

SŽ Is10

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

Účinnost od data vyhlášení

ve znění:

změny č. 1 (účinnost od 1. března 2021)

Nahrazení předchozích vnitřních předpisů

Tímto předpisem se nahrazuje předpis Is10 - Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS) – účinný od 1. července 2011

Schváleno pod č.j. S22194/2018-SŽDC-GŘ-O12

dne 28. 3. 2018

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

Změny proti předchozímu vydání:

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

- úprava řešení smluvního vztahu pro datovou komunikaci,
- úpravy vyplývající ze změn v legislativě ČR a SŽ,
- úpravy vyplývající ze změn v legislativě týkající se TSI TAF a TSI TAP,
- úpravy související s vývojem informačních systémů Správy železnic,
- úpravy související s požadavkem na kvalitnější informování cestujících,
- úpravy související s požadavky OJ SŽ na popis procesů a pravidel pro uživatele dopravce (Příloha B),
- úpravy související se zapracováním dočasných dokumentů souvisejících s datovou komunikací.

SŽ Is10

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

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor řízení provozu
Praha
spravazeleznic.cz
Rok vydání: 2020
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě a formátu

© Správa železnic, státní organizace, rok 2020

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 jakékoliv formě nebo jakýmkoliv 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.

Změna a její pořadové číslo	Číslo jednací	Účinnost od	Opravu/změnu zapracoval
1	86142/2020-SŽ-GŘ-O11	1. března 2021	Miloš Futera

PŘEDMLUVA

Předmětem činnosti SŽ je zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti. SŽ umožňuje přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách.

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

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

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

OBSAH

	Strana
ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH.....	3
PŘEDMLUVA.....	4
OBSAH.....	5
ZKRATKY A ZNAČKY.....	7
1. ÚVODNÍ USTANOVENÍ	9
2. POPIS JEDNOTLIVÝCH INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ IM	10
3. POPIS DATABÁZÍ	11
4. PŘEDPOKLADY PRO DATOVOU VÝMĚNU SE SPIS	12
5. PRAVIDLA DATOVÉ VÝMĚNY	13
6. ŽÁDOST O DATOVOU VÝMĚNU	14
7. CERTIFIKÁT SPRÁVNOSTI DATOVÉ KOMUNIKACE.....	14
8. SOUHLAS S DATOVOU VÝMĚNOU	14
9. SPOLEČNÁ PRACOVNÍ SKUPINA O DATOVÉ VÝMĚNĚ	15
10. POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE.....	15
11. REGISTR VOZIDEL IM.....	16
12. ROZHRANÍ DATOVÉ KOMUNIKACE A FORMÁT DATOVÉ KOMUNIKACE SE SPIS	16
13. PŘÍSTUPY DO SPIS.....	17
14. OVLÁDÁNÍ APLIKACÍ SPIS.....	17
15. ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU	17
16. SDĚLENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU	18
17. AKTIVACE / DEAKTIVACE VLAKU.....	19
18. ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM	20
19. PODMÍNKY PRO POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY O SLOŽENÍ VLAKU.....	20
20. PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VLAKU PŘIPRAVEN	22
21. NESOUHLAS S JÍZDOU, ZÁKAZ JÍZDY PROVOZNÍM DISPEČEREM	22
22. PRAVIDLA POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ	23
23. PRAVIDLA POSKYTOVÁNÍ INFORMACE O PROGNÓZE JÍZDY VLAKU.....	24
24. POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE	24
25. ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE VLAKŮ	24
26. POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT	26
27. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ VÝKONŮ A CEN MEZI IM A DOPRAVCEM	27
28. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ BONUSU ZA VOZY MODERNIZOVANÉ ZA ÚČELEM SNIŽOVÁNÍ EMISÍ HLUKU.....	27
29. POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT	28
30. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY MEZI IM A DOPRAVCEM	28
31. REKLAMACE.....	28
32. ČINNOST DOPRAVCE A IM V PŘÍPADĚ PORUCHY SPIS	28
33. POSTUP PŘI PORUCHÁCH SPIS	29
34. PLÁNOVANÁ ÚDRŽBA SPIS	29
35. ZMĚNY PŘEDPISU A JEHO PŘÍLOH.....	30
36. ZMOCŇOVACÍ USTANOVENÍ	30
37. ZRUŠOVACÍ USTANOVENÍ	30
PŘÍLOHY	30
Příloha A	1
Seznam souvisejících předpisů a dokumentů	1
Příloha B.....	1
Pokyny pro pořizování dat dopravci do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku	1
Příloha C.....	1
Přehled úkonů používaných na síti SŽ	1
Příloha D	1
Pravidla pro používání funkcí hnacích vodidel v datové komunikaci na síti SŽ	1
Příloha E.....	1
Informace o železniční infrastruktuře a jejích změnách.....	1

ROZSAH ZNALOSTI

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti 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 znalosti pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalosti, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

Organ. složka	Pracovní činnosti nebo zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
GŘ SŽ a organizační jednotky	Ředitelé O5, O11, O12, O13, O14, O15, O16, O22, O25, O26, CDP a jimi určené zaměstnanci	úplná
	Zaměstnanci řízení provozu	Informativní, Příloha C - úplná
	Ředitelé OŘ, CTD a jimi určené zaměstnanci (včetně zaměstnanců odborných správ)	Úplná
	Ředitel SŽG a jím určené zaměstnanci (včetně zaměstnanců odborných správ)	informativní
Dopravce	Odpovědný zástupce dopravce a jím určené zaměstnanci	úplná

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

ZKRATKY A ZNAČKY

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

CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
CDP	Centrální dispečerské pracoviště SŽ
CI.....	Common Interface – Společné rozhraní pro datovou komunikaci
CISJŘ.....	Celostátní informační systém o jízdních řádech dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
COMPOST	IS centrálně evidující složení vlaků zaslaná z IS jednotlivých dopravců
CSV	Centrální systém výluk – IS, který zpracovává a publikuje informace o plánovaných výlukách
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
CRD	Common Repository Domain – Společná referenční databáze
CRID	Case Reference ID – jedinečný identifikátor objektu Složka
D3	Trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3
DA	Dispečerský aparát
DJŘ.....	Datový jízdní řád
DOMIN	IS centrálně evidující veškerá omezení infrastruktury; tento systém naplňuje požadavky na vedení IRN databáze dle TAF TSI
dopravce	Provozovatel drážní dopravy, který je držitelem platné licence ve smyslu zákona o dráhách
DYPOD	Dynamické prohlášení o dráze; IS zobrazující informace o drahách provozovaných SŽ
DÚ	Drážní úřad
EDD	Elektronický dopravní deník
EGID MZ	Jednoznačný identifikátor mimořádné zásilk
ETD	IS zajišťující zpracování a distribuci elektronické formy tabelárních jízdních řádů na hnací vozidla
GRADO.....	Grafická dopravní dokumentace
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway; druh vlakového rádiového zařízení
GTN.	Graficko technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
GVD	Grafikon vlakové dopravy
HV	Hnací vozidlo – pro účely tohoto Předpisu se hnacím vozidlem rozumí: hnací vozidlo, elektrická a motorová jednotka nebo speciální hnací vozidlo
HW	Hardware
ID	Identifikátor
IM	Manažer infrastruktury / infrastrukturní manažer, společnost plnící roli vlastníka, provozovatele dráhy a přidělcce kapacity
INDIK.....	IS shromažďující a vyhodnocující informace ze zařízení v kolejišti, která diagnostikují účinky jedoucích železničních vozidel na železniční infrastrukturu
IRN	Infrastructure Restriction Notice Database, databáze omezení infrastruktury předepsaná v TAF TSI; obsahuje veškerá omezení železniční infrastruktury
IS	Informační systém, v kontextu míněn jako aplikační software
ISC.....	Informační systémy pro cestující
IS dopravce .	Obecný IS dopravce, který datově komunikuje se SPIS
ISOŘ	Informační systém operativního řízení
ISOŘ CDS	Informační systém operativního řízení - centrální dispečerský systém
ISOŘ CDS SGVD	Informační systém operativního řízení - klient ISOŘ, který umožňuje vedení dopravní dokumentace na tratích řízených dle předpisu SŽDC D3
JŘ	Jízdní řád
KADR	IS pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání směnového plánu do ISOŘ
KAFR.....	IS SŽ obsahující informace o společnostech majících vztah se SŽ
KANGO	IS pro sestavu ročního JŘ a jeho pravidelných změn
KANGO KMEN	IS SŽ obsahující podrobný dopravní datový popis železniční infrastruktury
KAPO	IS pro evidenci výkonů a ceny za použití dráhy jízdou vlaku, dalších služeb a souvisejících sankcí
Lv	Lokomotivní vlak
MIMOZA	IS pro zajištění agendy přepravy mimořádných zásilek
ND.....	Náhradní doprava evidovaná
NDN.....	Náhradní doprava neevidovaná

O5	Odbor obchodních a smluvních vztahů
O11	Odbor řízení provozu
O12	Odbor plánování a koordinace výluk
O16	Odbor jízdního řádu
O22	Odbor informatiky
OŘ.....	Oblastní ředitelství SŽ
PA.....	Provozní aplikace SŽ
PAID	Path ID – jedinečný identifikátor objektu datového jízdního řádu (trasy)
PD	Provozní dispečer SŽ
pořízení zprávy	Vytvoření zprávy v IS a její předání do cílové aplikace SPIS; pořízení končí kladným zapracováním zprávy v cílové aplikaci SPIS.
pp	Podle potřeby
PRID.....	Path Request ID - jedinečný identifikátor objektu žádosti o trasu
railML®	formát datové výměny v železničním sektoru – více informací www.railml.org
RailTopoModel	objektový způsob datového popisu infrastruktury v souladu s IRS 30100 UIC (International Railway Standard 30100 RailTopoModel – Railway infrastructure topological model)
REVOZ	IS zajišťující registr hnacích a speciálních vozidel
RFC.....	Koridor pro nákladní dopravu dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu
RID	Úmluva COTIF, Příloha I, Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RNE	RailNetEurope, mezinárodní organizace evropských provozovatelů drah, manažerů infrastruktury a přidělců kapacity, jejímž cílem je zajištění harmonizovaných podmínek pro přístup na evropskou železniční síť
RNE PCS.....	Path Coordination System; systém je provozován RNE a zajišťuje vzájemnou spolupráci a výměnu dat při řešení mezistátních žádostí o trasy
RNE TIS.....	IS pro sledování pohybu mezistátních vlaků; systém je vlastněn RNE a nabízí informace o pohybu vlaků v Evropě jak dopravcům, tak i zúčastněným IM
RSRD	Rolling Stock Reference Database - referenční databáze kolejových vozidel
SJŘ.....	Sešitový jízdní řád
Služ	Služební vlak
SPIS	Soubor provozních informačních systémů, vzájemně propojených, tvořící jeden provázaný komplexní informační systém SŽ
Sv	Soupravový vlak
SW	Software
SŽ	Správa železnic, státní organizace, plní roli IM i roli dopravce
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, plní roli IM i roli dopravce (nově SŽ)
SŽDC D1.....	Dopravní a návěštní předpis
SŽDC D3.....	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽ D7	Předpis pro operativní řízení provozu
TJŘ	Tabelární jízdní řád
TSI TAF.....	Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006
TSI TAP.....	Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému
TRID	Train ID – jedinečná evropská identifikace objektu vlaku
TRS	Trafový rádiový systém; druh vlakového rádiového zařízení.
TTP.....	Tabulky traťových poměrů
UIC	Mezinárodní železniční unie
VNJŘ.....	Výlukový nákrešný jízdní řád
vozidlo	Technický prostředek na vlastních kolech označený vlastním jedinečným číslem přiděleným Drážním úřadem
VITAMIN.....	IS poskytující data z informačních tabulí pro cestující
WebCOMPOST	Webová aplikace pro pořízení datových informací Složení vlaku a Vlak připraven a jejich zaslání do COMPOST
WS	Webová služba

1. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 1.1. Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ) provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu podle zákona č. 77/2002 Sb. (Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů). Vykonává tak roli provozovatele dráhy podle zákona č. 266/1994, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). Současně podle § 32 odstavce (1) zákona o dráhách vykonává SŽ roli přidělece kapacity pro celostátní dráhu, regionální dráhy, a veřejně přístupné vlečky, které provozuje, a ostatní dráhy těchto uvedených kategorií, které jsou ve vlastnictví státu. SŽ musí podle § 23 odstavce (1) zákona o dráhách umožnit provozování drážní dopravy a zajistit nediskriminačním způsobem přístup ke službám, které v této souvislosti poskytuje, všem oprávněným provozovatelům drážní dopravy (dále jen dopravcům) za cenu sjednanou podle cenových předpisů (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách v platném znění).
- 1.2. Pro splnění výše uvedených podmínek provozuje SŽ soubor provozních informačních systémů (dále jen SPIS), kde se jednotlivé informační systémy (dále jen IS) a jejich moduly vzájemně propojují do jednoho integrovaného celku. SPIS komunikuje též s IS dopravce a IS provozovatelů okolních železničních infrastruktur. Tato komunikace je vytvářena v souladu s aktuálním stavem procesu implementace Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006 (dále jen TSI TAF) a dle Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě transevropského železničního systému“ (dále jen TSI TAP), v případě dříve vytvořených datových komunikací pak v souladu s vyhláškami UIC (Mezinárodní železniční unie). Datová komunikace je vytvářena pro vlaky nákladní i osobní dopravy. Nad rámec definovaný TSI TAF a TSI TAP poskytuje SŽ všem dopravcům přímý přístup do svých vybraných IS s cílem maximálního zjednodušení a sjednocení podmínek pro vzájemnou komunikaci mezi dopravci a manažerem infrastruktury (dále také IM) a to pro vlaky osobní i nákladní dopravy.
- 1.3. Cílem předpisu SŽ Is10 – Předpis SŽ pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (dále jen „tento Předpis“) je definování podmínek přístupu a používání SPIS zaměstnanci IM SŽ a jednotlivých dopravců. Tento Předpis je tak závazný pro zaměstnance všech složek SŽ, kteří přichází do styku s dopravci. Tento Předpis je dále závazný pro zaměstnance všech dopravců provozujících dopravu na síti SŽ, včetně zaměstnanců SŽ vykonávajících činnost dopravce a platí v přiměřeném rozsahu i pro zaměstnance žadatele, který není držitelem platné licence ve smyslu zákona o dráhách.
- 1.4. Tento Předpis stanovuje zásady pro:
 - a) příjem dat z IS dopravce do SPIS,
 - b) vkládání dat zaměstnanci dopravce a IM do vybraných aplikací SPIS,
 - c) poskytování dat ze SPIS do IS dopravce,
 - d) technologické a technické podmínky a termíny pro předávání dat mezi IS dopravce a SPIS, resp. pro vložení údajů dopravcem do SPIS,
 - e) předávání informací mezi jednotlivými IS v rámci SPIS,
 - f) předávání informací ze SPIS do ostatních IS,
 - g) postupy při obsluze SPIS,
 - h) přístupy do SPIS,
 - i) postupy při poruchách.
- 1.5. Povinnost zadávat údaje do SPIS mají:
 - a) Zaměstnanci dopravce, kteří:
 - objednávají kapacitu dráhy,
 - podávají žádosti o změnu přidělené kapacity dráhy,
 - aktivují vlaky s přidělenou kapacitou dráhy – tedy zasílají informaci o tom, že daná trasa nebo její část bude pro daný kalendářní den skutečně využita,
 - deaktivují vlaky s přidělenou kapacitou dráhy – tedy zasílají informaci o tom, že pro daný kalendářní den nepojede žádný vlak v dané trase nebo její části a vzdávají se přidělené kapacity dráhy pro tuto trasu, resp. vybraný úsek trasy,
 - zasílají zprávy vytvořené při přípravě vlaku před odjezdem z výchozího nebo nácestného dopravního bodu,
 - zasílají zprávy během jízdy vlaku o tom, že vlak končí svou jízdu v jiném než JŘ předpokládaném cílovém dopravním bodu,
 - odesílají zprávu o požadovaném přerušení jízdy vlaku, odstavení vlaku nebo informace o předpokládané odchylce od přiděleného JŘ,
 - odsouhlasují cenu za výkony podléhající zpoplatnění, **vypočtené, evidované a předkládané IM k odsouhlasení** prostřednictvím SPIS,

- vkládají do vybraných aplikací SPIS údaje o vlacích, na jejichž základě jsou vlaky zařazovány do příslušného režimu zpoplatnění použití dráhy,
 - pořizují informace do SPIS týkající se hnacích vozidel.
- b) Zaměstnanci SŽ, kteří:
- stanovují rozsah a technické parametry železniční infrastruktury v aplikacích SPIS,
 - aktuálně zaznamenávají omezení železniční infrastruktury, která mají dopad na aktuálně dostupnou kapacitu infrastruktury nebo omezují technické parametry vlaků vůči stavu publikovanému v Prohlášení o dráze,
 - posuzují a následně určují JŘ a přidělují kapacitu dráhy pro požadovaný vlak,
 - posuzují a schvalují předkládané požadavky dopravců na aktivaci vlaků, toto posouzení provádí vzhledem k dopravní situaci a zejména aktuálnímu stavu dostupné železniční infrastruktury,
 - posuzují předkládané požadavky dopravců na změny parametrů přidělených vlaků, toto posouzení provádí vzhledem k dopravní situaci a zejména aktuálnímu stavu dostupné železniční infrastruktury,
 - řídí železniční provoz a pořizují informace o jízdě vlaků dopravců po železniční infrastruktuře,
 - reagují na aktuální změny v provozní situaci a přijímají okamžitá opatření k zajištění plynulosti drážní dopravy a minimalizaci zpoždění všech vlaků všech dopravců,
 - provádí **ve SPIS kontrolu parametrů zpoplatněných** výkonů dopravců na dráhách provozovaných SŽ z hlediska zpoplatnění, odsouhlasují je s určeným zaměstnancem dopravce a následně vytváří podklady k fakturaci cen za přidělení kapacity dráhy a cen za použití dráhy jízdou vlaku **nebo (v případě vleček) posunového dílu a bonusu za modernizované vozy**,
 - zajišťují předání informací ze SPIS do dalších IS,
 - vydávají svolení k jízdě na vlečku a svolení k jízdě z vlečky.

2. POPIS JEDNOTLIVÝCH INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ IM

SPIS tvoří následující IS a aplikace:

- a) **Neobsazeno**
- b) COMPOST – IS, který přebírá z IS dopravce zaslané datové informace *Složení vlaku* a *Vlak připraven* a příslušná data předává i do ostatních aplikací SPIS. Také umožňuje datově přijmout z IS dopravce číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo vlaku.
- c) CSV – Centrální systém výluk. IS pro vytváření plánu výlukových akcí na železniční infrastruktuře a přípravu zpracování výlukových opatření včetně rozkazů o výluce. Pro ostatní IS předává v datové formě všechny potřebné informace o plánovaných výlukách a jejich dopadech na železniční infrastrukturu.
- d) CISJŘ – Celostátní informační systém o jízdních řádech. IS provozovaný Ministerstvem dopravy, obsahující veřejně přístupné jízdní řády vlaků veřejné osobní dopravy.
- e) DOMIN – IS DOMIN – IS, který obsahuje databázi všech omezení infrastruktury provozované SŽ, která mají vliv na dostupnou kapacitu dráhy.
- f)
- g) DYPOD – IS zobrazující informace o dráze celostátní, regionální a místní provozované SŽ.
- h) EDD – **PA** umožňující výpravčím vedení elektronické dopravní dokumentace.
- i) ETD – IS zajišťující zpracování a distribuci elektronické formy tabelárních jízdních řádů (dále jen TJŘ). S daty o TJŘ poskytuje od data vyhlášení i vybrané údaje z TTP pro zvolený vlak.
- j) GTN – **PA** umožňující vést elektronickou dopravní dokumentaci automatizovaně na základě činnosti zabezpečovacího zařízení nebo ruční obsluhou a zajišťující automatické stavění vlakových cest.
- k) GRADO – **PA** umožňující vést elektronickou dopravní dokumentaci automatizovaně na základě činnosti zabezpečovacího zařízení a zajišťující automatické stavění vlakových cest.
- l) INDIK – IS shromažďující a vyhodnocující informace ze zařízení v kolejišti, která diagnostikují účinky železničních vozidel na železniční infrastrukturu, technický stav pojezdu vozidla a skutečný a zadaný rozbor vlaku.
- m) ISC – informační systémy pro cestující. Jedná se souhrnný název IS SŽ sloužících k poskytování vizuálních nebo zvukových informací o vlacích veřejné osobní dopravy. Součástí ISC jsou IS v prostoru železničních stanic a další IS zobrazující informace pro cestující veřejnost. Pro účely tohoto Předpisu je za ISC považován i Celostátní informační systém o jízdních řádech (dále jen CISJŘ).
- n) ISOŘ – IS zajišťující operativní řízení jízdy vlaků. Přebírá potřebné informace z aplikací SPIS a předává je ve formě Plánu vlakové dopravy do IS, zajišťujících podporu pro úsekové nebo místní operativní řízení provozu. Z těchto IS pak přebírá informace o jízdě vlaku a omezeních infrastruktury, které distribuuje do IS dopravce, ostatních aplikací SPIS a IS okolních IM.

