení provozu apod.).
8. Položky „Popis události“ a „Způsob opravy“ zpracovává komplexně. S vážností PU roste i potřeba specifikovat související okolnosti PU. Dispečer, který takovou PU založil nebo aktualizoval, je povinen k tomu při textovém zpracování uvedených položek přihlídnout.
9. Položka „Předpoklad“ znamená odhad prvotního obnovení provozuschopnosti, nikoli obnovení drážní dopravy. Musí být aktualizována úměrně často rozsahu PU, důležitosti dotčené tratě (koridor, regionální trať) a jak závažné je omezení/zastavení provozu.
10. Zastavení provozu věnuje dispečer DŽIn vždy zvýšenou pozornost. Za zastavení provozu se pro evidenci v aplikaci DŽIn považuje stav, kdy není umožněno projetí vlaku na jednokolejné trati nebo po všech kolejích vícekolejné trati, a to bez ohledu na příčiny a důsledky.
11. Při zajišťování informací k PU se DŽIn zaměří hlavně na:
  - Předpokládaný čas příjezdu poruchové pohotovosti na místo PU, hlavně u závažných PU jako jsou ZP, PU s podstatným vlivem na kapacitu dráhy apod.
  - Předpokládanou příčinu vzniku PU včetně všech dalších rozhodných skutečností (vlivy NMJ, poškození způsobená smluvními zhotoviteli včetně jejich identifikace atd.), s následným postupným upřesňováním v položce „Popis“.
  - Předpokládanou dobu/čas odstranění PU s omezením/bez omezení provozu s postupným upřesňováním v položce „Předpoklad“ (zde pozor na rozdíl mezi dobou potřebnou do obnovení provozu a předpokládaným časem obnovení provozu).
  - Specifikaci PU v části „Identifikace události“ s postupným upřesňováním/změnami na základě zjištěných informací z místa PU nebo

jiných informačních systémů; popis a rozsah poruchy či poškození dále pečlivě specifikuje v položce "Popis".

- Zjištění osob/OJ/útvárů/státních orgánů/externích zhotovitelů zapojených do procesu řešení PU; tyto informace doplnit do položky „Popis“ případně do položky „Způsob opravy“.
- Postupné doplňování jednotlivých kroků spojených s odstraněním PU v položce „Způsob opravy“ tzn. že s vyplněním nečeká do doby, až to budou dokončeny všechny úkony spojené s řešením PU; zde rovněž uvede skutečnost, zda bude k odstranění PU nutná objednávka, respektive účast externího zhotovitele, která ovlivní předpokládanou dobu odstranění PU.
- Aktivní komunikaci s dalšími dispečery ÚPS – ED, popř. DŽDC u tratí řízených z CDP a dispečery ÚŘP.
- Průběžnou komunikaci s nehodovým dozorem a vedením OŘ, přičemž je informuje o skutečnostech zaznamenaných již v aplikaci DŽIn u významných PU, u kterých to je relevantní.
- Posouzení vhodnosti do řešení PU zapojit HZS SŽ; pokud ano, pak označí zatržítka „HZS výjezd“ pro aktivní výjezd nebo „HZS info“ pro pasivní informování.

## H.5 Kvalita informací v aplikaci DŽIn

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

### 1. Informovanost dispečera DŽIn

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

### 2. Úplnost informací

- Dispečer, který PU založil, je odpovědný za vyplnění všech položek v zadávacím formuláři PU.
- PU uložená jako rozpracovaná nebo taková PU, u které nejsou z nějakých důvodů v době pořízení záznamu všechny informace pro položky známy, je dispečer zaznamenaná ihned po jejich zjištění.
- Chybějící informace příslušný dispečer aktivně zjišťuje.

- Elektrodispečer nebo DŽDC OŘ na CDP může povinnost záznamu v aplikaci DŽIn delegovat na dispečera DŽIn, a to neprodleně po obdržení informace o vzniku PU. Musí mu k tomu poskytnout dostatečné informace.

### 3. Dohled nad kvalitou dat v aplikaci DŽIn

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

#### **Dohled nad kvalitou informací v aplikaci DŽIn na OŘ zajišťuje DŽIn – dispečer železniční infrastruktury.**

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

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

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

## **H.6 Operativní přenos informací o omezení provozuschopnosti**

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

1. Dispečer železniční infrastruktury, bezprostředně po zjištění významné události (např. MU, smrtelné úrazy zaměstnanců, ekologické havárie, požáry na dráze a v ochranném pásmu dráhy mající za následek zastavení provozu, PU mající za následek zastavení provozu) a zajištění prvotních úkonů k řešení jejich odstranění, zajistí vhodným nástrojem umožňujícím hromadnou komunikaci (např. aplikace MS Teams apod.) přenos informace vždy minimálně na:
  - ředitele OŘ
  - náměstka ředitele OŘ pro infrastrukturu
  - náměstka ředitele OŘ pro řízení provozu
  - náměstka ředitele OŘ pro techniku
  - vedoucí odboru provozu infrastruktury OŘ
  - přednosty odborných správ OŘ
  - zaměstnance zajišťujícího nehodový dozor OŘa to ve vztahu k dotčenému místně příslušnému OŘ.
2. Vedle výše uvedených zaměstnanců je samozřejmě možné dle uvážení a provozních potřeb zahrnout do systému informovanosti další zaměstnance, například elektrodispečera, ekologa, nehodové pohotovosti odborných správ, provozních obvodů dotčeného místně příslušného OŘ apod.