- o) ISOŘ CDS SGVD – klient ISOŘ, který umožňuje vedení elektronické dopravní dokumentace na tratích řízených dle předpisu SŽDC D3.
- p) KADR – IS pro předkládání žádostí o trasy a změny tras ze strany dopravců, vytváření návrhů JŘ pro tyto trasy SŽ, odsouhlasení těchto návrhů dopravcem a následné přidělení kapacity dráhy. IS provádí automatický výpočet poplatků za přidělení kapacity jednotlivým dopravcům. IS umožňuje zpracování žádostí pravidelných změn JŘ. IS umožňuje dopravcům provádět aktivace, deaktivace vlaků, změny vybraných parametrů přidělené trasy a zajistí přenos těchto informací do návazných aplikací SPIS.
- q) KAFR – IS obsahující informace o společnostech majících se SŽ smluvní vztah v oblasti provozování dráhy a drážní dopravy nebo souvisejících s registrem vozidel SŽ a od data vyhlášení i informace o uživateli nebo kontaktních osobách. Současně obsahuje informace o vlečkách na síti SŽ.
- r) KANGO – IS pro přípravu ročního JŘ a do data vyhlášení i jeho pravidelných změn. Obsahuje data všech vlakových tras všech dopravců pro dané období JŘ, vyjma tras ad hoc. Tyto vlakové trasy se předávají automaticky v datové podobě do ostatních SPIS a IS dopravce.
- s) KANGO KMEN, IS, který slouží k vytvoření podrobného datového popisu železniční infrastruktury, užívaný v návazných IS. Tento společný datový popis železniční infrastruktury ve formě bodů a hran a jejich podrobných údajů je základním předpokladem pro fungování a vzájemné porozumění všech návazných aplikací SPIS a spolupracujících IS dopravce. KANGO KMEN je zdrojovou databází lokalit v ČR pro Společnou referenční databázi (dále jen CRD).
- t) KAPO – IS pro evidenci výkonů a **výpočet cen** za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí. Pro svou činnost přebírá data z ostatních aplikací SPIS.
- u) MIMOZA – IS zajišťující zpracování agendy mimořádných zásilek s podporou vytvoření a zobrazení přepravních plánů a odpovídajících dopravních opatření včetně identifikátoru EGID MZ.
- v) RNE PCS – koordinační nástroj pro přípravu jízdních řádů mezi evropskými provozovateli drah a dopravci, který zajišťuje vzájemnou harmonizaci objednávek tras vlaků ze strany dopravců a vzájemnou koordinaci vytvářených jízdních řádů mezi provozovateli drah. IS je provozován RNE (RailNetEurope - mezinárodní organizací evropských provozovatelů drah, manažerů infrastruktury a přidělců kapacity). Ve smyslu tohoto Předpisu je RNE PCS považován za IS sousedního IM.
- w) RNE TIS – IS shromažďující a poskytující dopravcům a manažerům infrastruktury informace o prognóze a jízdě mezinárodních vlaků včetně dalších informací. IS je provozován RNE. RNE TIS předává a přijímá data ze SPIS. Ve smyslu tohoto Předpisu je RNE TIS považován za IS sousedního IM.
- x) REVOZ – registr vozidel. Obsahuje informace o schválených řadách hnacích vozidel a řadách speciálních hnacích vozidel v rozsahu předpisů SŽ (ČD) D2/1. Současně obsahuje informace registrů hnacích a speciálních vozidel dopravců a dalších držitelů, kteří tyto údaje pořizují do registru buď manuálně, nebo prostřednictvím datové výměny z vlastního IS. Od data vyhlášení obsahuje informace o tažených vozidlech na síti SŽ. Od data vyhlášení zajišťuje veškeré funkce referenční databáze kolejových vozidel (dále jen RSRD) pro držitele SŽ. Data o řadách vozidel a jednotlivých vozidlech se využívají v návazných aplikacích SPIS. Za schválenou řadu nebo HV se považuje i schválení pro účely zkušebního provozu.
- y) **VITAMIN – IS zobrazující data příjezdů a odjezdů z informačních tabulí pro cestující. Odběratelům dat je dostupná WS) VITAMIN, poskytující informace z informačních tabulí pro cestující. WS VITAMIN dále slouží dodavatelům informačních systémů pro cestující (dále jen ISC) k získání dat o přidělených JŘ vlaků veřejné osobní dopravy a pro zápis informací z informačních tabulí.**
- z) WebCOMPOST – aplikace, která umožňuje dopravcům bez vlastního IS pořídit a do COMPOST zaslat datové informace Složení vlaku a Vlak připraven. Také umožňuje dopravcům pořídit i číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo vlaku a zobrazit TJŘ.

3. POPIS DATABÁZÍ

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

- a) databáze základního popisu infrastruktury z KANGO KMEN:
 - tato databáze vytváří datový model popisu železniční infrastruktury ve dvou základních vrstvách:
 - vrstva bodů a hran – se základními údaji k těmto rozhodujícím elementům,
 - vrstva kolejí – podrobný popis traťových a staničních kolejí; obsahuje úplný popis kolejové sítě SŽ včetně potřebných navazujících informací,
 - základní struktura bodů a hran obsahuje popis všech drah celostátních, regionálních a místních (včetně tratí jiných vlastníků než SŽ) a některých vleček; současně obsahuje i popis vybraných bodů a hran zahraničních železničních sítí,
 - popis sítě je poplatný simulačnímu modelu KANGO a svou podrobností odpovídá požadavkům na provádění dopravně-technologických výpočtů (např. jízdní doby, provozní intervaly, následná mezidobí, ukazatele kapacity),
 - databáze popisu infrastruktury se aktualizuje k termínům zpravidla shodným s termínem příslušné změny JŘ a dále k termínům plánovaných zásadních změn infrastruktury v souvislosti s probíhajícími

rozhodujícími stavbami na železniční síti. Tyto termíny jsou pro období platnosti JŘ vyhlašovány na <http://provoz.spravazeleznice.cz>,

- b) databáze popisu základních parametrů vozidel z REVOZ, která obsahuje:
- základní parametry všech řad a typů hnacích vozidel a speciálních vozidel schválených DÚ v rozsahu předpisů D2/1,
 - parametry jednotlivých hnacích, speciálních a tažených vozidel, které jsou poskytnuty IM jednotlivými držiteli vozidel,
 - další detailní parametry potřebné pro výpočty jízdních dob a dalších veličin (např. spotřeba energií),
- c) databáze jízdního řádu:
- obsahuje data všech vlakových tras vytvořených v KANGO,
 - obsahuje data všech vlakových tras vytvořených v KADR,
 - obě databáze (KANGO, KADR) popisují veškeré potřebné údaje o topologické a časové poloze jednotlivých vlakových tras a všech údajích potřebných pro zajištění těchto jízd; jedná se např. o parametry souprav a hnacích vozidel, kalendáře jízdy v jednotlivých úsecích, dopravních odpovědných za jízdu vlaku v konkrétním úseku, činnostech prováděných v dopravních bodech atd.,
- d) databáze Plánu vlakové dopravy:
- obsahuje aktuální informace o plánovaném využití jízdních řádů vlakových tras v konkrétní den konkrétními vlaky,
 - databáze je vytvářena v ISOŘ / KADR na základě informací o aktivaci a deaktivaci vlaků a je distribuována na **provozní aplikace pro přímé řízení provozu (EDD, GTN, GRADO)**; slouží pro operativní řízení jízdy vlaků a je základním předpokladem pro zahájení jízdy všech vlaků,
- e) databáze skutečné jízdy vlaků:
- centrálně zaznamenává skutečnou jízdu vlaku v jednotlivých dopravních bodech; údaje jízdy jsou zaznamenávány automaticky z činnosti zabezpečovacího zařízení do GTN a GRADO nebo manuálně - vedením elektronické dopravní dokumentace EDD, resp. ISOŘ CDS SGVD a zasílány do centrální databáze; současně obsahuje základní parametry vlaků v rozsahu zprávy Rozbor vlaku (činná hnací vozidla na vlaku, celková hmotnost vlaku, celková délka vlaku, počet vozů a počet náprav) a zprávy Vlak připraven (spojení na strojvedoucího); součástí sledování jsou i údaje o **narušení jízdy vlaku** a důvodech jeho vzniku v jednotlivých dopravních bodech,
 - databáze je centrálně vedena v ISOŘ,
- f) databáze provozních parametrů vlaků:
- obsahuje data o složení vlaků nákladní a osobní dopravy – podrobné údaje o skutečných parametrech vlaků a jednotlivých vozů na vlaku; tato data jsou předpokladem pro zahájení jízdy vlaku z výchozí stanice nebo stanice, kde dochází ke změně složení soupravy,
 - databáze je vedena v COMPOST,
- g) databáze o plánovaných a uskutečněných jízdách vlaků:
- obsahuje vybrané údaje z databází jízdního řádu vlakových tras, Plánu vlakové dopravy a uskutečněných jízd; slouží jako podklad pro automatizovaný výpočet a odúčtování cen a sankcí za použití dráhy, spotřebu elektrické energie a návazných služeb IM v KAPO,
 - slouží též pro vytváření reportů a podrobných rozborů činnosti IM a všech zúčastněných dopravců.
- 3.2. Databáze popisu infrastruktury, parametrů vozidel a jízdního řádu nesou rozhodující údaje pro správnou kalkulaci výše ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí.
- 3.3. Informace do systému musí být zadané včas a v souladu se skutečností a stanoveným postupem. Podrobný postup pro zadávání údajů a obsluhy aplikací je uveden v Uživatelských příručkách, Provozních řádech nebo návoděch jednotlivých IS.

4. PŘEDPOKLADY PRO DATOVOU VÝMĚNU SE SPIS

- 4.1. Ustanovení této části lze uplatnit i na datovou výměnu mezi SPIS a IS ostatních společností nebo mezi jednotlivými součástmi SPIS. V případě, že v souvislosti s datovou výměnou dochází k finančnímu plnění, je nutné uzavřít mezi oběma stranami samostatný smluvní vztah, a to i tehdy, jedná-li se o komunikaci mezi SPIS a IS dopravce. Postupy pro uzavření smluvního vztahu ve smyslu tohoto odstavce nejsou řešeny tímto Předpisem. Povinnosti a práva týkající se dopravce lze použít i pro žadatele, který není držitelem platné licence

- ve smyslu zákona o dráhách, popřípadě pro jiné právnické nebo fyzické osoby; **v tomto případě platí ustanovení tohoto předpisu i pro tyto žadatele.**
- 4.2. Základním předpokladem pro vzájemnou datovou výměnu jsou funkční IS schopné této datové výměny na obou stranách. Funkčnost IS a vzájemné datové výměny je potvrzena Certifikátem správnosti datové komunikace. Zahájení datové výměny mezi SPIS a IS dopravce je možné na základě Souhlasu s datovou výměnou vydaného SŽ pro všechny níže uvedené typy datové výměny.
- 4.3. Pro vzájemné propojení SPIS a IS dopravce mohou probíhat následující typy datové výměny:
- a) poskytování údajů o železniční infrastruktuře,
 - b) naplnění a aktualizace údajů o hnacích vozidlech do registru vozidel IM,
 - c) zajištění datové komunikace v rámci dialogu žádost o trasu,
 - d) zajištění datové komunikace v rámci dialogu příprava vlaku před odjezdem,
 - e) zajištění datové komunikace v rámci dialogu jízda vlaku,
 - f) poskytování informací o omezeních provozu na infrastruktuře,
 - g) zajištění datové komunikace v rámci dialogu při vyúčtování poplatků a sankcí.

5. PRAVIDLA DATOVÉ VÝMĚNY

- 5.1. Komunikační rozhraní, obsah a struktura vyměňovaných zpráv včetně kódování jednotlivých položek je uvedena v datovém rozhraní platném pro příslušnou aplikaci. Datové rozhraní je zveřejněné v elektronické podobě na <http://provoz.spravazeleznice.cz>. Změny vyhlášeného datového rozhraní budou oznámeny nejméně půl roku před účinností změny datového rozhraní prostřednictvím <http://provoz.spravazeleznice.cz>. SŽ si vyhrazuje právo upravovat zveřejněné datové rozhraní i v termínu kratším, pokud reaguje na změny TSI TAF/TAP nebo na změny legislativy. Změny datového rozhraní realizují jednotlivé strany datové výměny ve svých IS vždy na vlastní náklady, pokud se nedohodnou jinak.
- 5.2. Vytvořené a odeslané zprávy musí obsahovat údaje v souladu s tímto Předpisem, vyhlášeným datovým rozhraním a pravidly uvedenými v Provozním řádu příslušné aplikace nebo dokumentu podobného charakteru. Vyměňované zprávy jsou generovány na základě akcí uživatele v rámci SPIS nebo IS dopravce. Datová komunikace zajistí, že zpracování přijatých informací bude oběma IS provedeno okamžitě.
- 5.3. Obě strany datové výměny stanoví takové procesy, aby zajistily ochranu, integritu a pravost vyměňovaných informací proti riziku nepovoleného přístupu, změně, zpoždění, zničení nebo ztrátě.
- 5.4. Údajové základny informačních systémů jsou automaticky zálohovány, což v případě potřeby umožní jejich obnovení.
- 5.5. Obě strany datové výměny zajistí, aby bylo zřízeno kontrolní pracoviště příslušného IS, které odpovídá za bezproblémový provoz a případné řešení okamžitých problémů v souvislosti s datovou výměnou.
- 5.6. Pokud dojde k výpadku propojení (nezávisle na příčině), obě strany datové výměny společně zajistí obnovení funkčnosti v co nejkratším termínu.
- 5.7. Obě strany datové výměny se vzájemně informují o plánovaných odstávkách IS. SŽ informuje o plánovaných odstávkách prostřednictvím <http://provoz.spravazeleznice.cz>.
- 5.8. Obě strany datové výměny zodpovídají za to, že obsah vyměňovaných informací není v rozporu s právem České republiky a podniknou všechna potřebná opatření pro neprodlené informování druhé strany při zjištění rozporu.
- 5.9. Obě strany datové výměny si vzájemně vyměňují informace ve stavu, v jakém je evidují ve svých informačních systémech a odpovídají za jejich správnost.
- 5.10. Obě strany datové výměny vedou formou chronologických elektronických záznamů evidenci o odvíslých, resp. přijatých zprávách (dále jen „Protokol“). Protokol je uchováván po dobu 30 kalendářních dnů.
- 5.11. V rámci datové výměny jsou vyměňovány pouze aktuální informace, případně jejich modifikace a rušení v souladu s vyhlášeným datovým rozhraním.
- 5.12. Datová výměna nad rámec zákonných povinností může být zpoplatněna.
- 5.13. Užívání vyměňovaných informací musí být definováno ve smluvním vztahu nebo Souhlasu s datovou výměnou. Pokud toto definováno není, mohou SŽ i dopravce vyměňované informace využívat k následujícím účelům:
- a) pro interní potřebu dopravce nebo pro informování jeho obchodních partnerů – spolupracujících dopravců, cestujících nebo přepravců,
 - b) pro interní potřebu IM, nebo ke sdílení informací IM se spolupracujícími provozovateli drah nebo přidělci kapacity,
 - c) zveřejnění informací cestujícím.

6. ŽÁDOST O DATOVOU VÝMĚNU

Dopravce informuje o požadavku na datovou výměnu Žádostí o datovou výměnu podanou písemnou formou na adresu ppdpřístup@spravazeleznic.cz. Žádost o datovou výměnu musí být podána zástupcem dopravce určeným ve smyslu ujednání smlouvy o provozování drážní dopravy. Součástí Žádosti o datovou výměnu musí být platný Certifikát správnosti datové komunikace, nejedná-li se o Žádost o testovací datovou výměnu. Podáním Žádosti o rutinní datovou výměnu dopravce deklaruje, že komunikace je funkční a může být zahájena k termínu uvedenému v Žádosti o datovou výměnu. Žádost o datovou výměnu musí obsahovat tyto informace:

- a) identifikační údaje dopravce,
- b) typ datové výměny (tj. **užívané datové rozhraní**),
- c) uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací komunikaci,
- d) kontaktní osoba Společné pracovní skupiny o datové výměně,
- e) kontaktní osoba žadatele pro jednotlivé typy datové výměny,
- f) název IS, pro které je požadována datová výměna,
- g) kontaktní údaje dodavatele IS pro jednotlivé typy datové výměny,
- h) kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů,
- i) požadovaný termín zahájení datové výměny.

7. CERTIFIKÁT SPRÁVNOSTI DATOVÉ KOMUNIKACE

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

8. SOUHLAS S DATOVOU VÝMĚNOU

- 8.1. Souhlas s datovou výměnou vydává SŽ na základě Žádosti o datovou výměnu. SŽ vydává jednomu dopravci jeden Souhlas s datovou výměnou.
- 8.2. Vydáním Souhlasu s datovou výměnou informuje SŽ dopravce o kladném vyřízení Žádosti o datovou výměnu a o zahájení datové výměny mezi SPIS a IS dopravce. Za SŽ je oprávněn vydat Souhlas s datovou výměnou ředitel Odboru **řízení provozu** (dále jen **O11**), který je také oprávněn Souhlas s datovou výměnou zrušit.
- 8.3. Souhlas s datovou výměnou se vydává na dobu v něm uvedenou a nabývá platnosti a účinnosti dnem v souhlasu uvedeným.
- 8.4. Souhlas s datovou výměnou obsahuje tyto náležitosti:
 - a) číslo Souhlasu s datovou výměnou,
 - b) identifikační údaje dopravce,
 - c) název IS, na které se Souhlas s datovou výměnou vztahuje,
 - d) uvedení skutečnosti, zda se jedná o rutinní nebo testovací komunikaci,
 - e) předmět datové výměny (tj. **užívané zprávy** nebo metody komunikace),
 - f) čísla Certifikátů správnosti datové komunikace pro jednotlivé typy datové výměny,
 - g) typ datové výměny (tj. **užívané datové rozhraní**),
 - h) kontaktní osoby Společné pracovní skupiny o datové výměně,
 - i) kontaktní osoba žadatele pro jednotlivé typy datové výměny,
 - j) kontaktní údaje dodavatele IS pro jednotlivé typy datové výměny,
 - k) kontaktní údaje kontrolních pracovišť pro případ řešení okamžitých problémů,
 - l) termín zahájení datové výměny,

- m) doba platnosti Souhlasu s datovou výměnou,
 - n) **Počet a identifikace procesních uživatelů.**
- 8.5. Datová výměna se řídí pravidly uvedenými v tomto Předpise. Pokud se datová výměna liší od těchto pravidel, musí být toto uvedeno v Souhlasu s datovou výměnou.
- 8.6. SŽ a dopravce zajistí informování svých dodavatelů o termínu zahájení datové výměny a jejích pravidlech.
- 8.7. Pro komunikaci mezi SPIS a IS dopravce je platný vždy právě jeden Souhlas s datovou výměnou. Dojde-li ke změně informací uvedených v Souhlasu s datovou výměnou, musí být vydán nový Souhlas s datovou výměnou.
- 8.8. Souhlas s datovou výměnou lze zrušit:
- a) na základě požadavku dopravce na ukončení datové výměny, podaného zástupcem dopravce určeným ve smyslu ujednání smlouvy o provozování drážní dopravy,
 - b) při závažném porušení pravidel datové výměny nebo ustanovení tohoto Předpisu nebo jiných závazných předpisů SŽ ze strany dopravce.
- 8.9. Souhlas s datovou výměnou bude ukončen:
- a) okamžikem, kdy SŽ obdrží závaznou informaci o ztrátě způsobilosti dopravce k provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných SŽ,
 - b) dnem ukončení smluvního vztahu založeného příslušnou smlouvou o provozování drážní dopravy, uzavřenou mezi SŽ a dopravcem,
 - c) **Uplynutím doby, na kterou byl souhlas vydán.**

9. SPOLEČNÁ PRACOVNÍ SKUPINA O DATOVÉ VÝMĚNĚ

- 9.1. Pro zajištění správné datové výměny vytvoří SŽ a dopravce Společnou pracovní skupinu, na které budou řešeny otázky spojené s datovou výměnou. Členové Společné pracovní skupiny jsou uvedeni v Souhlasu s datovou výměnou.
- 9.2. Jednání Společné pracovní skupiny o datové výměně se uskutečňují podle potřeby. SŽ i dopravce jsou povinni se jich zúčastnit. Svolání jednání může iniciovat SŽ i dopravce.

10. POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

- 10.1. Naplňování údajů o železniční infrastruktuře se provádí vždy pro každé období platné změny JŘ. Pro naplňování údajů slouží KANGO KMEN. Na <http://provoz.spravazeleznice.cz/> jsou vyhlášovány termíny vydání změn údajů o železniční infrastruktuře nad rámec změn JŘ. **Termín vydání změn údajů bude vyhlášen nejpozději 30 dní před termínem pro dodání podkladů dle čl. 10.9.**
- 10.2. Aktuální data o dráze celostátní, regionální a místní zveřejňuje provozovatel dráhy SŽ v informačním systému DYPOD.
- 10.3. Datové výstupy strukturovaných informací o infrastruktuře jsou poskytovány datovou komunikací. Konkrétní podmínky stanoví Datové rozhraní KANGO KMEN, které je umístěno na <http://provoz.spravazeleznice.cz/>. SŽ současně poskytuje základní popis infrastruktury v úrovni popisu bodů a hran na <http://provoz.spravazeleznice.cz/>.
- 10.4. Všechny IS, které využívají data o železniční infrastruktuře (body, hrany), jsou povinny zajistit si data aktuální sítě pro příslušně platné období změny JŘ. Z důvodu nesouladu tohoto popisu mohou být odmítnuta data k dalšímu zpracování SPIS.
- 10.5. SŽ zveřejňuje údaje TTP ve formátu PDF na <http://provoz.spravazeleznice.cz/>. Konkrétní podmínky a formát poskytovaných dat budou vyhlášeny na <http://provoz.spravazeleznice.cz/>.
- 10.6. SŽ zajišťuje předání lokalit v ČR do CRD. Seznam lokalit CRD v ČR je zveřejněn na <http://provoz.spravazeleznice.cz/>.
- 10.7. Délky jednotlivých hran KANGO KMEN jsou rozhodující pro kalkulaci ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí.
- 10.8. Data o železniční infrastruktuře se z hlediska dostupnosti dat dělí takto:
- a) data o infrastruktuře pro potřeby podání žádostí o kapacitu do ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 11 měsíců před začátkem platnosti příslušného JŘ,
 - b) data o infrastruktuře pro potřeby konstrukce ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 8 měsíců před začátkem platnosti příslušného JŘ,
 - c) data o infrastruktuře pro potřeby přidělení kapacity dopravní cesty ročního JŘ – musí být dostupná nejpozději 7 týdnů před začátkem platnosti příslušného JŘ,

- d) data o infrastruktuře pro potřeby přidělení kapacity dráhy v rámci změny ročního JŘ nebo žádostí ad hoc – musí být dostupná nejpozději 10 týdnů před začátkem platnosti příslušné změny JŘ nebo termínem vydání změn údajů o železniční infrastruktuře,
 - e) data o infrastruktuře TTP – musí být dostupná dle ustanovení Směrnice SŽ č. 83 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů.
- 10.9. Data o železniční infrastruktuře pořídí do dat KANGO KMEN oprávnění uživatelé **O11** a O16. Závazné podklady pro data o železniční infrastruktuře předá místně příslušné OŘ zástupcům O16 a **O11** co nejdříve, nejpozději však 21 dní před termíny uvedenými v článku 10.8. **Současně s těmito požadavky místně příslušné OŘ poskytne zástupcům O11 a O16 i podklady pro provedení požadovaných změn dat. Obsahová náplň těchto podkladů je specifikována v příloze E. Ke každému termínu dodání podkladů změny předá místně příslušné OŘ dokument Ř O11 a Ř O16 s popisem změn infrastruktury s uvedením skutečností dle přílohy E, kde bude uvedeno, které změny železniční infrastruktury v daném OŘ budou prováděny. Přílohou dokumentu jsou podklady dokládající tyto změny. Podklady sumarizuje a předává úsek OŘ/ÚŘP příslušného OŘ na základě podkladů úseku OŘ/ÚPI příslušného OŘ. Proces v rámci příslušného OŘ stanoví Ř OŘ.**
- 10.10. Pokud dojde ke změně ve stavu infrastruktury s vlivem na data o železniční infrastruktuře po termínu uvedeném v článku 10.8, oznámí tuto skutečnost místně příslušné OŘ zástupci O16 a **O11** neprodleně. Takto doporučené požadavky na změnu dat infrastruktury budou do dat o železniční infrastruktuře zapracovány pouze se souhlasem vedoucího zpracovatelského útvaru.
- 10.11. SŽ bude od data vyhlášení využívat objektový způsob datového popisu infrastruktury RailTopoModel v souladu s IRS 30100 UIC a formát datové výměny railML.

11. REGISTR VOZIDEL IM

- 11.1. SŽ vede v IS REVOZ registr vozidel pro evidenci řad a jednotlivých hnacích vozidel, elektrických a motorových jednotek nebo speciálních hnacích vozidel (dále jen HV), která jsou schválena DÚ pro pohyb na železniční síti provozované SŽ. Registr obsahuje veškeré údaje, které vyžaduje TSI TAF, TSI TAP, údaje požadované rozhodnutím Komise 2007/756/ES, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel a údaje obsažené v předpise SŽ (ČD) D2/1. Registr obsahuje též (od data vyhlášení) informace o tažených vozidlech.
- 11.2. HV obsažená v registru zadává každý dopravce nebo držitel hnacích vozidel a data o těchto vozidlech jsou sdílena všemi IS zařazenými ve SPIS, které je dále využívají pro svou činnost.
- 11.3. Povinně musí dopravce vložit do registru vozidel každé HV, které splňuje podmínky provozu na síti SŽ.
- 11.4. Informace o řadách vozidel jsou do REVOZ pořizovány oprávněným zaměstnancem SŽ na základě podkladů předaných vlastníkem, držitelem vozidla nebo dopravcem. **Lhůta na zapracování dodaných podkladů do IS REVOZ činí 10 pracovních dnů od doby předání kompletních údajů platných pro danou řadu HV. Pokud nebudou SŽ předány tyto podklady, nebude daná řada HV zadána do REVOZ. HV, jehož řada nebo podtyp nebude uveden v seznamu řad v REVOZ, nebude umožněn vstup na železniční síť provozovanou SŽ.**
- 11.5. Povinně musí dopravce od data vyhlášení vložit do Registru informace o tažených vozidlech, pro které vyžaduje uplatnění zvláštních režimů při výpočtu ceny za použití dráhy nebo budou informace o těchto vozidlech využívány pro informování cestujících.
- 11.6. Podmínky pro zadávání a vedení údajů do REVOZ stanoví Směrnice SŽ č. 92 „Provoz a užívání informačního systému Registr vozidel“, která je dostupná na <http://provoz.spravazeleznice.cz>.
- 11.7. Popis datové komunikace s REVOZ pro účely datového zápisu informací o vozidlech stanoví Datové rozhraní REVOZ, které je umístěno na <http://provoz.spravazeleznice.cz>.

12. ROZHRANÍ DATOVÉ KOMUNIKACE A FORMÁT DATOVÉ KOMUNIKACE SE SPIS

- 12.1. SŽ pro komunikaci s dopravci využívá Common Interface (Společné rozhraní pro datovou komunikaci s aplikacemi SPIS – dále jen CI). Do doby vyhlášení bude SŽ využívat i jiné komunikační kanály než CI uvedené v popisu datového rozhraní příslušné aplikace.
- 12.2. Pro komunikaci mezi aplikacemi SPIS v rámci SŽ může být využíván i jiný komunikační kanál než CI. Obdobný postup může být uplatněn i pro komunikaci mezi aplikacemi SPIS SŽ a spolupracujícím IM, pokud tento využívá aplikaci užívanou i na síti SŽ.
- 12.3. Pro komunikaci se SPIS je využíván datový formát předepsaný v TSI TAP a TSI TAF.
- 12.4. Dokumentace popisující formát datové komunikace používané pro datovou výměnu s jednotlivými aplikacemi SPIS je zveřejněna na <http://provoz.spravazeleznice.cz>. Seznam platných dokumentů je uveden v Příloze A k tomuto Předpisu.

13. PŘÍSTUPY DO SPIS

- 13.1. Dopravce i SŽ v případě datové výměny IS – IS odpovídají za to, že obsluhu IS provádí pouze jimi určené oprávněné osoby.
- 13.2. Každá dopravcem určená oprávněná osoba musí mít svůj osobní přístup do IS. Tato osoba odpovídá za to, že její přístup nebude zneužit.
- 13.3. V některých případech nabízí SŽ dopravcům pořízení dat prostřednictvím svých IS. V tomto případě jsou dopravci povinni poskytnout SŽ údaje osobní identifikace příslušných uživatelů.
- 13.4. Žádost o přístupy do IS SŽ musí být podána zástupcem dopravce určeným ve smyslu ujednání smlouvy o provozování drážní dopravy. Žádost o přístupy nebo jejich aktualizaci do IS SŽ zašle žadatel prostřednictvím formuláře zveřejněného na <http://provoz.spravazeleznic.cz> na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Dopravce nese odpovědnost za aktuálnost seznamu určených oprávněných osob.
- 13.5. Dopravce může také na základě souhlasu SŽ přidělovat přístupy do některých aplikací SŽ svým zaměstnancům. Toto smí provádět zástupce dopravce určený ve smyslu ujednání smlouvy o provozování drážní dopravy.
- 13.6. Od data vyhlášení je možné podávat žádosti o přístupy prostřednictvím aplikace KAFR.
- 13.7. O přístupy do SPIS pro zaměstnance SŽ žádá vedoucí zaměstnanec **odboru GR, OJ nebo jím určený zástupce** prostřednictvím formuláře zveřejněného na <http://provoz.spravazeleznic.cz/>, který zašle na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz. Vedoucí zaměstnanec **odboru GR, OJ nebo jím určený zástupce** odpovídá za aktuálnost seznamu určených oprávněných osob.
- 13.8. Přístupy do aplikací SŽ pro jiné společnosti, než dopravce zašle žadatel prostřednictvím formuláře zveřejněného na <http://provoz.spravazeleznic.cz/> na adresu ppdpristup@spravazeleznic.cz.
- 13.9. Přístup do konkrétní aplikace včetně přiřazení výše oprávnění (role) určuje Provozní řád nebo jiný dokument SŽ vydaný k dané aplikaci (např. Návod pro obsluhu).

14. OVLÁDÁNÍ APLIKACÍ SPIS

- 14.1. Ovládání aplikací SPIS včetně datové komunikace se řídí ustanoveními Provozních řádů nebo jiných dokumentů provozní řády nahrazujících. Seznam dokumentů popisujících ovládání aplikací SPIS je uveden v Příloze A.
- 14.2. Pokyny pro pořizování dat dopravci do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku jsou uvedeny v Příloze B.
- 14.3. Zaměstnanci dopravce i IM plně odpovídají za včasnost, plnopočetnost a správnost informací pořízených do aplikací SPIS. Dopravce musí uvést informace výhradně do určených položek, aby bylo zajištěno správné chování aplikací SPIS a informování zaměstnanců IM o skutečnostech majících vliv na řízení provozu.

15. ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU

- 15.1. Podmínky podání žádosti o trasu platné v období platnosti příslušného JŘ jsou definovány v příslušném Prohlášení o dráze.
- 15.2. Z pohledu IM je základem pro zajišťování služeb dopravcům obchodní případ IM. Tento obchodní případ IM je prezentován žádostí o kapacitu a trasu vlaku, vůči které se následně odehrává přidělení kapacity a vlakové trasy, jízda konkrétního vlaku v konkrétní den i následné zúčtování cen za přidělení kapacity dráhy, použití dráhy i návazných služeb. Základním prvkem je tedy žádost o vlakovou trasu (dále jen žádost o trasu) a přidělení kapacity dráhy, které obsahuje též určení konkrétního JŘ požadované trasy.
- 15.3. Žádosti o trasu se dělí:
 - a) z pohledu zpracování žádosti:
 - žádost o přidělení nové trasy,
 - žádost o změnu dříve přidělené trasy,
 - b) z pohledu času mezi jejím doručením a prvním dnem jízdy:
 - žádost do ročního jízdního řádu,
 - pozdní žádost do ročního jízdního řádu,
 - žádost do pravidelné změny jízdního řádu,
 - ad hoc žádost,
 - žádost o změnu parametrů přidělené trasy,
 - c) z pohledu užívání infrastruktury:
 - žádost pouze na síti SŽ, kdy celá požadovaná trasa leží na síti provozované SŽ,
 - žádost pouze na vlečkách provozovaných SŽ,

- žádost na síti více IM, kdy požadovaná trasa překračuje síť provozovanou SŽ na síť jiného provozovatele dráhy a její uplatnění i přidělení probíhá ve vzájemné harmonizaci na straně dopravců a koordinaci na straně IM,
 - žádosti na koridoru RFC,
- d) z pohledu harmonizace tvorby JŘ se žádosti ad hoc dále dělí:
- žádost s posouzeným a vytvořeným JŘ pro celou trasu,
 - žádost s postupně posouzeným a harmonizovaným JŘ po jednotlivých úsecích,
- e) z pohledu uplatnění žádosti:
- žádost podaná prostřednictvím IS poskytnutého SŽ (KADR),
 - žádost vytvořená nebo podaná prostřednictvím RNE PCS, který nabízí pro zadávání mezistátních tras sdružení RNE, jehož je SŽ plnoprávním členem,
 - žádost vytvořená v souladu s procesy příslušného koridoru RFC,
 - žádost vytvořená ve vlastním IS dopravce a poskytnutá prostřednictvím standardní datové výměny dialogu TSI TAF- Žádost o trasu.
- 15.4. Podmínky a postupy pro podávání žádosti a využívání přidělené kapacity se řídí ustanoveními Směrnice SŽ č. 70 - Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽ a postupy popsány v platném Prohlášení o dráze.
- 15.5. K přidělení kapacity dráhy dochází okamžikem přidělení v IS. Výsledkem přidělení je přidělená trasa, též datový jízdní řád (dále jen DJŘ). V rámci procesu přidělení dochází k vytvoření TJŘ. Přidělená trasa je zaslána spolupracujícím aplikacím SPIS. Přidělené trasy veřejné osobní dopravy jsou zasílány do informačních systémů pro cestující (dále jen ISC).
- 15.6. Žádosti do ročního JŘ, pozdní žádosti do ročního JŘ a žádosti do změny ročního JŘ se navíc řídí i ustanoveními Směrnice SŽDC č. 69 – **Směrnice** pro tvorbu jízdního řádu státní organizace Správa železnic.
- 15.7. Uplatnění mezistátních žádostí se též řídí ustanoveními příruček (Handbook) RNE pro podávání mezistátních žádostí.
- 15.8. Uplatnění žádostí na koridoru RFC se též řídí koridorovým informačním dokumentem koridoru, pro který je žádost uplatňována.
- 15.9. Každá žádost o trasu má přidělenou jedinečnou identifikaci žádosti, která je přenášena všemi IS zařazenými ve SPIS a která označuje konkrétní obchodní případ. Podrobnější informace jsou uvedeny v článku 25 tohoto Předpisu.
- 15.10. Žádosti ad hoc uplatněné elektronickou cestou se řídí ustanoveními „Metodických pokynů pro provoz a užívání ISOŘ KADR“. Žádosti vytvořené ve vlastním IS dopravce a předávané cestou datové výměny se navíc řídí popisy rozhraní uvedených v **dokumentu** „Popis komunikace přes WS KADR s využitím zpráv dle TSI TAF“ **publikovaném** na stránkách <http://provoz.spravazeleznici.cz>.
- 15.11. Každý zaměstnanec dopravce, žadatele a IM obsluhující KADR nebo PCS má zřízen individuální přístup a odpovídá za škody, které by vznikly odcizením jeho identifikace a neoprávněným přístupem a obsluhou IS.
- 15.12. V případě žádosti o změnu přidělené trasy dopravce žádá o náhradu DJŘ, přiděleného danému obchodnímu případu IM na dny požadované změny novým DJŘ. Žádost o změnu přidělené trasy je možné podat nejpozději do okamžiku aktivace nebo deaktivace alespoň jednoho úseku trasy na příslušný den. Zvláštním případem žádosti o změnu přidělené trasy je požadavek na složení několika dříve přidělených tras do jedné nové trasy. Složením trasy dochází k zániku původních DJŘ a vzniku DJŘ nového.
- 15.13. V některých případech může dojít k nutnosti změny přidělené trasy z důvodů změny podmínek na straně IM (výluková činnost, změny infrastruktury, mimořádnosti na infrastruktuře, zásah vyšší moci...). V tomto případě IM vyšle zprávu Trasa není dostupná a dále postupuje v souladu s procesy popsány v TSI TAF. Přesný postup stanoví provozní řády příslušných aplikací nebo jiné dokumenty provozní řády nahrazující.

16. SDĚLENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU

- 16.1. V rámci procesu zpracování žádosti o trasu vzniká TJŘ, který slouží pro osobu řídící drážní vozidlo. SŽ pro tvorbu a publikaci TJŘ provozuje IS ETD. TJŘ jsou v IS ETD dostupné v okamžiku přidělení kapacity dráhy.
- 16.2. **TJŘ ve formátu PDF je dostupný v IS WebCOMPOST. Zaměstnanec dopravce s oprávněním přístupu do IS WebCOMPOST má právo zobrazit a stáhnout TJŘ tras příslušného dopravce.**
- 16.3. TJŘ pro příslušný přidělený DJŘ je rovněž dostupný i ve WEB KADR ve formátu PDF.
- 16.4. TJŘ jsou v IS ETD dostupné pro datovou komunikaci s IS. Přístup k ETD je publikován v dokumentu „Datové rozhraní ETD“ na <http://provoz.spravazeleznici.cz>. **TJŘ v datové komunikaci s IS ETD jsou dostupné ve formátu PDF a XML.**

- 16.5. Trasy přidělené v rámci sestavy ročního JŘ mohou být také obsaženy v Sešitovém jízdním řádu nebo Sešitu jízdních řádů zvláštních vlaků.

17. AKTIVACE / DEAKTIVACE VLAKU

- 17.1. Aktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sdělí IM, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce, nebo na vybraném úseku trasy. Dopravce je před jízdou každého vlaku povinen předat IM informaci o aktivovaném úseku.
- 17.2. Deaktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sděluje IM, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den nepojede, a to buď v celé, nebo v části své trasy.
- 17.3. Každý vlak se může vyskytovat v následujících stavech:
- a) vlak nepostoupen dopravcem k posouzení IM:
 - k aktivaci – vlak je označen k aktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM,
 - k deaktivaci – vlak je označen k deaktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM,
 - b) vlak připravený – vlak je dopravcem postoupen k posouzení na straně IM:
 - aktivovaný – vlak byl aktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který určitě v daný den pojede,
 - deaktivovaný – vlak byl deaktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který v daný den nepojede.
- 17.4. Vlaky pravidelné se ve dny, kdy mají jet, automaticky považují za vlaky ve stavu „k aktivaci“, vlaky podle potřeby (dále jen pp) se považují za vlaky „k deaktivaci“.
- 17.5. Jak aktivace, tak i deaktivace smí být provedena pouze takovým způsobem, aby nevznikly 2 aktivované nespojitě úseky DJŘ.
- 17.6. Každý vlak lze aktivovat kdykoliv od doby přidělení kapacity nebo v případě ročního JŘ a jeho pravidelných změn od okamžiku zpracování importované změny JŘ v KADR.
- 17.7. Každý aktivovaný a deaktivovaný vlak je automaticky předán k posouzení IM a pokud je na příslušném úseku vyhlášen v Plánu vlakové dopravy, tak je informace o aktivaci nebo deaktivaci vlaku předána do provozních aplikací. Vlak může odjet kdykoliv po aktivaci vlaku v závislosti na dopravní situaci, přičemž však musí být dodržena maximální hodnota náskoku 3 hodiny a zpoždění 20 hodin dle ustanovení dopravních předpisů SŽ. Informaci o požadovaném čase náskoku nebo zpoždění zašle dopravce ve zprávě Vlak připraven, zprávě Předpověď jízdy vlaku.
- 17.8. U nerozhodnutého úseku může dopravce informovat o požadavku na změnu vybraných parametrů přidělené trasy. Seznam parametrů, které lze měnit v rámci změny parametrů před aktivací, je uveden v Příloze B.
- 17.9. Nerozhodnutý úsek trasy ve stavu k aktivaci zůstává dopravci k dispozici až do 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z daného bodu. Poté je vlak automaticky převeden do stavu aktivovaný.
- 17.10. Nerozhodnutý úsek trasy ve stavu k deaktivaci zůstává dopravci k dispozici až do 12 hodin po čase přiděleného odjezdu z daného bodu. Poté je vlak automaticky převeden do stavu deaktivovaný.
- 17.11. Postoupením vlaku nebo úseku jeho trasy k aktivaci nebo deaktivaci končí dopravci možnost změny stavu daného vlaku nebo úseku trasy vlaku. Následně může aktivovaný vlak nebo úsek trasy pouze deaktivovat, a to kdykoliv do doby 20 hodin po **přiděleném čase** odjezdu z příslušného bodu. Deaktivovat může dopravce pouze dosud neprojetý úsek trasy vlaku.
- 17.12. Deaktivovaný vlak je považován za odřeknutou kapacitu a nemůže být dále dopravcem použit. V případě požadavku na umožnění jízdy deaktivovaného vlaku podá dopravce novou žádost o trasu, která bude zpracována v souladu s tímto Předpisem.
- 17.13. Akcí uživatele (dopravce), případně uplynutím stanoveného rámce systémového času, jsou zaslány stavy aktivovaný a deaktivovaný do SPIS. IM vydáním souhlasu s aktivací zařadí příslušný vlak do Plánu vlakové dopravy. Bezprostředně po zařazení vlaku do Plánu vlakové dopravy, proběhne prostřednictvím datové komunikace jeho automatické vyhlášení pro všechny potřebné dopravní body po trase vlaku.
- 17.14. Informace o aktivaci a deaktivaci u vlaků veřejné osobní dopravy je předávána do ISC.
- 17.15. Pro vydání souhlasu IM s žádostí o aktivaci trasy platí následující zásady:
- a) na tratích a úsecích, které nejsou zařazeny jako omezující z pohledu kapacity dráhy, bude vydán souhlas automaticky,
 - b) na tratích a úsecích zařazených mezi omezující z pohledu kapacity dráhy bude souhlas podléhat individuální úvaze obsluhujícího zaměstnance a ručnímu odsouhlasení každé aktivace.
- 17.16. V případě, že IM nevydá souhlas s žádostí o aktivaci, není vlak vyhlášen v Plánu vlakové dopravy a jízda vlaku není možná. IM musí následně navrhnout dopravci možnosti dalšího řešení. Existují následující možnosti řešení:

- a) dopravce bude vlak deaktivovat v celé své délce nebo v úseku vlaku, kvůli kterému vydal IM nesouhlas s aktivací,
- b) vlak pojedí zpožděný nebo s náskokem oproti původní trase, za podmínek uvedených v čl. 17.7 tohoto Předpisu,
- c) provozovatel dráhy navrhne jízdu vlaku v časově odlišné poloze; pro tuto odlišnou časovou polohu určí IM nový jízdní řád,
- d) IM navrhne jízdu po odklonové trase, v tomto případě bude spuštěn proces žádosti o trasu a bude dopravci přidělen nový DJŘ.

17.17. Za omezující body a úseky (dále jen úseky) z pohledu kapacity se považují:

- a) úseky s plánovanými výlukami,
- b) úseky s nulovým nebo nepravidelným provozem, kde je potřebné provést kontrolu trati před jízdou vlaku,
- c) úseky s nepředpokládaným omezením – např. živelná událost, porucha na infrastruktuře, mimořádná událost s dlouhodobým dopadem do kapacity tratě atd. Tyto úseky budou zařazovány zaměstnanci SŽ operativně.

17.18. Každý omezující úsek bude mít pro omezení infrastruktury uvedeny následující údaje:

- a) úsek: z bodu do bodu,
- b) interval platnosti omezení: od data a času – do data a času,
- c) popis omezení.

17.19. Informace o omezujících úsecích vede SŽ v IS DOMIN.

18. ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM

- 18.1. Dopravce je povinen před jízdou každého vlaku předat IM informaci o složení vlaku a čase, kdy je připraven k odjezdu.
- 18.2. Informaci o složení vlaku podává dopravce prostřednictvím zprávy Složení vlaku. Od data vyhlášení je možné podávat informaci o složení vlaku v osobní dopravě prostřednictvím zprávy Složení vlaku v osobní dopravě.
- 18.3. Informaci o čase, kdy je jeho vlak připraven k odjezdu, předává dopravce zprávou Vlak připraven.
- 18.4. Součástí datové komunikace v rámci dialogu příprava vlaku před odjezdem je i číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo vlaku. Informaci dopravce pořídí obsluhou SPIS nebo jej předá do COMPOST zprávou Výkony strojvedoucího na vlaku.

19. PODMÍNKY PRO POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY O SLOŽENÍ VLAKU

- 19.1. Zpráva Složení vlaku obsahuje podrobné údaje o jednotlivých tažených vozidlech umístěných na vlaku včetně vyznačení mimořádných zásilek a vyznačení kódů nebezpečných věcí dle RID.
- 19.2. Dopravce ve zprávě Složení vlaku uvádí identifikaci hnacích i tažených vozidel uvedením dvanáctimístného čísla vozidla.
- 19.3. V případech stanovených v tomto Předpisu je možné pořádit jen zjednodušenou zprávu Složení vlaku bez údajů o tažených vozidlech (dále jen zprávu Rozbor vlaku).
- 19.4. Podmínky platné pro pořizování zprávy o složení vlaku jsou platné jak pro zprávu Složení vlaku, tak zprávu Složení vlaku v osobní dopravě, není-li uvedeno jinak.
- 19.5. Zaměstnanci dopravce musí pořádit před odjezdem vlaku zprávu Složení vlaku. Zpráva Složení vlaku obsahuje:
 - a) celkovou hmotnost vlaku – hmotnost všech hnacích i tažených vozidel ve vlaku,
 - b) celkovou délku vlaku – délku všech hnacích i tažených vozidel ve vlaku,
 - c) počet vozidel na vlaku – počet všech hnacích i tažených vozidel ve vlaku,
 - d) počet náprav – počet náprav všech hnacích i tažených vozidel ve vlaku,
 - e) seznam všech činných hnacích vozidel ve vlaku zadávaného ve formátu na základě pravidel 19.2, přičemž nečinné hnací vozidlo se považuje za tažené vozidlo,
 - f) seznam všech tažených vozidel ve vlaku zadávaného ve formátu na základě pravidel 19.2.
- 19.6. Pro vlaky osobní přepravy je za celkovou hmotnost vozu považován součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti cestujících (počet míst k sezení x 0, 08 tuny) včetně hmotnosti nákladu ve služebním oddílu. Výjimku představují soupravné vlaky (dále jen Sv) bez přepravy cestujících, kde se za celkovou hmotnost vozu považuje pouze hmotnost neobsazených vozů.
- 19.7. Zprávu Složení vlaku lze zaslat pouze na aktivovaný úsek trasy vlaku, nejdříve však 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z příslušného dopravního bodu.

- 19.8. Zprávu Složení vlaku odesílá dopravce vždy po předchozí aktivaci vlaku a před:
- odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu,
 - vstupem na železniční infrastrukturu provozovanou SŽ,
 - odjezdem vlaku z dopravního bodu, kde došlo ke změně ve složení vlaku.
- 19.9. Za změnu složení vlaku, kdy je nutné vyslat novou zprávu Složení vlaku, se považuje:
- přidání, ubrání nebo změna jakéhokoli činného hnacího vozidla nebo jeho funkce,
 - přidání nebo ubrání tažených vozidel,
 - změna nákladu, která změní hrubou hmotnost vozu,
 - přidání mimořádné zásilky nebo nebezpečných věcí, a to i bez změny hrubé hmotnosti vozu,
 - úvrat vlaku nebo otočení vlakové soupravy před další jízdou vlaku,
 - změna dalších informací obsažených ve zprávě Složení vlaku,
 - obnovení jízdy odstaveného vlaku.
- 19.10. Dopravce zasílá ve zprávě Složení vlaku informace o hnacích a tažených vozidlech platné pro úsek ve zprávě uvedený. Dopravce zašle zprávu Složení vlaku nejpozději před odjezdem vlaku z místa, pro které zpráva Složení vlaku platí. Dopravce též může zaslat zprávu Složení vlaku pro celou trasu jízdy vlaku a uvést v ní všechny změny ve složení vlaku po celé budoucí trase.
- 19.11. Při vstupu ze zahraniční infrastruktury může dopravce namísto zprávy Složení vlaku pořídit zprávu Rozbor vlaku, nejvýše však do pohraniční stanice na síti SŽ dle platného pohraničního ujednání. Toto neplatí pro vlaky přepravující nebezpečné věci a mimořádné zásilky. Zprávu Složení vlaku pro úsek bez části obsahující informace o tažených vozidlech dopravce doplní nejpozději před pokračováním jízdy vlaku z pohraniční stanice.
- 19.12. Údaje uvedené ve zprávě Složení vlaku může dopravce opravit, popřípadě i zrušit, a to dostatečně včas. Pokud dojde k odchylce v zaslaném složení vlaku, vyšle dopravce zprávu opravnou, nejpozději však před odjezdem vlaku z daného dopravního bodu.
- 19.13. Neobdržení zprávy Složení vlaku je důvodem k odmítnutí vypravení vlaku z daného dopravního bodu. Pokud IM zjistí v průběhu jízdy vlaku, že údaje uvedené v aktuální zprávě Složení vlaku jsou chybné, zastaví vlak ve vhodné stanici. Dopravce uvede údaje do souladu se skutečností.
- 19.14. IM pro příjem datových zpráv Složení vlaku provozuje IS COMPOST. Dopravce je povinen předávat zprávu Složení vlaku datově podle pokynů SŽ, publikovaných v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ na <http://provoz.spravazeleznice.cz>. Tyto pokyny obsahují technický způsob předávání zpráv a podrobný formát zpráv, který je v souladu s aktuálně platným stavem implementace TAF TSI.
- 19.15. Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Složení vlaku. Důsledky z chybějící nebo nesprávné zprávy Složení vlaku ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy a platným Prohlášením o dráze.
- 19.16. V případě nedostupné datové komunikace nebo poruchy na zařízení dopravce, kdy dopravce nemá možnost pořídit informaci Složení vlaku, musí se spojit se zaměstnancem IM (výpravčí, příslušný traťový dispečer nebo PD), kterému sdělí všechny požadované údaje ze zprávy Rozbor vlaku a tento zaměstnanec pořídí informaci Rozbor vlaku za dopravce. Současně dopravce informuje zaměstnance IM o mimořádnostech na vlaku dle ustanovení předpisu SŽDC D1. Toto neplatí pro vlaky přepravující nebezpečné věci a mimořádné zásilky. Toto opatření nesníží z dopravce povinnost odeslat zprávu Složení vlaku ihned po odstranění poruchy.
- 19.17. Náhradní pořízení zprávy Rozbor vlaku nemusí zaměstnanec IM pořídit neprodleně nebo může s ohledem na aktuální situaci odmítnout. IM neodpovídá za důsledky opožděného pořízení nebo odmítnutí pořízení zprávy.
- 19.18. Přijdou-li 2 zprávy Složení vlaku na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva musí mít status 2 – oprava nebo status 3 – zrušení. Pokud by přišla nová zpráva se statusem 1, nebude SPIS přijata.
- 19.19. Pokud na vlak přijde jak zpráva Rozbor vlaku, pořízená náhradně zaměstnancem IM, tak i zpráva Složení vlaku z IS dopravce, pak vždy aktuální zpráva přepíše zprávu předchozí.
- 19.20. V případě vlaků osobní dopravy bude SŽ od data vyhlášení umožňovat zasílání zprávy Složení vlaku v osobní dopravě.
- 19.21. Po přijetí zprávy Složení vlaku vytvoří COMPOST automaticky zprávu Rozbor vlaku, kterou zašle do ISOR. ISOR následně předá tuto zprávu do všech dotčených IS IM. V případě vlaku osobní dopravy jsou informace ze zprávy Složení vlaku předávány do ISC. Pro potřeby zveřejnění informací v ISC musí být zpráva Složení vlaku (Složení vlaku v osobní dopravě) doručeno do SPIS nejpozději 2 hodiny před odjezdem vlaku z daného dopravního bodu.
- 19.22. Informace obsažené ve zprávě Složení vlaku slouží provozním zaměstnancům SŽ pro účely řízení provozu.
- 19.23. Dopravce předá (od data vyhlášení) do IS COMPOST datovou informaci o obsazení a uvolnění staničních kolejí kolejovými vozidly, nejedná-li se o jízdu vlaku.

20. PODMÍNKY POŘIZOVÁNÍ ZPRÁVY VLAK PŘIPRAVEN

- 20.1. Dopravce je povinen předat SŽ zprávu Vlak připraven, kterou oznamuje, že v čase uvedeném v této zprávě má splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu a že je připraven, po postavení vlakové cesty, okamžitě odjet. Tato informace je základem pro přiřazování odpovědnosti dopravce a IM za zpoždění ve výchozím dopravním bodě před odjezdem vlaku nebo v dopravním bodě, kde má dopravce povinnost pořídit zprávu Vlak připraven.
- 20.2. Do zprávy Vlak připraven dopravce uvede platné a funkční spojení na vedoucí hnací vozidlo, a to základní i nouzové dle ustanovení směrnice SŽ č. 35.
- 20.3. Důsledky pořízení zprávy Vlak připraven, bez splnění podmínek uvedených v člancích 20.1 a 20.2, ponese dopravce v souladu s tímto Předpisem.
- 20.4. V případě vlaku veřejné osobní dopravy smí dopravce pořídit zprávu Vlak připraven, i když nesplní povinnost dle článku 20.1, pokud v okamžiku odeslání zprávy Vlak připraven předpokládá, že tyto povinnosti splní v čase oznámeném ve zprávě.
- 20.5. Zprávu Vlak připraven lze pořídit nebo odeslat datově nejdříve 3 hodiny před plánovaným odjezdem.
- 20.6. Zprávě Vlak připraven musí předcházet:
- a) přidělení kapacity a trasy danému vlaku,
 - b) aktivace trasy,
 - c) platná a IM přijatá zpráva Složení vlaku.
- 20.7. Zprávu Vlak připraven musí dopravce zaslat vždy před odjezdem vlaku:
- a) z výchozího dopravního bodu vlaku,
 - b) z nácestného dopravního bodu vlaku, kde:
 - došlo ke změně ve složení vlaku, vyjma odstupu nezavěšeného postrku,
 - došlo ke změně strojvedoucího na vedoucím hnacím vozidle,
 - byl vlak odstaven,
- 20.8. Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Vlak připraven. Důsledky plynoucí z chybějící nebo nesprávné zprávy Vlak připraven ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy a Prohlášením o dráze.
- 20.9. Přejde-li více zpráv Vlak připraven na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva přepisuje data z dříve obdržené zprávy. Novější zpráva musí mít status 2 – oprava nebo status 3 - rušení, jinak bude SPIS odmítnuta.
- 20.10. Pokud vlak nebude připraven v čase uvedeném ve zprávě Vlak připraven, může dopravce dříve zaslanou informaci zrušit vysláním nové zprávy Vlak připraven se statutem 3 – rušení. Tímto informuje, že nemá splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu dle článku 20. Doručením této zprávy bude vlaku vystaven Nesouhlas s jízdou (viz článek 21).
- 20.11. Pokud vlak bude připraven k odjezdu později, než dopravce uvedl v dříve zaslané zprávě Vlak připraven, může dopravce dříve zaslané informace upravit vysláním nové zprávy Vlak připraven se statutem 2 – oprava.
- 20.12. Pokud dopravce nedodrží informace uvedené v zaslané zprávě Vlak připraven, je povinen vyslat novou zprávu Vlak připraven se statutem 2 – oprava.
- 20.13. Čas, kdy bude vlak připraven k odjezdu, uvedený ve zprávě Vlak připraven nesmí být starší než čas pořízení zprávy. Taková zpráva bude SPIS odmítnuta.
- 20.14. Pokud zaměstnanec SŽ zjistí, že vlak není připraven i přesto, že dopravce zaslal zprávu Vlak připraven, oznámí tuto skutečnost PD, který vlaku vystaví „Zákaz jízdy PD“.
- 20.15. SŽ umožní v rámci okamžitých provozních podmínek odjezd vlaku v čase uvedeném ve zprávě Vlak připraven, pokud obdrží tuto zprávu nejméně 10 minut před časem uvedeným ve zprávě Vlak připraven.
- 20.16. Žádný zaměstnanec IM vybavený IS pro řízení dopravy nesmí povolit jízdu vlaku z výchozího nebo nácestného dopravního bodu dle článku 20.7, aniž by obdržel zprávu Vlak připraven s výjimkou poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace.
- 20.17. Pokud z nějakého důvodu nemůže dopravce zaslat zprávu Vlak připraven, je povinen si zabezpečit její náhradní pořízení.
- 20.18. V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace oznámí zaměstnanec dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem (např. GSM-R, TRS...) povinné údaje výpravčímu přímo nebo prostřednictvím PD.

21. NESOUHLAS S JÍZDOU, ZÁKAZ JÍZDY PROVOZNÍM DISPEČEREM

- 21.1. V dialogu Jízda vlaku má každý vlak ve SPIS nastaven výchozí stav Nesouhlas s jízdou, který je platný do doby splnění všech podmínek pro jízdu vlaku. Informace Nesouhlas s jízdou je obsažena ve SPIS (ISOR). Jízda

vlaků je možná pouze z dopravního bodu, kde vlak nemá Nesouhlas s jízdou. Pokud má vlak ve SPIS obsaženy všechny nezbytné informace z dialogu Žádost o trasu a dialogu Příprava vlaku před odjezdem, je vlak Nesouhlas s jízdou pro příslušný dopravní bod odebrán a je možné uskutečnit jízdu vlaku. Důvody vystavení Nesouhlasu s jízdou a podmínky jeho zrušení jsou uvedeny v Příloze B.

- 21.2. Speciálním případem Nesouhlasu s jízdou je Zákaz jízdy provozním dispečerem. Zákaz jízdy provozním dispečerem indikuje, že vlak nesmí z daného bodu odjet, a to i přesto, že má ve SPIS obsaženy všechny nezbytné informace. Zákaz jízdy provozním dispečerem vystavuje provozní dispečer (dále jen PD) v reakci na aktuální provozní situaci, kdy není možné jízdu vlaku uskutečnit (např. z důvodu nepředpokládaného omezení infrastruktury). Pokud pominou důvody vystavení Zákazu jízdy provozním dispečerem, může být odvolán. Informace Zákaz jízdy provozním dispečerem a jeho zrušení je obsažena ve SPIS (ISOŘ) a je zaslána do IS dopravce. Zákaz jízdy provozním dispečerem vystavuje a ruší PD v souladu s Provozním řádem provozní aplikace ISOŘ.

22. PRAVIDLA POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ

- 22.1. IM pořizuje prostřednictvím vlastních aplikací (informační systémy, technologický software zabezpečovacího zařízení apod.) záznamy o jízdě vlaku.
- 22.2. Tyto aplikace odesílají pořízená data do ISOŘ, který zajišťuje jejich další distribuci do IS dopravce nebo zobrazení prostřednictvím aplikací nabízených v rámci SPIS.
- 22.3. Prostřednictvím **provozních aplikací pro přímé řízení provozu** se sledují všechny vlaky na celé infrastruktuře provozované SŽ v bodech, které obsluhují tyto aplikace. Seznam bodů pokrytých těmito aplikacemi spravuje SŽ.
- 22.4. Data o jízdě obsahují též údaje o odchylkách oproti JŘ a důvody narušení JŘ.
- 22.5. Data o jízdě se předávají do IS dopravce v reálném čase ve zprávách Informace o jízdě vlaku a Zpoždění vlaku podle zásad schváleného datového rozhraní dle specifikací TAF TSI.
- 22.6. Data o jízdě vlaku jsou předávána do IS jiného IM, na jehož infrastrukturu vlak ze sítě SŽ vstupuje.
- 22.7. Data o jízdě vlaku osobní dopravy jsou předávána do ISC.
- 22.8. Formát dat a podmínky předávání jsou publikovány v dokumentu „Datové rozhraní ISOŘ“ na <http://provoz.spravazeleznic.cz>.
- 22.9. Zaměstnanec, odpovídající za řízení provozu v dopravním bodu musí v případě, že vlak ukončí jízdu v jiném bodě, než je plánovaný cílový bod a do cílového bodu vlak dojede jako posun nebo vůbec nedojede, informovat dispečerský aparát IM, který musí provést úpravu naplánované trasy vlaku.
- 22.10. Jízda vlaku formou posunu mezi mezilehlými body (nebo výchozím a mezilehlým, případně mezilehlým a cílovým bodem) není povolena v případech, kdy lze z pohledu zabezpečovacího zařízení a jeho aktuálního stavu danou jízdu realizovat jako vlak.
- 22.11. V některých případech může dojít k nutnosti přerušit jízdu vlaku z důvodů, jak na straně IM (závada na infrastruktuře), tak z důvodů na straně dopravce (porucha vozidla...) nebo ze zásahu vyšší moci. V tomto případě IM nebo dopravce vyšle zprávu Jízda vlaku přerušena. Touto zprávou informuje o skutečnosti, že další jízda vlaku z bodu uvedeného ve zprávě Jízda vlaku přerušena není možná a v okamžiku vyslání není možné určit předpokládaný čas odjezdu z tohoto bodu. Přesný postup stanoví provozní řády příslušných aplikací nebo jiné dokumenty provozní řády nahrazující. SŽ bude zprávu Jízda vlaku přerušena předávat od data vyhlášení.

23. PRAVIDLA POSKYTOVÁNÍ INFORMACE O PROGNÓZE JÍZDY VLAKU

- 23.1. SŽ poskytuje od doby vyhlášení informací o prognóze jízdy vlaku. Prognóza jízdy vlaku je vytvářena na základě informací obsažených ve SPIS. Výpočet prognózy je zahájen po obdržení zprávy Vlak připraven nebo Předpověď jízdy vlaku.
- 23.2. Prognóza jízdy vlaku je předávána do IS dopravce.
- 23.3. Prognóza jízdy vlaku je předávána do ISC.
- 23.4. Prognóza jízdy vlaku je předávána IM, na jehož infrastrukturu vlak ze sítě SŽ vstupuje.
- 23.5. Prognóza jízdy vlaku je předávána datovou zprávou Předpověď jízdy vlaku. Zprávou Předpověď jízdy vlaku SŽ oznamuje předpokládaný čas příjezdu do cílového bodu na síti SŽ nebo bodu, kde vlak vystupuje ze sítě SŽ. Vysílání zprávy Předpověď jízdy vlaku pro jiný bod trasy je předmětem ujednání se SŽ.
- 23.6. SŽ přijímá od sousedních IM zprávu Předpověď jízdy vlaku pro bod vstupu na síť SŽ. Zprávu přijímá od jiného IM, z jehož infrastruktury vlak na síť SŽ vstupuje.
- 23.7. SŽ přijímá zprávu Předpověď jízdy vlaku od dopravce. Dopravce může předáním zprávy Předpověď jízdy vlaku informovat SŽ o předpokládaném čase odjezdu z příslušného bodu. Doručení zprávy Předpověď jízdy vlaku SŽ nemění informace o přidělené trase ve SPIS. SŽ nemá povinnost čas doručení ve zprávě Předpověď jízdy vlaku dodržet.
- 23.8. Prognóza jízdy vlaku vyslaná SŽ bude upravena, pokud na základě dodatečných informací obsažených ve SPIS dojde k odchylce od dříve vyslané prognózy o více než 30 minut v případě nákladní dopravy a 10 minut v případě osobní dopravy. Aktualizace zprávy Předpověď jízdy vlaku při jiné hodnotě odchylky je předmětem ujednání se SŽ.

24. POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE

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

25. ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE VLAKŮ

- 25.1. Základním předpokladem pro úspěšnou spolupráci IS a vzájemnou datovou výměnu je použití jedinečných identifikátorů (ID). SŽ používá identifikátory, které jsou definovány v TSI TAF. Tyto identifikátory jednoznačně popisují příslušné zájmové objekty po celou dobu životního cyklu vlaku.
- 25.2. Pro účely komunikace IS a SPIS budou používány následující objekty a identifikátory:
- a) obchodní případ IM – prezentovaný identifikátorem TRID,
 - b) datový JŘ – prezentovaný identifikátorem PAID,
 - c) žádost o trasu - prezentovaný identifikátorem PRID,
 - d) složka – prezentovaný identifikátorem CRID.

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

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

25.4. Identifikátory jsou použity pro dva základní typy užití:

- a) plánovaný objekt – jedinečnost ID není na konkrétní den, ale je na konkrétní případ (obchodní případ IM, datový JŘ), k tomuto typu použití je navíc potřebný kalendář, kdy bude daný objekt platit:
 - délka identifikátoru pro plánovaný objekt je **28** znaků,
 - příklad:
 - TR/1154/1234567890AB/00/2011,
 - PA/0054/1234567890AB/00/2011,
- b) denní objekt – jde o plánovaný objekt doplněný o konkrétní den použití:
 - délka identifikátoru pro denní objekt je **37** znaků,
 - příklad:
 - TR/1154/1234567890AB/00/2011/20110228,
 - PA/0054/1234567890AB/00/2011/20110228,
 - každý jedoucí vlak bude mít přiřazen jedinečný identifikátor TRID a jeden nebo více datových JŘ s identifikátory PAID.

25.5. Mezi jednotlivými objekty – identifikátory existují následující vztahy :

- a) TRID versus PRID je vztah 1 : N (**k jednomu TRID může existovat několik PRID**),
- b) TRID versus PAID je vztah 1 : N, (**k jednomu TRID může existovat několik PAID**),
- c) TRID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N, (**vztah mezi TRID a číslem trasy je zcela volný**),
- d) PAID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N, (**vztah mezi PAID a číslem trasy je zcela volný**),
- e) CRID versus PRID je vztah M:N. (**vztah mezi CRID a PRID je zcela volný**).

25.6. Platí, že každý objekt má pouze jeden kalendář platnosti, který je neměnný. Není přípustné, aby jedna trasa vlaku měla kalendář jízdy měnící se v průběhu trasy. Každá změna kalendáře v trase vytváří nový objekt obchodního případu a datového JŘ, a tedy i nových identifikátorů.

25.7. Všechny vlakové trasy musí mít přiřazeny identifikátory TRID, PRID a PAID.

25.8. IS dopravce, který bude odesílat žádosti o trasu do IS IM, musí tyto žádosti opatřit jedinečnou identifikací TRID a PRID. Pokud bude dopravce tvořit žádost o trasu prostřednictvím webového klienta KADR, pak tento klient zajistí vygenerování identifikace TRID a PRID.

25.9. IS IM současně s přidělením kapacity a datového JŘ vytvoří k jednomu objektu TRID jeden nebo více objektů datový JŘ s přidělením jednoho nebo více PAID. Objekt žádost o trasu a kapacitu je identifikován PRID. Spojením plánovaného objektu TRID s přiděleným kalendářem z plánovaného objektu datový JŘ ve výchozí stanici nebo v bodě státní hranice (do doby plné mezinárodní implementace identifikací) je vytvořen předpoklad správného generování denních objektů TRID.

25.10. Příklad:

- Dopravce žádá o obchodní případ IM s číslem TRID "TR/1159/1234567890AB/00/2011" s odjezdem z výchozí stanice 23,00 hod a kalendářem 24.2.2011, 28.2.2011.
- IM přidělí tomuto případu z výchozí stanice PAID "PA/0054/00/--KADR66666a/00/2011" s odjezdem 00:12 a kalendářem 25.2. a 1.3. 2011.
- Dopravce i IM si nyní mohou vygenerovat denní objekty – tedy 2 konkrétní vlaky:

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

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

25.11. KADR zajistí předání datového JŘ do ISOŘ, COMPOST a KAPO, a to včetně identifikací TRID a PAID.

25.12. IS dopravce nebo klient KADR pro dopravce zajistí předání aktivace vlaku včetně příslušných identifikací TRID a PAID (v této fázi se již jedná o denní objekty). KADR následně informuje ISOŘ, COMPOST a KAPO o aktivovaných trasách, a to včetně identifikátorů TRID a PAID.

25.13. IS dopravce, který zasílá zprávy o složení vlaku do COMPOST, musí použít příslušnou identifikaci TRID (denní objekt), která vznikne v procesu předání žádosti o trasu a tvorby JŘ.

25.14. ISOŘ předá do KAPO informace o skutečném průběhu trasy vlaku včetně uvedení jedinečného identifikátoru TRID a PAID (denní objekt).

26. POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT

26.1. Informační systém KAPO na základě dat zdrojových informačních systémů, kterými jsou KAFR, KANGO, KADR, ISOŘ, DOMIN, REVOZ, INDIK a COMPOST, eviduje výkony dopravce, trasy nevyužitě kapacity a vytváří podklady k fakturaci.

26.2. Z důvodu správné kalkulace ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí musí dopravce:

- a) zajistit, aby každý vlak měl přidělenou kapacitu dráhy,
- b) aktivovat vlak na konkrétní den jízdy v celé nebo části přiděleného JŘ,
- c) zajistit, aby před odjezdem vlaku z výchozí stanice a při každé změně jeho složení byla odeslána zpráva *Složení vlaku*,
- d) zajistit, aby hnací a tažená vozidla byla uvedena v REVOZ z důvodů správného výpočtu ceny za použití dráhy.

26.3. Položky zasílané ve zprávě *Složení vlaku* jsou publikované v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ na <http://provoz.spravazeleznic.cz>.

26.4. Z důvodu správného přiřazení ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí:

- a) Dopravce při změně složení vlaku musí vždy vyslat aktualizovanou zprávu *Složení vlaku* nebo (od data vyhlášení) zprávu *Složení vlaku v osobní dopravě* bez ohledu na to, zda se mění hrubá hmotnost vlaku, délka, počet vozů a náprav nebo počet, druh nebo funkce činných hnacích vozidel. Detailní pravidla obsahuje článek 19.9.
- b) Dopravce uvede důvod požadavku na přidělení trasy.
- c) V případě požadavku na změnu přidělené trasy uvede dopravce důvod změny nebo identifikaci omezení infrastruktury dle DOMIN.
- d) SŽ stanoví v platném Prohlášení o dráze nebo při projednání jednotlivých obchodních případů postupy a časové termíny pro předávání informací o vlacích, kterým mají být přiřazeny produktové faktory (identifikace příslušných vlaků v ročním JŘ prostřednictvím KANGO, zadávání informací v KADR nebo předávání informací prostřednictvím samostatných souborů - výkazů).
- e) SŽ stanoví v platném Prohlášení o dráze nebo při projednání jednotlivých obchodních případů podmínky, kterým musí vlak vyhovět, aby jeho jízda byla zpoplatněna na základě podmínek příslušného Produktového faktoru.

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

27. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ VÝKONŮ A CEN MEZI IM A DOPRAVCEM

- 27.1. Ceny za použití dráhy jízdou vlaku, sankce za nevyužitou kapacitu dráhy a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v platném Prohlášení o dráze celostátní a regionální. Ceny za užití dráhy veřejně přístupných vleček a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v Prohlášení o dráze pro veřejně přístupné vlečky.
- 27.2. Ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí se dopravci účtují měsíčně v rozsahu výkonů uplynulého kalendářního měsíce. Datem zdanitelného plnění je poslední den měsíce. Rozhodující pro určení příslušnosti zdanitelného plnění jízdy vlaku (ukončení poskytnutí služby) se považuje datum příjezdu vlaku do cílové stanice - ukončení jízdy vlaku.
- 27.3. Dojde-li ke změně cen za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí nebo podmínek jejich aplikace, v případě vlaků jedoucích přes půlnoc se použijí ceny platné v době ukončení výkonu.
- 27.4. Analýzu **parametrů vlaků** realizovaných konkrétním dopravcem, **majících vliv na zpoplatnění jízdy vlaku**, provádí u SŽ určený zaměstnanec **odboru obchodních a smluvních vztahů**, oddělení evidence výkonů a poplatků dopravců (dále také obsluha KAPO). V případě chybějících nebo evidentně nesprávných dat jednotlivých vlaků posuzuje příčinu tohoto stavu a v rámci platných pravidel zajišťuje doplnění nebo opravu dat. Důvodem ke změně dat jsou rovněž informace zjištěné kontrolní činností IM v průběhu jízdy vlaku nebo po jeho dojezdu. **Důsledkem neúplnosti nebo evidentní nesprávnosti dat pořízených dopravcem může být přiřazení mezních parametrů hmotnosti vlaku v souladu s ustanovením platné smlouvy o provozování drážní dopravy.**
- 27.5. Každému vlaku s kompletními daty se v KAPO automaticky přiřadí odpovídající cena na základě Produktového faktoru a kombinace Specifických faktorů. Při zjištění nedodržení podmínky pro přiznání Produktového nebo Specifického faktoru obsluha KAPO provede úpravu směřující k přiřazení správné ceny. Každému vlaku s kompletními daty se v KAPO automaticky přiřadí cena odpovídající podmínkám zpoplatnění, uvedených v Prohlášení o dráze. Při zjištění nedodržení podmínek pro přiznání jednotlivých produktových nebo specifických faktorů obsluha KAPO provede úpravu směřující k přiřazení správné ceny.
- 27.6. Obsluha KAPO zpracovává výkony každého dopravce v dávkách v závislosti na časovém průběhu exportu dat ze zdrojových informačních systémů. Přehled dat zpracovaných vlaků včetně výpočtu ceny za použití dráhy předává datovou cestou určenému zaměstnanci dopravce k posouzení a odsouhlasení. Datová komunikace může po dohodě s dopravcem probíhat dávkově nebo jednorázově, vždy však takovým způsobem, aby obsluha KAPO poslední dávku dat postoupila dopravci nejpozději 8. den po skončení kalendářního měsíce a dopravce ji odsouhlasil nejpozději **do 24:00 hod. 10. dne** po skončení kalendářního měsíce.
- 27.7. Pokud dopravce v průběhu odsouhlasení dat zjistí chyby, **mající vliv na výši zpoplatnění**, neprodleně informuje obsluhu KAPO a požádá o provedení opravy před uzavřením vyúčtování kalendářního měsíce.
- 27.8. Po odsouhlasení dat kalendářního měsíce provede obsluha KAPO jejich autorizaci a vygeneruje **sumární přehled**, který je podkladem pro vyhotovení daňového dokladu ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů. Obsah, struktura a oběh **sumárního přehledu** jsou vymezeny ve smlouvě o provozování drážní dopravy.
- 27.9. Pokud dopravce do 24.00 hod. 10. dne následujícího kalendářního měsíce neodsouhlasí předložený návrh fakturovaných výkonů a cen, je obsluha KAPO oprávněna data příslušného měsíce uzavřít, **autorizovat a použít pro vygenerování sumárního přehledu**. Případné rozpory vzniklé užitím tohoto postupu, aplikovaného na základě nečinnosti nebo opomenutí dopravce lze uplatnit v rámci reklamačního řízení vedeného podle obecně platných právních předpisů včetně vyúčtování nákladů reklamačního řízení.
- 27.10. Ustanovení čl. 27 platí i pro stanovení cen za svolení k jízdě na vlečku nebo k jízdě z vlečky, není-li SŽ stanoveno jinak.

28. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ BONUSU ZA VOZY MODERNIZOVANÉ ZA ÚČELEM SNIŽOVÁNÍ EMISÍ HLUKU

- 28.1. Veškeré podmínky Bonusu za vozy modernizované za účelem snižování emisí hluku jsou uvedeny v platném Prohlášení o dráze.
- 28.2. Datem zdanitelného plnění je poslední den měsíce. Rozhodující pro určení příslušnosti zdanitelného plnění jízdy se považuje datum příjezdu vlaku do cílové stanice - ukončení jízdy vlaku.
- 28.3. Pro správný výpočet Bonusu za vozy modernizované za účelem snižování emisí hluku je nutné zadat složení vlaku do IS COMPOST a vložit vůz modernizovaný za účelem snižování emisí hluku do IS REVOZ. Data vložená do IS REVOZ jsou účinná pro výpočet bonusu za modernizované vozy pro výkony, realizované ode dne schválení vložených dat.
- 28.4. Výpočet Bonusu za vozy modernizované za účelem snižování emisí hluku je prováděn na základě odsouhlasených dat Ceny za použití dráhy jízdou vlaku, včetně délky jízdy vlaku.

29. POŽADAVKY NA ZADÁVÁNÍ DAT

- 29.1. Pro kalkulaci ceny za přidělení kapacity dráhy slouží podklady z informačních systémů IM, kterými jsou KANGO (pro přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn), KADR (pro přidělení kapacity dráhy na základě individuálních žádostí ad hoc).
- 29.2. Z důvodu správného výpočtu ceny za přidělení kapacity dráhy musí dopravce postupovat plně v souladu s příslušnými ustanoveními platného Prohlášení o dráze.

30. POSTUP PŘI ODSOUHLASENÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY MEZI IM A DOPRAVCEM

- 30.1. Ceny za přidělení kapacity dráhy na dráze celostátní a drahách regionálních, které SŽ provozuje a na drahách téže kategorie ve vlastnictví státu a podmínky aplikace těchto cen jsou stanoveny Výměrem Ministerstva financí a Prohlášením o dráze v platném znění.
- 30.2. Cena za přidělení kapacity dráhy se dopravci účtuje měsíčně v rozsahu přidělení během uplynulého kalendářního měsíce. Datem zdanitelného plnění je poslední den měsíce.
- 30.3. Analýzu přidělení kapacity provádí u SŽ určený zaměstnanec Odboru jízdního řádu (dále jen O16). V případě chybějících nebo evidentně nesprávných dat posuzuje příčinu tohoto stavu a v rámci platných pravidel zajišťuje průběžné doplnění nebo opravu dat.
- 30.4. Dopravce má kontinuálně k dispozici v IS KADR podrobné statistické sestavy s údaji o jemu přidělené kapacitě dráhy. Dopravce je povinen sestavy průběžně kontrolovat.
- 30.5. Pokud dopravce zjistí výskyt chyb, které vznikly mimo jeho zavinění, neprodleně informuje zaměstnance O16 a požádá o provedení opravy před uzavřením vyúčtování kalendářního měsíce, nejpozději však do 5. dne po skončení kalendářního měsíce.
- 30.6. Určený zaměstnanec O16 následně vygeneruje **sumární** podklady pro vyhotovení daňového dokladu ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

31. REKLAMACE

- 31.1. IM a dopravci spolupracují při kontrole sestav s údaji o přidělené kapacitě dráhy s cílem odstranit všechny vady ještě před předáním podkladů pro zpracování faktury/daňového dokladu. V případě, že dopravce po obdržení faktury poplatku za přidělení kapacity dráhy zjistí rozdíly mezi fakturovanou cenou daňového plnění a svou evidencí, které nevznikly porušením tohoto ustanovení, je v souladu s obecně závazné právní předpisy oprávněn uplatnit písemnou reklamaci.
- 31.2. Dopravce nemá nárok na uplatnění reklamace výše poplatku za přidělení kapacity dráhy v případech, kdy nesplnil veškeré povinnosti dané tímto Předpisem a platným Prohlášením o dráze.

32. ČINNOST DOPRAVCE A IM V PŘÍPADĚ PORUCHY SPIS

- 32.1. V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace je potřebné zajistit:
 - a) jízdu vlaku za podmínek stanovených předpisy SŽ D7 a D1,
 - b) doplnění informací po obnově činnosti SPIS.
- 32.2. Výpadky SPIS lze rozdělit na výpadky centrálních systémů, lokálních pracovišť nebo klientských terminálů a na výpadky datového spojení. Při těchto výpadcích dochází k nefunkčnosti celého SPIS nebo vybrané lokality.
- 32.3. Výpadek ISOŘ, COMPOST je funkční:
 - a) **Pokud dojde k celosíťovému nebo částečnému výpadku ISOŘ, je o této skutečnosti dopravce informován dle ustanovení Provozního řádu ISOŘ. Dopravce sdělí PD informace nezbytné pro jízdu vlaku. PD umožní jízdu vlaku za podmínek stanovených v Provozním řádu ISOŘ.**
 - b) Po obnově funkce ISOŘ zajistí zaměstnanci dohledového pracoviště COMPOST ve spolupráci s Helpdesk ISOŘ náhradní dávkové předání nepřijatých dat z COMPOST do ISOŘ.
 - c) Výpravčí povolí jízdu vlaků na základě souhlasu dispečerského aparátu IM.
- 32.4. Výpadek COMPOST:
 - a) V tomto případě dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem, ústně nebo písemně sdělí příslušnému výpravčímu údaje ze zprávy Rozbor vlaku. Tyto údaje poslouží k náhradnímu pořízení zprávy Rozbor vlaku tímto zaměstnancem. **Pokud zaměstnanec není schopen pořídit náhradně zprávu**

Rozbor vlaku informuje o této skutečnosti dopravce. Dopravce kontaktuje telefonicky PD a sdělí mu informace ze zprávy Rozbor vlaku. PD postupuje dále dle ustanovení Provozního řádu ISOŘ.

- b) V případě, že vlak veze nebezpečné věci nebo mimořádnou zásilku, není do doby pořízení zprávy Složení vlaku do COMPOST jeho odjezd možný.
- c) Dohledové pracoviště COMPOST uvědomí obsluhu KAPO (poplatky@spravazeleznic.cz) o vzniklém výpadku COMPOST, délce výpadku a předpokládaných dopadech. Toto oddělení neuplatní sankce za chybějící zprávy Složení vlaku.

32.5. Výpadek lokality, centrální systémy ISOŘ i COMPOST jsou funkční:

- a) V centrálních systémech jsou obsažena všechna data, nelze je předat na příslušnou lokalitu – zaměstnanci v postižené lokalitě se informují u dispečerského aparátu o potřebných údajích o vlaku.
- b) Z postižené lokality nelze zaslat data, dopravce zajistí náhradní pořízení dat do centrálního systému přes svůj dispečerský aparát. V případě nemožnosti zadání dat kontaktuje dispečerský aparát dopravce dispečerský aparát IM pro pořízení dat.
- c) Lze předpokládat, že chybějící data již nebude možné doplnit provozními systémy po obnově činnosti. Rekonstrukce nejnutnějších dat pro výpočet ceny za použití dráhy jízdou vlaku a dalších služeb a souvisejících sankcí bude provedena následně ručně v rámci procesu odsouhlasení výkonu.

32.6. Výpadek ETD:

- a) Pokud není z důvodu výpadku ETD možné doručit strojvedoucímu TJŘ, postupuje dopravce jako v případě, že strojvedoucí nemá platný TJŘ daného vlaku.

32.7. Výpadek KADR:

- a) Pokud dopravce není schopen podat žádost o přidělení kapacity dráhy z důvodu nedostupnosti KADR pro dopravce (včetně datové komunikace s IS KADR), informuje v neodkladných případech příslušného PD, který zajistí náhradní pořízení žádosti do KADR, je-li to možné. Pokud to není možné, podá dopravce žádost o trasu po ukončení výpadku KADR.
- b) Pokud není možné zpracovat žádost dopravce o přidělení kapacity dráhy z důvodu nedostupnosti KADR, umožní příslušný PD náhradním způsobem jízdu vlaku, je-li to možné. Pokud to není možné, bude žádost zpracována po ukončení výpadku KADR.
- c) Pokud dopravce není schopen provést aktivaci, deaktivaci vlaku **nebo napojení tras** z důvodu výpadku KADR nebo datové komunikace s IS KADR, informuje příslušného PD, který zajistí aktivaci, deaktivaci vlaku **nebo napojení tras**, je-li to možné. Pokud to není možné, provede dopravce aktivaci, deaktivaci vlaku po ukončení výpadku KADR.
- d) **Pokud PD není schopen zpracovat požadavky dopravce dle bodu a-c, informuje PD o této skutečnosti dopravce a postupuje dále dle ustanovení Provozního řádu ISOŘ.**

32.8. Výpadek IS dopravce, výpadek datové komunikace mezi IS dopravce a SPIS:

- a) Pokud dojde k výpadku IS dopravce nebo datové komunikace IS dopravce se SPIS, pořídí dopravce informace náhradním způsobem přímo do aplikací SPIS dostupných na <http://provoz.spravazeleznic.cz/>. Pokud to není možné, informuje o této skutečnosti příslušného PD.

32.9. Současný výpadek COMPOST, ISOŘ:

- a) **Pro výpadek COMPOST platí ustanovení čl. 32.4.**
- b) **Pro výpadek ISOŘ platí ustanovení čl. 32.3.**

33. POSTUP PŘI PORUCHÁCH SPIS

- 33.1. Všechny poruchy informačních systémů se hlásí na provozní dohledová pracoviště každého IS. Kontaktní adresy dohledových pracovišť jsou uvedeny v Souhlasu s datovou komunikací. Současně jsou publikovány též na <http://provoz.spravazeleznic.cz>.
- 33.2. Podmínky pro odstraňování závad SW a HW jsou uvedeny ve Směrnících, Metodických pokynech a Provozních řádech k jednotlivým IS.
- 33.3. SŽ informuje dotčené dopravce o poruchách systémů SPIS.

34. PLÁNOVANÁ ÚDRŽBA SPIS

- 34.1. Plánované odstávky IS z důvodu údržby a nasazování nových verzí IS budou dodavatelem příslušného IS vyhlášeny na <http://provoz.spravazeleznic.cz> nebo v příslušné aplikaci.
- 34.2. Postup pro schválení a publikování plánovaných odstávek je uveden ve smlouvách na provoz příslušného IS, ve směrnících/metodických pokynech k jednotlivým IS nebo Provozních řádech jednotlivých aplikací.

35. ZMĚNY PŘEDPISU A JEHO PŘÍLOH

SŽ si vyhrazuje právo tento Předpis upravovat a doplňovat na základě aktuálního vývoje SPIS a implementace TSI TAF a TSI TAP do SPIS.

36. ZMOCŇOVACÍ USTANOVENÍ

Změny příloh tohoto Předpisu schvaluje náměstek generálního ředitele SŽ pro řízení provozu.

37. ZRUŠOVACÍ USTANOVENÍ

Dnem nabytí účinnosti tohoto Předpisu se zrušují dokumenty SŽ:

- a) Is10 - Směrnice SŽ pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS) - účinné od 1. 7. 2011
- b) Zahájení rutinního provozu aktivací a deaktivací tras v KADR, včetně příloh 1, 2 a 3 - vydáno dne 30. 10. 2013 pod čj. 46496/2013-O12.
- c) Zahájení rutinního provozu změn parametrů při aktivacích na síti SŽ, včetně přílohy 1 - vydáno dne 7. 12. 2016 pod čj. 52257/2016-SŽ-O12.
- d) Zahájení rutinního provozu skládání tras na síti SŽ, včetně přílohy 1 - vydáno dne 12. 10. 2015 pod čj. 42483/2015-SŽ-O12.
- e) Opatření náměstka generálního ředitele pro řízení provozu SŽ ve věci pořizování dat dopravci v souvislosti s jízdou vlaku, včetně přílohy 1 - vydáno dne 12. 10. 2015 pod čj. 42541/2015-SŽ-O12.
- f) Pravidla pro tvorbu identifikátorů TRID, PAID a PRID na síti SŽ - vydáno dne 12. 11. 2015 pod čj. 47782/2015-SŽ-O12.
- g) Změna č. 1 k opatření náměstka generálního ředitele pro řízení provozu, SŽ ve věci ovládání vybraných IS SŽ při výlukové činnosti včetně přílohy 1 - vydáno dne 16. 10. 2015 pod čj. 42562/2015-SŽ-O12.
- h) Pravidla pro používání funkcí hnacích vozidel v datové komunikaci na síti SŽ - vydáno dne 3. 7. 2017 pod čj. 27963/2017-SŽ-GŘ-O12.

PŘÍLOHY

Součástí tohoto Předpisu jsou tyto přílohy:

Příloha A: Seznam souvisejících předpisů a dokumentů

Příloha B: Pokyny pro pořizování dat dopravci do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku

Příloha C: Přehled úkonů používaných na síti SŽ

Příloha D: Pravidla pro používání funkcí hnacích vozidel v datové komunikaci na síti SŽ

Příloha E: Informace o železniční infrastruktuře a jejích změnách

Příloha A**Seznam souvisejících předpisů a dokumentů**

- a) Datové rozhraní DOMIN
- b) Datové rozhraní Informační tabule
- c) Datové rozhraní IS COMPOST verze 5.3 TSI TAF
- d) Datové rozhraní ISOŘ pro dopravce
- e) Datové rozhraní GRAPP
- f) Datové rozhraní REVOZ
- g) KANGO – KMEŇ POPIS DÁT ZVEREJŇOVANÝCH WEBOVOU SLUŽBOU
- h) Metodické pokyny pro provoz a užívání ISOŘ KADR
- i) NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006".
- j) NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému
- k) Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 2/2014 - Ověřovací provoz informačního systému ETD
- l) Popis datového rozhraní ETD pro hnací vozidla
- m) Popis komunikace přes WS KADR s využitím zpráv dle TSI TAF verze 2.1
- n) Prohlášení o dráze celostátní a regionální v platném znění
- o) Prohlášení o dráze pro veřejně přístupné vlečky v platném znění
- p) **Neobsazeno**
- q) Provozní řád provozní aplikace EDD
- r) PROVOZNÍ ŘÁD PROVOZNÍ APLIKACE IS DOMIN
- s) PROVOZNÍ ŘÁD PROVOZNÍ APLIKACE ISOŘ
- t) Směrnice SŽDC č. 35 Technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci
- u) Směrnice SŽDC č. 83 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů
- v) Směrnice SŽDC č. 92 Provoz a užívání informačního systému Registr vozidel
- w) SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- x) SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- y) SŽDC D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- z) SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu
- aa) **Neobsazeno**
- bb) Zveřejnění technických specifikací k používání aktivací vlaků v KADR

Příloha B**Pokyny pro pořizování dat dopravci do IS SŽ v souvislosti s jízdou vlaku****Úvod**

- Cílem Přílohy B je stručně popsat postup pořizování dat dopravcem v jednotlivých fázích životního cyklu vlaku. Tento text nenahrazuje ustanovení Provozních řádů příslušných aplikací SŽ.
- Členění dokumentu na dialogy „Žádost o trasu“, „Příprava před odjezdem“ a „Jízda vlaku“ vychází z Předpisu SŽ Is10 - Předpis SŽ pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy.

B. 1. 1 Dialog „Žádost o trasu“

- Tento proces zahrnuje činnosti dopravce od okamžiku podání žádosti do okamžiku přidělení kapacity dráhy.

B. 1. 2 Žádost o trasu do ročního JŘ

- V oblasti žádosti o trasu do ročního JŘ a jeho změn definuje proces pořizování dat Prohlášení o dráze. Datovou komunikaci popisuje Předpis SŽ Is10 a dokument „Popis komunikace přes WS KADR s využitím zpráv dle TSI TAF verze 2.1“.

B. 1. 3 Žádost o trasu ad hoc

- V oblasti žádosti o trasu ad hoc definuje způsob pořizování dat Směrnice č. 70 – „Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽ“ a „Metodické pokyny k obsluze IS KADR“. Datovou komunikaci popisuje Předpis SŽ Is10 a dokument „Popis komunikace přes WS KADR s využitím zpráv dle TSI TAF verze 2.1“.
- Podání žádosti o trasu ad hoc je možné obsluhou webového rozhraní KADR a datovou komunikací s KADR.
- Po přidělení kapacity dráhy dochází k přidělení datového JŘ (dále DJŘ) s novou identifikací objektu trasa (dále jen PAID) a identifikací objektu obchodní případ IM (dále jen TRID), která byla zadána dopravcem při žádosti o trasu. Současně dojde k vytvoření **tabelárního jízdního řádu (dále jen TJŘ)**.
- Přidělený DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je formou datové komunikace předán do IS dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- Pokud přidělená trasa obsahuje mimořádnosti definované v člancích 2348 až 2359 předpisu SŽDC D1, je tato skutečnost předána do ISOŘ.
- Dopravce informuje o technologii ve stanici. Pro tyto účely uvede dopravce definovaný úkon doplněný v případě potřeby poznámkou k bodu. Seznam úkonů je uveden v Příloze C k tomuto Předpisu.

B. 1. 4 Náhradní pořízení žádosti o přidělení kapacity dráhy v případě nedostupnosti KADR na straně dopravce

- PD smí v případě nedostupnosti KADR pro dopravce na základě telefonické žádosti dopravce pořídit neodkladnou žádost o přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“ prostřednictvím ISOŘ a současně ji také přidělit.
 - Dopravce při žádosti o náhradní pořízení trasy uvede tyto povinné údaje:
 - přesný název dopravce,
 - požadované datum odjezdu z výchozího dopravního bodu,
 - požadovaný čas odjezdu z výchozího dopravního bodu,
 - kategorii a druh vlaku,
 - přesnou topologii trasy vlaku (Z – Přes – Do), popřípadě požadovanou vzorovou trasu,
 - parametry vlaku, rychlost vlaku, hmotnost vlaku, délku vlaku, způsob brzdění,
 - požadované číslo vlaku,
 - další informace mající vliv na cenu za přidělení kapacity dráhy a na cenu za použití dráhy.
- Pokud PD neobdrží od dopravce veškeré potřebné informace, kapacitu dráhy nepřidělí. V tomto případě dopravce vyčká obnovení dostupnosti KADR.
- Během procesu přidělení kapacity dráhy dochází k vytvoření žádosti za dopravce s novou identifikací TRID vytvořenou SŽ.
- Přidělením kapacity dráhy dojde k vytvoření DJŘ s novou identifikací PAID. Současně dojde k vytvoření TJŘ.
- Přidělený DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je formou datové komunikace předán do IS dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- V okamžiku přidělení kapacity dráhy dojde k automatické aktivaci přidělené trasy.

B. 1. 5 Změna přidělené trasy před aktivací

- Tento proces zahrnuje činnosti dopravce od okamžiku přidělení trasy do okamžiku provedení aktivace dopravcem v případě, že je z důvodů na straně dopravce nebo provozovatele dráhy nezbytné provozovat vlak s parametry nebo geografickou polohou odchylnými od přidělené trasy.

B. 1. 6 Změna geografické a časové polohy (plánovaný odklon)

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

B. 1. 7 Náhradní doprava

- Náhradní doprava může být evidovaná (dále jen ND) nebo neevidovaná (dále jen NDN). Dopravce může o ND nebo NDN informovat při podání žádosti o trasu nebo po přidělení kapacity dráhy.
- Po přidělení kapacity dráhy může dopravce informovat o ND nebo NDN prostřednictvím aparátu odklonové žádosti, nebo změnou parametrů při aktivaci, případně prostřednictvím zprávy „Složení vlaku“.
- V případě informování o ND nebo NDN prostřednictvím podání odklonové žádosti (viz B. 1. 6), dojde po přidělení odklonové žádosti ke zrušení původní trasy a přidělení trasy nové při zachování původní identifikace TRID. Odklonovou žádost lze podat na více dní. Odklonová trasa obdrží nové PAID. Indikace ND nebo NDN je předána do ISOŘ.
- V případě informování o ND nebo NDN prostřednictvím změny parametrů při aktivaci (viz B. 1. 10) je zachována původní přidělená trasa včetně časové polohy, původní identifikace TRID, PAID. Změnu parametrů při aktivaci lze provádět pouze na jeden den. Indikace ND nebo NDN je předána do ISOŘ.

B. 1. 8 Změna parametrů přidělené trasy

- Dopravce může provést změnu parametrů přidělené trasy před aktivací prostřednictvím odklonové žádosti nebo změny parametrů při aktivaci.

B. 1. 9 Změna parametrů přidělené trasy prostřednictvím odklonové žádosti

- V případě změny parametrů přidělené trasy prostřednictvím odklonové žádosti (viz B. 1. 6) dojde po přidělení odklonové žádosti ke zrušení původní trasy a přidělení trasy nové při zachování původní identifikace TRID. Odklonová trasa obdrží novou identifikaci PAID.
- Podání odklonové žádosti z důvodu změny parametrů přidělené trasy je povinné v případě, že dopravce podává novou žádost o přidělení kapacity dráhy v souladu s články 2326, 2332 a 3844 předpisu SŽDC D1.
- Při konstrukci trasy podané aparátem odklonové žádosti budou zohledněny parametry odklonové trasy zadané dopravcem.
- Odklonová trasa může být přidělena jako trasa ve zbytkové kapacitě, pokud je žádost podána méně než 3 pracovní dny před jízdou vlaku.
- Přidělený DJŘ je předán do systému dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- V případě, že přidělená trasa obsahuje mimořádnosti definované v článcích 2348 až 2359 předpisu SŽDC D1, je tato skutečnost předána do ISOŘ.

B. 1. 10 Změna parametrů přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivaci

- V případě změny parametrů přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivacích je zachována původní přidělená trasa včetně časové polohy a původní identifikace TRID i PAID.
- Změna parametrů může být provedena pouze před aktivací příslušného úseku trati a pouze na jeden den.
- Změna parametrů je předána při aktivaci do ISOŘ. Změna parametrů není předána do COMPOST.
- Pokud dopravce tímto postupem změni údaje o mimořádnostech definované v článcích 2348 až 2359 předpisu SŽDC D1, je tato skutečnost předána do ISOŘ.
- V případě, že není možno předat změnu parametrů přidělené trasy prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání změny parametrů do ISOŘ.
- V rámci změny parametrů při aktivacích smí dopravce měnit v jednotlivých bodech trasy níže uvedené parametry:
 - Délka vlaku – dopravce informuje o změně vlaku oproti přidělené trase – pokud je délka vlaku větší než délka vlaku obsažená v přidělené trase, je tato změna schválena DA SŽ jako mimořádnost na vlaku.
 - Rychlost vlaku – dopravce informuje o změně rychlosti oproti přidělené trase. Pokud dojde ke snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h, je toto snížení schváleno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. DA SŽ dále postupuje dle čl. 3844 předpisu SŽDC D1.
 - Omezená rychlost při přepravě MZ – dopravce informuje o skutečnosti, že vlaku je Příkazem k dopravě nebo jiným opatřením (např. podle podmínek přepravy speciálních vozidel dle IS REVOZ) nařízena omezená rychlost při přepravě MZ. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je tato změna schválena DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
 - Mimořádná zásilka na vlaku – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku bude odchýlně od přidělené trasy zařazena mimořádná zásilka, nebo dojde ke změně v seznamu mimořádných zásilek. **Mimořádná zásilka se identifikuje EGID MZ.** Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schváleno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena. Pokud v důsledku změny mimořádných zásilek dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti vlaku při jízdě do odbočky, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě do odbočky“ (viz výše).
 - Nebezpečné věci – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku budou odchýlně od přidělené trasy zařazeny nebezpečné věci nebo dojde ke změně v seznamu nebezpečných věcí. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku.
 - **Speciální vozidla dle IS REVOZ** – dopravce informuje o skutečnosti, že do vlaku bude odchýlně od přidělené trasy zařazeno speciální vozidlo dle **IS REVOZ** nebo dojde ke změně v seznamu speciálních vozidel dle **IS REVOZ**. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti vlaku při jízdě do odbočky, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě do odbočky“ (viz výše).
 - Vojenská přeprava – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy se jedná o vlak vojenské přepravy nebo dojde ke změně týkající se vojenské přepravy. Do položky uvede číslo vydané EDPS, kterou je vojenská přeprava projednána. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
 - Jiná omezující opatření – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy je na vlaku jiné omezující opatření ve smyslu předpisu SŽDC D1 čl. 2348 j) nebo dojde k jeho změně. Pokud dojde ke změně hodnot v tomto parametru, je toto schvalováno DA SŽ jako mimořádnost na vlaku, případně je mimořádnost na vlaku zrušena.
 - Úkony (přidání, změna, zrušení) – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy požaduje provádět v nácestných bodech úkony s vlakem, které nejsou obsaženy v přidělené trase. Dopravce má právo měnit pouze úkony, které jsou označeny jako úkony dopravce. Pokud odchýlně od přidělené trasy nebudou dopravcem prováděny v dopravním bodě žádné úkony, dopravce je povinen všechny dříve přidělené úkony smazat a zadat úkon „Všechny plánované úkony dopravce zrušeny“. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Seznam úkonů je uveden v Příloze C k tomuto Předpisu.
 - Poznámka k bodu – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy dojde ke změně v poznámce týkající se příslušného bodu. Pokud dojde ke změně v poznámce k bodu, je tato informace zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku.
 - Hnací vozidla – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy dojde ke změně v hnacích vozidlech. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti vlaku nebo rychlosti vlaku při jízdě do odbočky, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“ a „snížení rychlosti při jízdě do odbočky“ (viz výše). Za změnu

hnacích vozidel se považuje i vedení vlaku náhradní dopravou – v tomto případě změni hnací vozidla na řadu ND **případně NDN**. V ISOŘ a provozních aplikacích je uvedena informace o ND **případně NDN**.

- o Druh vlaku – dopravce informuje o skutečnosti, že odchýlně od přidělené trasy požaduje vedení vlaku pod jiným druhem vlaku (např. vlak Pn bude veden jako Lv, nebo vlak R bude veden jako Sv). Dopravce nesmí změnit druh vlaku takovým způsobem, aby došlo ke zvýšení přednosti v jízdě ve smyslu čl. 2214 předpisu SŽDC D1. Tato informace je zobrazena v provozních aplikacích SŽ, není však schvalována DA SŽ jako mimořádnost na vlaku. Pokud v důsledku změny tohoto parametru dojde i ke změně rychlosti vlaku, je dopravce povinen toto zapracovat i do hodnot uvedených v položkách „rychlost vlaku“.

B. 1. 11 Změna úkonů, manipulace po trase

- Dopravce informuje o změně úkonů odchýlných od přidělené trasy prostřednictvím změny parametrů při aktivacích (viz B. 1. 10). Změna úkonů zadáných v rámci změny parametrů při aktivacích nemění přidělený DJŘ.
- Seznam úkonů je uveden v Příloze C k tomuto Předpisu.
- Pokud dopravce požaduje zohlednění nových úkonů nebo manipulace do přidělené trasy, použije aparát plánovaného odklonu (viz B. 1. 6).
- Pro změnu úkonů v rámci změny parametrů při aktivacích platí tato pravidla:
 - o Pokud v daném bodě existují úkony a mají být všechny zrušeny, zadá dopravce úkon „Všechny plánované úkony dopravce zrušeny“.
 - o Pokud v daném bodě dojde ke změně v úkonech, zadá dopravce pouze ty úkony, které budou v daném bodě prováděny.
 - o Pokud dopravce nezadá žádný úkon, platí předchozí stav úkonů.
 - o Odebrání úkonů nemá vliv na nesouhlas s jízdou (viz B. 1. 34).
 - o Přidání úkonů způsobí nesouhlas s jízdou z daného bodu příp. bodu aktuálního výskytu vlaku.
- V případě, že není možno předat změnu úkonů prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání změny úkonů do ISOŘ.
- Po aktivaci je změna úkonů možná prostřednictvím zprávy složení vlaku v COMPOST.

B. 1. 12 Změna technologie ve stanicích

- Dopravce je povinen informovat o požadavcích na novou technologii práce ve stanicích, která není zapracována v přidělené trase nebo platných pomůckách GVD. Dopravce informuje o této skutečnosti prostřednictvím změny parametrů při aktivaci (B. 1. 10) úkonem doplněným v případě potřeby poznámkou k příslušnému bodu.
- Za změnu technologie se považuje i přechod zátěže z jedné trasy na trasu jinou, pokud se nejedná o trasu vzniklou skládáním tras (viz B. 1. 13).
- Po aktivaci je možné informovat o změně technologie prostřednictvím COMPOST.
- V případě, že není možno předat změnu technologie prostřednictvím IS, sdělí dopravce požadavek na změnu technologie PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího. PD zajistí zadání požadavku do ISOŘ.

B. 1. 13 Skládání tras

- SŽ umožňuje dopravcům složení několika dříve přidělených tras do jedné nové trasy. Složením trasy dochází k zániku původních DJŘ a vzniku nového DJŘ.
- Skládáním tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro skládání tras.
- Skládání tras smí dopravce provádět pouze v dopravních bodech, kde je složení tras dopravně vhodné.
- Skládat lze pouze trasy, které na sebe v bodě složení časově navazují. Odjezd návazné trasy musí být po příjezdu trasy předchozí v intervalu + 3 minuty až +720 minut.
- V bodě složení tras bude složené trase vytvořen automaticky pobyt v délce 3 minuty s úkonem „Zastavení ze služebních důvodů dopravce“.
- V případě že dopravce chce změnit parametry složené trasy, může využít aparát „Změna parametrů při aktivaci“ (viz. B. 1. 10).
- V rámci skládání tras jsou až do doby vyhlášení zachována původní čísla tras.
- Trasa použitá pro složení tras již nesmí být použita pro další složení tras.
- Důsledkem skládání tras je zánik původních identifikací TRID a PAID v denním tvaru a vznik nových identifikací TRID a PAID.
- Původní trasy jsou na příslušné dny deaktivovány.
- Trasy, které jsou použity pro skládání tras, jsou považovány za využitě z důvodu složení tras.
- Důsledkem skládání tras je vytvoření TJŘ ad hoc vlaku pro složenou trasu (viz B. 1. 38).
- Složené trase bude přidělen bezplatný produkt „DJŘ vznikl na základě složení tras s přidělenou kapacitou“.

B. 1. 14 Aktivace

- Pokynem dopravce k zavedení/odřeknutí vlaku je aktivace/deaktivace v prostředí KADR nebo datová komunikace s KADR.

- Jízda vlaku bez provedení aktivace dopravcem není možná.
- Výchozí stav přidělených tras ve vztahu k aktivacím je tento:
 - Trasy pp jsou ve stavu „k deaktivaci“ - nekoná-li dopravce, jsou 12 hodin po čase přiděleného odjezdu z dopravního bodu systémem automaticky deaktivovány. Totéž platí pro trasy přidělené žádostem z KADR, kde žadatel při podání žádosti neudělí dopředný souhlas s aktivací trasy.
 - Ostatní trasy jsou ve stavu „k aktivaci“ - nekoná-li dopravce, jsou 12 hodin před časem přiděleného odjezdu z dopravního bodu systémem automaticky aktivovány.
- Trase nesmí být změněn stav takovým způsobem, aby vznikly 2 nespojitě aktivované úseky.
- Již aktivovaná trasa, která nebude využita, musí být dopravcem deaktivována a to nejpozději 20 hodin po čase přiděleného odjezdu z příslušného bodu.
- SŽ nabízí dopravcům na základě žádosti dopravce převedení všech tras zkonstruovaných v rámci ročního JŘ do stavu „k deaktivaci“.
- V případě požadavku na umožnění jízdy deaktivovaného vlaku podá dopravce novou žádost o trasu, která bude zpracována v souladu s Předpisem Is10.

B. 1. 15 Zrušení/zkrácení přidělené trasy

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

B. 1. 16 Zrušení přidělené trasy v celé trase z důvodu na straně dopravce

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

B. 1. 17 Zrušení přidělené trasy v celé trase z důvodu na straně SŽ

- V případě, že jsou důvody zrušení přidělené trasy na straně SŽ, provede zaměstnanec SŽ odejmutí kapacity dráhy na základě požadavku dopravce:
 - Zrušení trasy v důsledku plánované výluky s konstrukcí výlukového nákresného jízdního řádu (dále jen VNJR):
 - Dopravce je povinen požádat o zrušení trasy v rámci svého vyjádření k návrhu VNJR nejpozději v termínu jeho předání **Odboru plánování a koordinace výluk (dále jen O12)** GŘ SŽ, tj. 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byl O12 GŘ SŽ postoupen návrh VNJR k připomínkám.
 - V případě nesouhlasu dopravce s návrhem VNJR a následné koordinace připomínek k návrhu VNJR je dopravce povinen tento pokyn udělit O12 GŘ SŽ nejpozději v termínu 2 pracovní dny ode dne, kdy mu bylo oznámeno rozhodnutí O12 GŘ SŽ o konečné podobě VNJR.
 - Pokud dopravce výše uvedený pokyn ve stanovených termínech nepodá, má se za to, že dopravce v důsledku plánované výluky nepožaduje žádné zrušení celé trasy; v případě pozdějšího rozhodnutí o zrušení celé trasy uplatní dopravce požadavek výhradně dle následujícího ustanovení.
 - Zrušení trasy v důsledku plánovaných výluk bez konstrukce VNJR:
 - Dopravce zašle pokyn na zrušení trasy e-mailem na adresu OSS@spravazeleznice.cz, přičemž v pokynu uvede čísla tras, datum odjezdu z výchozího dopravního bodu na síti SŽ a číslo ROV.
 - Zrušení trasy v důsledku výše neuvedených příčin (např. mimořádné události):
 - Pokud vlak nebyl dosud aktivován, zašle dopravce pokyn na zrušení trasy e-mailem na adresu OSS@spravazeleznice.cz, přičemž v pokynu uvede čísla tras, datum odjezdu z výchozího dopravního bodu na síti SŽ a identifikaci mimořádné události.
 - Pokud byl vlak již aktivován, provede deaktivaci trasy PD obsluhou ISOŘ na základě požadavku dopravce (viz bod B. 1. 29).

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

B. 1. 18 Zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně dopravce

- Zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně dopravce provádí dopravce jako deaktivaci prostřednictvím aparátu aktivací (viz B. 1. 14).
- V případě zkrácení přidělené trasy z důvodů na straně dopravce je část trasy považována za nevyužitou z příčin na straně dopravce.
- Pokud není možné deaktivaci části přidělené trasy provést dopravcem, provede deaktivaci trasy PD na základě žádosti dopravce. PD smí provést zkrácení přidělené trasy pouze na žádost dopravce v případě nefunkčnosti nebo nedostupnosti KADR nebo datové komunikace s KADR. V případě zkrácení přidělené trasy si PD vyžádá od dopravce tyto informace:
 - číslo vlaku,
 - datum jízdy vlaku,
 - identifikaci TRID,
 - úsek zkrácení přidělené trasy (Z – Přes – Do),
 - důvod zkrácení přidělené trasy.

B. 1. 19 Zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně SŽ

- Zkrácení přidělené trasy z důvodů na straně SŽ provede PD obsluhou ISOŘ jako deaktivaci na základě požadavku dopravce. Toto je možné až poté, co byl vlak v celé trase aktivován.
- Dopravce je o deaktivaci trasy informován prostřednictvím změny stavu na záložce „Žádosti“ a „Aktivace“. Do systému dopravce je tato skutečnost předána prostřednictvím datové komunikace ve věci aktivací.
- V případě zkrácení přidělené trasy z důvodu na straně SŽ je část trasy považována za využitou z příčin na straně SŽ.

B. 1. 20 Dialog „Příprava vlaku před odjezdem“

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

B. 1. 21 Složení vlaku

- Oblast složení vlaku je řešena Is10. Pro datovou komunikaci je zveřejněno Datové rozhraní COMPOST.
- Pokud informace pořízené dopravcem v rámci zprávy Složení vlaku obsahují mimořádnosti definované v článcích 2348 až 2359 předpisu SŽDC D1, je tato skutečnost předána do ISOŘ.
- V rámci zprávy Složení vlaku je možno informovat o změně úkonů v dopravních bodech (viz B. 1. 10).
- V případě, že dojde v rámci operativního řízení vlaků ke spojení vlaků dvou odlišných dopravců, odpovídá za pořízení zprávy Složení vlaku ten dopravce, pod jehož identifikací TRID je spojená trasa vedena v ISOŘ.

B. 1. 22 Připravenost vlaku k odjezdu

- Oblast připravenosti k odjezdu vlaku je řešena dokumentem SŽ Is10. Pro datovou komunikaci je zveřejněno Datové rozhraní COMPOST.
- V případě, že dojde v rámci operativního řízení vlaků ke spojení vlaků dvou odlišných dopravců, odpovídá za pořízení zprávy Vlak připraven vlaku ten dopravce, pod jehož identifikací TRID je spojená trasa vedena v ISOŘ.

B. 1. 23 Dialog „Jízda vlaku“

Tento proces zahrnuje činnosti dopravce v průběhu jízdy vlaku.

B. 1. 24 Změna geografické polohy za jízdy vlaku – provozní odklon

- V případě, že je nutné vést již aktivovaný vlak po jiné než přidělené cestě z důvodu na straně SŽ, bude toto provedeno PD v ISOŘ aparátem provozního odklonu po domluvě s dopravcem.
- Provozní odklon je možné provést pouze u vlaků, které byly aktivovány.
- Provozní odklon není možné použít pro řešení opatření plánovaných výluk.
- PD může využít aparát provozního odklonu na základě žádosti dopravce. V případě provozního odklonu na žádost dopravce sdělí dopravce PD tyto informace:
 - číslo vlaku, které má jet provozním odklonem,
 - datum jízdy vlaku,
 - identifikaci TRID,
 - přesnou topologii odklonové trasy vlaku (Z – Přes – Do),
 - důvod odklonu,
 - případné úkony na odklonové trase,
 - parametry vlaku pro novou trasu vlaku (změna HV, délku a hmotnost vlaku),

- rozbor vlaku na odklonovém úseku, pokud se liší od rozboru platného na původní trase na odjezdu z dopravního bodu odklonu.
- Pokud PD neobdrží výše uvedené informace, provozní odklon na základě žádosti dopravce nevytvoří.
- V případě vzniku provozního odklonu vznikne nový DJŘ z počátku místa odklonu s původní identifikací TRID v denním tvaru a novou identifikací PAID. Tento DJŘ je zobrazen ve webovém rozhraní KADR a je datovou komunikací předán do systému dopravce, ISOŘ a COMPOST.
- Původní trasa je deaktivována z místa počátku odklonu do původní cílové stanice. U původní trasy určí PD důvod deaktivace na základě důvodu vzniku odklonové žádosti.
- Obdobným způsobem je řešena i jízda vlaku objíždnou trasou, vyjma případů uvedených v PND7.
- Při použití provozního odklonu dojde:
 - ke ztrátě informací (např. úkonů), které jsou vázány na původní trasu vlaku mezi místem počátku odklonu a místem návratu do bodu ležícího na původní trase; tyto informace se na novou trasu nepřenesají,
 - k tzv. „protičasu“ v místě počátku odklonu, což znamená, že čas přiděleného odjezdu v místě počátku odklonového úseku může být dříve než čas příjezdu původní trasy do tohoto dopravního bodu.
- Při provozním odklonu zůstane zachováno pravidlo maximální časové délky celé trasy (max. 20 hodin).
- V případě zrušení nutnosti vedení vlaku odklonem je možné opětovným použitím aparátu provozního odklonu vést vlak po původní trati.

B. 1. 25 Změna parametrů za jízdy vlaku (mimořádnosti na vlaku, úkony)

- Po provedení aktivace vlaku jsou dopravci dostupné způsoby informování o změně parametrů přidělené trasy prostřednictvím COMPOST.
- Pravidla pro změnu úkonů jsou popsána v bodě B. 1. 10.
- Není-li možné informovat o změně parametrů trasy nebo úkonů prostřednictvím IS, může dopravce v souladu s čl. 2349 předpisu SŽDC D1 informovat o mimořádnostech na vlaku PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího.
- Při změně mimořádností na jedoucím vlaku méně než 30 minut (součet jízdních dob) před místem změny, bude v ISOŘ automaticky vystaven nesouhlas s jízdou z bodu aktuálního výskytu vlaku z důvodu rozporu v datech (viz B. 1. 34).
- Při změně mimořádností na jedoucím vlaku více než 30 minut (součet jízdních dob) před místem změny, bude v ISOŘ automaticky vystaven nesouhlas s jízdou z bodu změny mimořádností vlaku z důvodu rozporu v datech (viz B. 1. 34).

B. 1. 26 Změna technologie ve stanici za jízdy vlaku

- Za jízdy vlaku je možné informovat o změně technologie ve stanici (viz B. 1. 12) prostřednictvím COMPOST.
- Pokud není možné informovat SŽ o změně technologii ve stanici, sdělí dopravce požadavek na změnu technologie PD. PD zajistí zadání požadavku do ISOŘ.
- Dopravce musí PD SŽ sdělit dopravnu zastavení, důvod pobytu (konkrétní úkon) a předpokládanou dobu pobytu.
- Pokud nelze z provozních důvodů zastavení vlaku vykonat, odmítne PD tento požadavek vykonat.

B. 1. 27 Informování o náhradní dopravě za jízdy vlaku

- Dopravce informuje o nahrazení vlaku osobní dopravy náhradní dopravou prostřednictvím KADR nebo prostřednictvím COMPOST. Pro tyto účely se využívá řada hnacího vozidla „ND“ případně „NDN“. Pokud není možné z důvodu nedostupnosti KADR nebo COMPOST pořídit informaci o náhradní dopravě, smí tuto informaci pořídit PD na základě žádosti dopravce do ISOŘ.
- V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení operativní náhradní dopravy sdělí dopravce PD SŽ tyto informace:
 - číslo vlaku, na kterém má být zavedena/rušena ND nebo NDN,
 - datum jízdy vlaku,
 - identifikaci TRID,
 - úsek, ve kterém vlak je nahrazen náhradní dopravou nebo opačně zaveden vlak místo náhradní dopravy,
 - důvod zavedení/rušení náhradní dopravy.
- Pokud PD neobdrží od dopravce výše uvedené informace, náhradní dopravu nevytvoří.

B. 1. 28 Náhradní propojení trasy vlaku

- Náhradní propojení trasy vlaku je stav propojení částí trasy vlaku, kdy vzhledem k mimořádnosti v provozu nelze využít všechny části trasy jízdou vlaku ani náhradní dopravou, ale zbytek trasy za mimořádností v provozu musí být z provozních důvodů použit.
- O náhradní propojení trasy vlaku požádá dopravce PD. PD posoudí, zda je žádost oprávněná. Pokud žádost není oprávněná, PD odmítne vytvoření náhradního propojení trasy vlaku a nalezne s dopravcem jiné vhodné řešení.
- V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku sdělí dopravce PD tyto informace:
 - číslo vlaku, na kterém má být zavedeno/rušeno náhradní propojení trasy vlaku,

- o datum jízdy vlaku,
- o identifikaci TRID,
- o úsek, ve kterém je vlak nahrazen náhradním propojením trasy vlaku,
- o důvod zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku.
- Pokud PD neobdrží od dopravce výše uvedené informace, nevytvoří náhradní propojení trasy vlaku.
- V dopravním bodě konce náhradního propojení trasy vlaku dopravce pořídí informace Složení vlaku a Vlak připraven.

B. 1. 29 Ukončení jízdy vlaku ve výchozí nebo nácestné stanici

- V případě, že dopravce požaduje ukončení jízdy vlaku ve výchozí nebo nácestné stanici, oznámí dopravce tuto skutečnost obsluhou KADR, záložky „Aktivace“ nebo datovou komunikací s KADR, kde provede deaktivaci trasy z místa ukončení jízdy vlaku (viz B. 1. 15).
- Nemůže-li deaktivaci přidělené trasy provést dopravce, provede deaktivaci na jeho žádost PD.
- V případě, že vlak bude v této stanici odstaven, vyčká dopravce odstavení vlaku v ISOŘ. Více o odstavení vlaku viz B. 1. 30.
- Pokud je jízda vlaku ukončena ve výchozí stanici z důvodu dosažení maximální hodnoty zpoždění, provede ISOŘ automatickou deaktivaci trasy ve výchozí stanici.
- Pokud je jízda vlaku ukončena v nácestné stanici z důvodu dosažení maximální hodnoty zpoždění, provede ISOŘ automatické odstavení vlaku v nácestné stanici.
- V případě, že jízda vlaku bude ve výchozí nebo nácestné stanici ukončena z důvodů na straně SŽ, provede deaktivaci trasy PD obsluhou ISOŘ na základě žádosti dopravce.

B. 1. 30 Odstavený vlak

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

B. 1. 31 Pokračování jízdy odstaveného vlaku

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

B. 1. 32 Oživení odstaveného vlaku

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

B. 1. 33 Nový výchozí vlak jako pokračování odstaveného vlaku

- Dopravce může pro odvoz odstaveného vlaku použít dříve přidělenou trasu. V tomto případě nelze využít aparát oživení odstaveného vlaku. V tomto případě se jedná o nový výchozí vlak s identifikací TRID a PAID odlišnou od odstaveného vlaku.
- V tomto případě musí dopravce vždy informovat PD o skutečnosti, že nově vzniklý vlak je pokračováním odstaveného vlaku. Pro tyto účely je vhodné použít aparát změny parametrů při aktivacích (viz. B. 1. 10).

B. 1. 34 Nesouhlas s jízdou

- Nesouhlas s jízdou informuje, že aktivovaný vlak nemá splněny všechny podmínky pro jízdu vlaku.
- Výpravčí nesmí v případě nesouhlasu s jízdou vlaku tento vlak vypravit.
- Každý vlak má v ISOŘ jako výchozí stav „Nesouhlas s jízdou“, který je platný do doby splnění všech podmínek pro jízdu vlaku.
- Nesouhlas s jízdou vlaku je generován na základě nesplnění stanovených podmínek pro daného dopravce, popřípadě dopravní bod.
- Nesouhlas s jízdou bude ISOŘ vystaven v těchto případech:
 - Vlak nemá rozbor – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa chybějícího rozboru vlaku. Nesouhlas je odvolán doručením rozboru vlaku.
 - Vlak nemá připravenost vlaku – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa, kde je požadována připravenost vlaku. Nesouhlas je odvolán doručením zprávy Vlak připraven.
 - Vlak nebyl vyhlášen v plánu vlakové dopravy – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa chybějícího vyhlášení plánu vlakové dopravy. Nesouhlas je odvolán vyhlášením v plánu vlakové dopravy.
 - Vlak má rozpor v datech (mimořádnost na vlaku, nelogický rozbor vlaku apod.) – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa, kde dochází k rozporu v datech. Nesouhlas je odvolán vyhlášením v plánu vlakové dopravy.
 - Úkon z důvodu manipulace, změny HV, odvěšení nebo přivěšení v dopravním bodě – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa úkonu. Nesouhlas je odvolán pořízením zprávy Vlak připraven.
 - Existuje vlak stejného čísla – nesouhlas s jízdou je vystaven v dopravním bodě výskytu vlaku. Nesouhlas je odvolán přečíslováním vlaku a vyhlášením v plánu vlakové dopravy.
 - Náskok mimo stanovený časový rámec – nesouhlas s jízdou je vystaven v dopravním bodě, kde dochází k odchylce od GVD mimo stanovený časový rámec. Nesouhlas je odvolán dosažením hodnoty povoleného náskoku.
 - Zákaz jízdy PD – nesouhlas s jízdou je vystaven PD v dopravním bodě určeném PD. Nesouhlas je odvolán zrušením nesouhlasu zásahem PD.
 - Nedotrasováno – nesouhlas s jízdou vlaku z dopravního bodu, odkud má trasa dále pokračovat, ale dosud nebyla přidělena kapacita dráhy. Nesouhlas s jízdou je do doby aktivace navazující části trasy.
- V případě, že je vlaku vystaven nesouhlas s jízdou, je tato skutečnost uvedena v ISOŘ v dotazu „Pohyb vlaku“.

B. 1. 35 Změna čísla vlaku

- V případě, že dojde k výskytu duplicitního čísla vlaku, bude ve výchozím bodě vlaku s duplicitním číslem vlaku automaticky vystaven nesouhlas s jízdou (viz B. 1. 34).
- PD kontaktuje dopravce v souladu s článkem 2148 předpisu SŽDC D1 a na základě pokynu dopravce provede přečíslování vlaku.
- Informace o přečíslování je vyhlášena v ISOŘ.
- Při přečíslování vlaku nevznikne nový DJŘ ani TJŘ.
- V některých případech může být přečíslování vlaku provedeno aparátem provozního odklonu (viz B. 1. 24). V tomto případě vznikne nový DJŘ se shodným TRID a novým PAID a také nový TJŘ.
- Strojvedoucí bude o mimořádném přečíslování zpraven v souladu s čl. 2148 a 2182 předpisu SŽDC D1.

B. 1. 36 Informace o jízdě vlaku

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

B. 1. 37 Prognóza jízdy vlaku / Očekávané zpoždění

- SŽ poskytuje informaci o prognóze jízdy vlaku. Východiskem pro výpočet jsou informace o jízdě vlaku, zprávy Vlak připraven, zprávy Předpověď jízdy vlaku obdržené od dopravce nebo předcházejícího IM a informace o očekávaném zpoždění pořízená dopravcem nebo zaměstnancem SŽ.
- Informace o prognóze jízdy vlaku a očekávaného zpoždění je zobrazena v ISOŘ.
- Dopravce prostřednictvím zprávy Předpověď jízdy vlaku a zprávy Zpoždění vlaku informuje o skutečnosti, že není schopen dodržet čas odjezdu z příslušného dopravního bodu o více než 30 minut v případě vlaku nákladní

dopravy a více než 10 minut v případě vlaku osobní dopravy a uvede informaci, kdy předpokládá, že jízda vlaku bude možná. Současně může uvést i důvod nedodržení času odjezdu.

- Pokud dopravce není schopen využít pro předání informací datovou komunikaci, informuje o očekávaném zpoždění PD přímo nebo prostřednictvím výpravčího.
- Informace obsažené ve zprávě Předpověď jízdy vlaku a Zpoždění vlaku slouží SŽ jako doplňková informace při řízení provozu.

B. 1. 38 Napojení tras

- Napojení tras je změna vazby mezi denním objektem TRID a jedním nebo více denními objekty PAID. Důsledkem napojení tras je zánik původní vazby identifikací TRID a PAID v denním tvaru a vznik nových vazeb TRID a PAID v denním tvaru.
- SŽ umožňuje dopravcům napojení několika dříve přidělených tras nebo jejich částí.
- Napojení tras je možné použít pouze pro jeden den jízdy.
- Každá trasa smí být použita pouze v rámci jednoho napojení. Část trasy použité pro napojení tras již nesmí být použita pro další napojení a úseky tras nepoužité pro napojení jsou deaktivovány.
- Při napojení tras musí být dodržena výchozí a cílová stanice z důvodu stability objektu TRID.
- Napojením nedochází k zániku původních DJŘ ani ke vzniku nového DJŘ.
- Napojením tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro napojení tras.
- Napojení tras smí být provedeno pouze v dopravních bodech, kde je napojení tras dopravně vhodné.
- Napojovat lze pouze trasy, které na sebe v bodě napojení geograficky navazují.
- Napojení tras v cílové stanici je možné pouze tehdy, pokud je vlak v dané stanici odstaven.
- Napojovaná trasa nesmí být ve stavu „aktivovaná“ nebo „deaktivovaná“.
- V případě že dopravce chce změnit parametry napojené trasy, může použít aparát Změny parametrů při aktivaci (viz B. 1. 10) nebo Složení vlaku viz (B. 1. 21).
- V rámci napojování tras jsou zachována původní čísla tras.
- Důsledkem napojení tras není vytvoření nového tabelárního jízdního řádu.
- Napojení tras vyvolá nesouhlas s jízdou v bodě napojení.

B. 1. 39 TJŘ

- IS SŽ vytváří v okamžiku přidělení kapacity dráhy automaticky TJŘ. TJŘ je od okamžiku přidělení dostupný v ETD a KADR. Dále je TJŘ v okamžiku aktivace dostupný ve WebCOMPOST. TJŘ tras přidělených v ročním JŘ mohou být také obsaženy v příslušném sešitovém jízdním řádu.
- TJŘ je vytvořen jako důsledek:
 - přidělení v rámci sestavy ročního jízdního řádu nebo jeho pravidelných změn,
 - přidělení kapacity dráhy žádosti o trasu ad hoc (viz B. 1. 2), včetně pořízení žádosti o přidělení kapacity dráhy v případě nedostupnosti KADR (viz B. 1. 4),
 - skládání tras (viz B. 1. 13),
 - plánovaného odklonu (viz B. 1. 6),
 - provozního odklonu (viz B. 1. 24).

B. 1. 40 Informace o omezeních infrastruktury

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

Příloha C**Přehled úkonů používaných na síti SŽ**

- Dopravce na síti SŽ je povinen informovat o požadované technologii práce v dopravním bodě. Požadovanou technologii předává do IS SŽ formou úkonu v případě potřeby doplněného poznámkou k bodu. Seznam úkonů uvádí tabulka C.1: .
- IM nemá povinnost požadované technologii práce v dopravním bodě vyhovět, pokud provedení není z dopravních důvodů možné nebo vhodné. IM má současně právo pořídit i úkon dopravce.
- Úkony, u kterých je uvedeno, že se jedná o **Pokyn**, představují pokyn ve smyslu předpisu SŽDC D1.
- Za **operativní úkon** se považuje úkon, který byl pořízen po přidělení trasy a není zohledněn v přiděleném DJŘ.
- Za **plánovaný úkon** se považuje úkon, který byl pořízen v rámci žádosti o trasu nebo procesu přidělení trasy a je zohledněn v přiděleném DJŘ.

Vysvětlení sloupců tabulky C.1:

- Zkratka – zkrácený název úkonu. Zkratka se nepoužívá při komunikaci mezi zástupci dopravce a IM. Zkratka může být zobrazena v některých IS nebo výstupních sestavách IS.
- Název – plný název úkonu. Tento název se používá při vzájemné komunikaci mezi zástupci dopravce a IM.
- Definice – popis úkonu a případů jeho pořízení.
- Pořizovatel – uvedení odpovědnosti za pořízení úkonu, zda jej pořizuje dopravce či IM. Dopravce nemá právo pořizovat nebo upravovat úkony IM. IM má právo pořizovat a upravovat úkony IM. IM má současně právo v případě potřeby upravovat úkony zadané dopravcem.
- Význam pro řízení provozu – vysvětlení významu úkonu pro zaměstnance podílející se na řízení a organizování drážní dopravy.
- Čas operativního pobytu (O/N) – minimální doba [min] pobytu pro vlaky osobní (O) a nákladní (N) dopravy v případě, že bude úkon přidán dopravcem po přidělení trasy (v rámci změny parametrů při aktivacích) a v rámci zprávy Složení vlaku.
- Nesouhlas s jízdou – informace, zda daný úkon vyvolá nesouhlas s jízdou z příslušného dopravního bodu před příjezdem vlaku do daného dopravního bodu. Nesouhlas bude automaticky odebrán po pořízení příjezdové informace v daném bodě.
- Povinná připravenost – v dopravním bodě, kde je tento úkon zadán, musí dopravce povinně pořídit zprávu Vlak připraven.

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
1/2	Pobyt kratší než 1/2 min	Informace, že daný vlak má v daném dopravním bodě pobyt kratší než půl minuty. Používá se u vlaků osobní dopravy na základně požadavku dopravce. Dopravce zajistí, aby vozidla plánovaná na daném vlaku byla schopna zastavení a rozjezdu za méně než 30 vteřin. Úkon musí být u vlaků osobní dopravy vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Lze předpokládat zkrácení či prodloužení pobytu a jízdnicích dob v daném úseku.	---/---	Ne	Ne
Clo	Celní a pasové odbavení	Informace, že na daném vlaku bude v dané stanici prováděno celní a pasové odbavení. Požadavek, aby vlak zastavil pro nástup a výstup orgánů celní správy.	Dopravce	Vlak osobní dopravy a nákladní dopravy zastavit vhodně nebo na místě určeném celní správou.	5/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou osobní dopravu – vyjma operativního úkonu.
DD	Zastavení jen z dopravních důvodů	Pokyn , že daný vlak v daném dopravním bodě nezastavuje z důvodů dopravce, avšak pouze z dopravních důvodů (např. křižování vlaků). Pokud tyto dopravní důvody pominou, vlak zastavovat nemusí.	IM	Informace o tom, že daný vlak v daném dopravním bodě nezastavuje na základě požadavku dopravce, avšak pouze z dopravních důvodů (např. křižování vlaků). Pokud tyto dopravní důvody pominou, vlak může projet.	2/---	Ne	Ne
DVD3	Povinnost jednat v dopravně D3 jako vlak druhý	Pokyn , aby daný vlak v dané dopravně D3 jednal jako vlak druhý dle ustanovení předpisu SŽDC D3	IM	Vlak v dané dopravně D3 jedná jako vlak druhý dle ustanovení předpisu SŽDC D3.	---/---	Ne	Ne
Jiný	Jiný důvod pobytu	Informace, že daný vlak má v dané stanici zastavit. Používá se, pokud nelze použít žádný z existujících úkonů. Úkon musí být vždy doplněn textovou poznámkou, vysvětlující, proč bude mít vlak v dané stanici pobyt.	Dopravce	Vlak v dané stanici zastaví, podrobnosti jsou uvedeny v poznámce k bodu.	5/30	Ano	Ano
KMK	Křižuje přestavením na manipulační kolej	Pokyn , že v dopravních na tratích řízených dle předpisu SŽDC D3 dochází ke křižování/předjetí vlaků přestavením jednoho vlaku na manipulační kolej. *	IM	Vlak v dopravně D3 má shodnou kolej s jiným vlakem. Daný vlak se po příjezdu přestaví na manipulační kolej, aby umožnil křižování s jiným vlakem.	---/---	Ne	Ne
Man	Manipulace s vozy	Informace, že daný vlak bude v daném dopravním bodě provádět posun s vozidly.	Dopravce	Vlak bude v dané stanici posunovat a provádět manipulaci s vozy - tj. přivěšení nebo odvěšení vozů. Podrobnosti mohou být uvedeny v poznámce k bodu.	5/60	Ano	Ano

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
Nást	Zastavení jen pro nástup	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě zastaví jen pro nástup cestujících. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Informace o tom, že vlak v daném dopravním bodě zastavuje jen pro nástup cestujících. Vlak se nevyhlašuje na IS pro cestující obsahující pouze příjezdové informace.	1/---	Ne	Ne
NezvZ	Nezveřejněné zastavení	Informace, že vlak osobní dopravy v daném dopravním bodě je určen pro nástup a výstup uzavřené skupiny cestujících (osob). Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak v dané stanici zastavuje pro nástup a výstup cestujících. Příjezd a odjezd vlaku daného vlaku, ani jízdní řád pro cestující se nezveřejňuje v IS.	2/---	Ne	Ne
NNP	Nečeká na žádné přípoje	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě nečeká na žádné přípoje a smí ihned po dosáhnutí času odjezdu odjet. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak může po nástupu a výstupu cestujících odjet, pokud již dosáhl času odjezdu, aniž by čekal na jiné zpožděné vlaky.	---/---	Ne	Ne
NSM	Nástup osoby se sníženou mobilitou	Informace, že do daného vlaku v daném dopravním bodě bude nastupovat osoba se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Dopravce má povinnost dostupnými prostředky prověřit realizovatelnost přepravy osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace včetně možností přístupu na nástupiště. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak je nutno zastavit na koleji umožňující bezbariérový přístup.	2/---	Ne	Ne
NVC	Nástup a výstup cestujících (komerční zastavení)	Informace, že u daného vlaku v daném dopravním bodě vlak osobní dopravy zastaví z důvodu nástupu a výstupu cestujících. Jedná se o zveřejněné zastavení. Úkon se uvádí i ve výchozím a cílovém bodě, pokud zde vlak zastavuje pro nástup a výstup cestujících.	Dopravce	Vlak musí být zastaven u nástupiště a musí být vyhlášen v IS pro cestující.	2/---	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; v případě operativního úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ne
OČP	Odjezd v čase příjezdu	Informace, že daný vlak smí z daného dopravního bodu odjet po nástupu a výstupu cestujících a současně ihned po příjezdu, avšak ne dříve, než je čas stanoveného příjezdu. Zadá-li dopravce tento úkon, IM jej umožní provést jen v případě, že to dovoluje aktuální provozní situace, pokud tím nedojde k narušení jízdy jiných vlaků. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak osobní dopravy může z dané dopravy odjet po nástupu a výstupu cestujících a současně ihned po příjezdu, avšak ne dříve, než je čas stanoveného příjezdu.	---/---	Ne	Ne

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
ODPOS	Vlak odjíždí z dopravního bodu cestou posunu	Pokyn , že daný vlak odjíždí z daného dopravního bodu na návěst pro posun.	IM	Daný vlak odjíždí z daného dopravního bodu na návěst pro posun. O této skutečnosti není nutné jej zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OK	Pravidelný vjezd na obsazenou kolej	Pokyn , že daný vlak v dané stanici pravidelně vjíždí na obsazenou kolej.	IM	Vlak v dané ŽST pravidelně vjíždí na obsazenou kolej. Vlak není o jízdě na obsazenou kolej nutno zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OKV	Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly	Pokyn , že daný vlak v dané dopravně D3 pravidelně vjíždí na kolej obsazenou vozidly.	IM	Vlak v dané dopravně vjíždí na kolej obsazenou vozidly. Vlak není o jízdě na obsazenou kolej nutno zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OKVSV	Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly – současné vjezdy	Pokyn , že daný vlak v dané dopravně pravidelně vjíždí na kolej obsazenou vozidly v dopravně D3, kde jsou současně povoleny současné vjezdy.	IM	Vlak v dané dopravně D3 vjíždí na kolej obsazenou vozidly. Současně jsou v dané dopravně povoleny současné vjezdy. Vlak není o jízdě na obsazenou kolej nutno zpravovat.	---/---	Ne	Ne
OPD3	Ohlašovací povinnost na D3 nařízena	Pokyn , že strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla daného vlaku je povinen se v dané dopravně D3 ohlásit dirigujícímu dispečerovi v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D3.	IM	Strojvedoucí daného vlaku se musí v dané dopravně D3 ohlásit dirigujícímu dispečerovi v souladu s ustanovením předpisu SŽDC D3.	1/1	Ne	Ne
OPV	Odjezd ihned po výstupu	Informace, že daný vlak smí z daného dopravního bodu odjet ihned po výstupu cestujících, a to i tehdy pokud nedosáhl času stanoveného odjezdu. Zadá-li dopravce tento úkon, IM jej umožní provést jen v případě, že to dovoluje aktuální provozní situace, pokud tím nedojde k narušení jízdy jiných vlaků. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak osobní dopravy může z dané dopravní odjet ihned po výstupu cestujících, a to i tehdy, pokud nedosáhl času stanoveného odjezdu.	---/---	Ne	Ne

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
Osa	Výměna lokomotivní čety – osa	Informace, že u daného vlaku v daném dopravním bodě dojde k výměně lokomotivní čety.	Dopravce	Vlak v dané stanici zastavte na místě určeném, obvyklém nebo vhodném pro výměnu lokomotivní čety.	5/10	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; v případě zadání operativního úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
OZ	Zastavuje od otevření zastávky	Informace, že daný osobní vlak v daném dopravním bodě zastavuje ode dne otevření zastávky. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Daný osobní vlak v daném dopravním bodě zastavuje ode dne otevření zastávky. Den otevření zastávky bude závazně oznámen.	---/---	Ne	Ne
PIC	Požadavek na informování cestujících	Dopravce úkonem sděluje, že u vlaku neveřejné osobní dopravy požaduje poskytování základních a operativních informací o jízdě pro cestující, pokud je to technicky a organizačně možné.	Dopravce	Vlak musí být vyhlášen v IS pro cestující, pokud je to technicky a organizačně možné.	---/---	Ne	Ne
PUD	Pobyt jen v určitých dnech **	Informace, že vlak bude v daném dopravním bodě zastavovat pouze v určitých dnech. Dny, ve kterých bude vlak v daném dopravním bodě zastavovat, sdělí dopravce.	Dopravce	Vlak v daném dopravním bodě zastaví pouze v určitých dnech. Dny, ve kterých bude vlak v daném dopravním bodě zastavovat, jsou uvedeny v TJŘ nebo jiném dokumentu.	---/---	Ne	Ne
PV	Přestavení vlaku	Pokyn , že vlak má v dané dopravně odlišnou vjezdovou a odjezdovou kolej a dochází v dané dopravně k přestavení vlaku. *	IM	Vlak bude před odjezdem vlaku přestaven na jinou dopravní kolej, odkud bude jeho jízda povolena na návěst dovolující jízdu. Při přestavení nedochází k změně řazení vlaku.	10/20	Ne	Ne
SLD	Zastavení ze služebních důvodů dopravce	Informace, že vlak v daném dopravním bodě zastavuje ze služebních důvodů dopravce. Např. zákonná přestávka na jídlo, obsluha radiostanice, přestávka lokomotivní čety.	Dopravce	Informace o tom, že vlak zastavuje v daném dopravním bodě pouze z vnitřních důvodů na straně dopravce, kdy nevyžaduje součinnosti provozovatele dráhy. S vlakem nebude posunováno.	10/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
TP	Technická prohlídka	Informace, že na daném vlaku v daném dopravním bodě dojde k provedení technické nebo přepravní prohlídky.	Dopravce	Vlak v dané stanici provede technickou prohlídku, nutno zajistit zastavení/přestavení vlaku na vhodnou kolej.	15/60	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
ÚDZ	Všechny úkony dopravce zrušeny	Informace, že dopravce požaduje zrušení všech dříve oznámených úkonů dopravce a z pohledu dopravce je v daném dopravním bodě možno projet.	Dopravce	Dopravce v daném dopravním bodě nepožaduje odchýlně od předchozích informací žádné úkony. Je-li to dopravně možné, je s daným vlakem v dané dopravně možno projet. Informace. Pro osobní vlaky má zrušení pobytu pro nástup a výstup cestujících (všech adekvátních úkonů) stejný význam jako pobyt z dopravních důvodů.	---/---	Ne	Ne
ÚHV	Úvrať hnacího vozidla	Informace, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku s objetím hnacího vozidla - posun nutný.	Dopravce	Informace o tom, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku s objetím hnacího vozidla - posun nutný.	5/5	Ne	Ano, (neplatí pro veřejnou os. dopravu – vyjma operativního úkonu.
ÚVL	Úvrať vlaku	Pokyn , že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku bez nutnosti výměny hnacího vozidla (není nutný posun).	IM	Informace o tom, že v daném dopravním bodě bude provedena změna směru jízdy vlaku bez nutnosti výměny hnacího vozidla (není nutný posun).	5/15	Ne	Ano, pokud dochází ke změně složení vlaku.
VHV	Změna HV	Informace, že v dané stanici bude u daného vlaku probíhat výměna, přivěšení a odvěšení (speciálního) vozidla na vlaku.	Dopravce	Vlak bude v dané dopravně měnit hnací vozidla (např. přivěšení, odvěšení hnacího vozidla, postrku). Nutný posun. Doplňující informace mohou být uvedeny v textové poznámce.	10/20	Ano (neplatí pro veřejnou os. dopravu; v případě zadání operativního úkonu platí i pro veřejnou os. dopravu)	Ano

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ (pokračování)

Zkratka	Název	Definice	Pořizovatel	Význam pro řízení provozu	Čas operativního pobytu (O/N)	Nesouhlas s jízdou	Povinná připravenost
VSM	Výstup osoby se sníženou mobilitou	Informace, že z daného vlaku bude v daném dopravním bodě vystupovat/přestupovat osoba se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Dopravce má povinnost dostupnými prostředky prověřit realizovatelnost přepravy osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace včetně možností přístupu na nástupiště.	Dopravce	Vlak je nutno zastavit na koleji umožňující bezbariérový přístup.	2/---	Ne	Ne
Výst	Zastavení jen pro výstup	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě zastaví jen pro výstup cestujících. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Informace o tom, že vlak v daném dopravním bodě zastavuje jen pro výstup cestujících. Vlak se nevyhlašuje na IS pro cestující obsahující pouze odjezdové informace.	1/---	Ne	Ne
Zás	Manipulace se zásilkou	Informace, že daný vlak v daném dopravním bodě bude manipulovat s obsahem vozů, avšak nebude provádět posun s vozidly.	Dopravce	Vlak v dané stanici zastaví a bude provádět nakládku nebo vykládku vozů, posun není vyžadován. Podrobnosti mohou být uvedeny v poznámce k bodu.	5/30	Ano	Ano, (neplatí pro veřejnou osobní dopravu – vyjma operativního úkonu).
ZB	Zkouška brzdy	Informace, že na vlaku bude v daném dopravním bodě prováděna zkouška brzdy.	Dopravce	Vlak bude v dané dopravě provádět zkoušku brzdy. Úkon se neuvádí v dopravních, kde dopravce neprovádí jiné úkony, které dle vnitřních předpisů nebo předpisů SŽ provedení zkoušky vyžadují.	10/60	Ano	Ano, (neplatí pro plánované vlaky; v případě zadání operativního úkonu platí pro všechny vlaky).
Znam	Zastavení jen na znamení	Informace, že vlak osobní dopravy bude v daném dopravním bodě zastavovat pouze na znamení. Úkon musí být vždy doplněn úkonem NVC.	Dopravce	Vlak v daném dopravním bodě zastavuje pouze někdy. Možnost zkrácení nebo prodloužení pobytu nebo jízdnicích dob v daném úseku.	---/---	Ne	Ne

Tabulka C.1: Přehled úkonů používaných na síti SŽ (dokončení)

* Úkon bude používán od data vyhlášení

** Úkon bude od data vyhlášení zrušen

Příloha D**Pravidla pro používání funkcí hnacích vozidel v datové komunikaci na síti SŽ****Úvod**

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

D.1 Význam funkcí hnacích vozidel

Význam funkcí hnacích vozidel je uveden v tabulce D. 1.

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

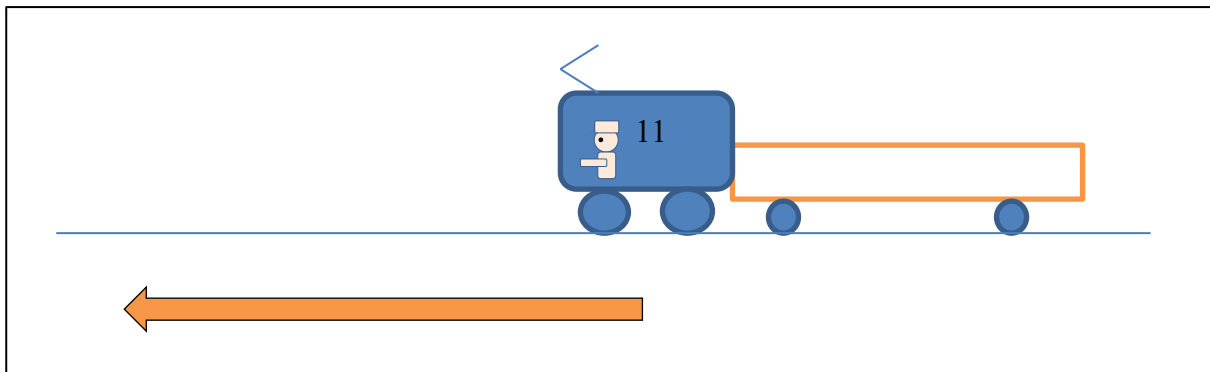
Tabulka D. 1: Funkce hnacích vozidel

D.2 Pravidla výskytu funkcí hnacích vozidel

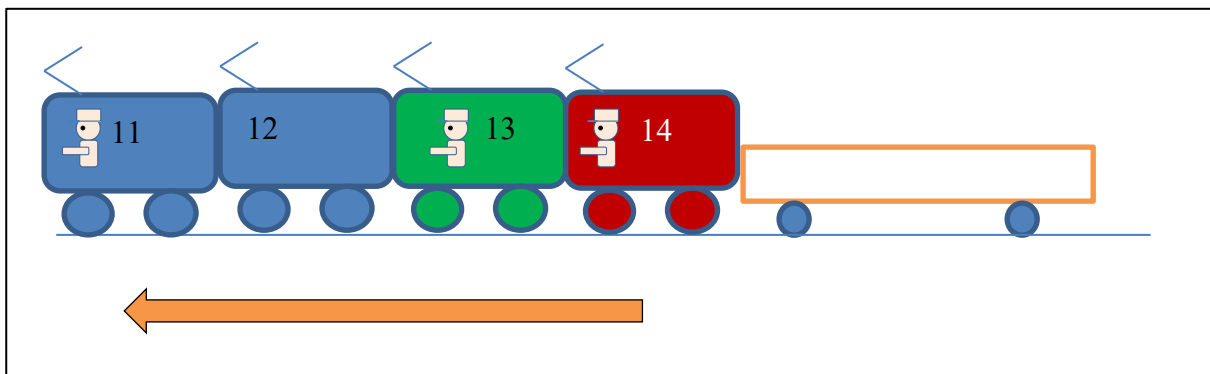
- Funkce HV 1, 3, 4 a 5 se smí na vlaku vyskytnout jen jednou. HV v této funkci mají pořadové číslo 1 – 6 přidělené od prvního vozidla ve směru jízdy.
- Funkce HV 2 – „vložené HV“ se smí vyskytnout ve vlaku neomezeně. Každý násobný výskyt znamená, že tato funkce musí být oddělena taženými vozidly – vozy nebo nečinnými HV. V každé skupině 2 se přiděluje HV pořadí 1 – 6 ve směru jízdy. Řazení vozidel ve skupinách musí splňovat i ostatní pravidla daná dopravními předpisy, případně jinými normami – tato pravidla se v této příloze neřeší.
- Pokud na vlaku není řazena funkce 1 nebo 5, je vlak sunut. Tedy jeho rychlost je omezena na hodnotu platnou pro sunutí na dané infrastruktuře (většinou 30 km/h).
- Na vlaku se nesmí současně vyskytnout funkce 1 a 5.
- Pokud se na vlaku vyskytne funkce 5 – HV řízeno z řídicího vozu, pak to znamená, že toto HV je rovněž prvním HV ve směru jízdy. Ostatní HV musí být řazeny až za ním.
- Pokud je na vlaku více vozidel ve funkci 5, znamená to, že jsou řazena bezprostředně za sebou a všechna jsou řazena z řídicího vozu v čele vlaku.

D.3 Modelové příklady použití funkcí HV na vlaku

Na obrázcích níže jsou uvedeny modelové příklady použití funkcí hnacích vozidel na vlaku

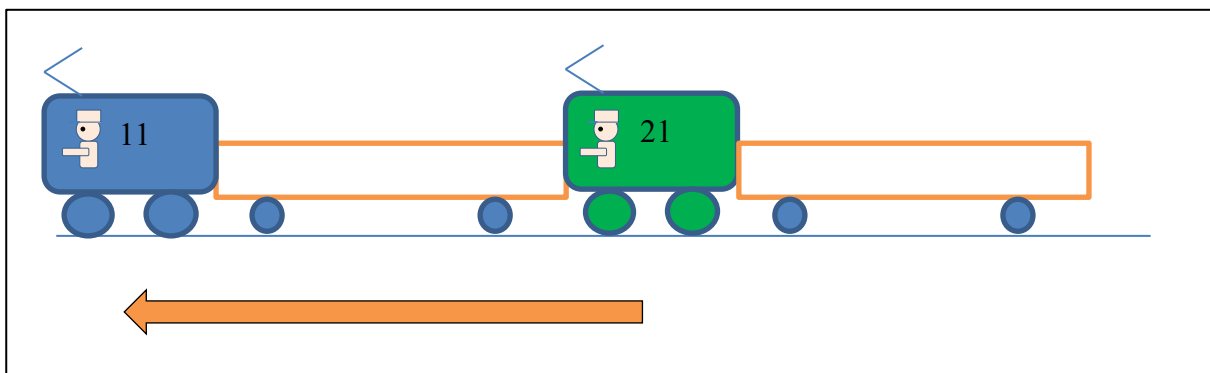


Obrázek D. 1: Vlak je veden 1 HV v čele vlaku

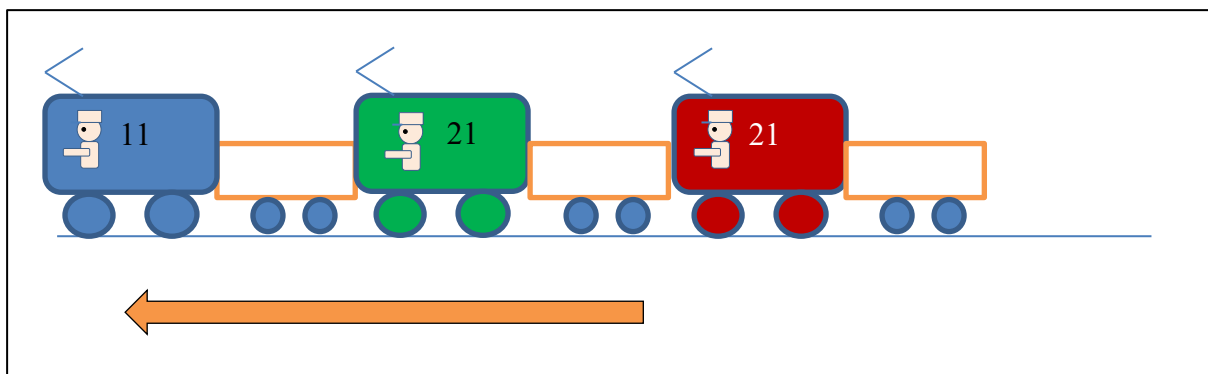


Obrázek D. 2: Vlak je veden více HV v čele vlaku

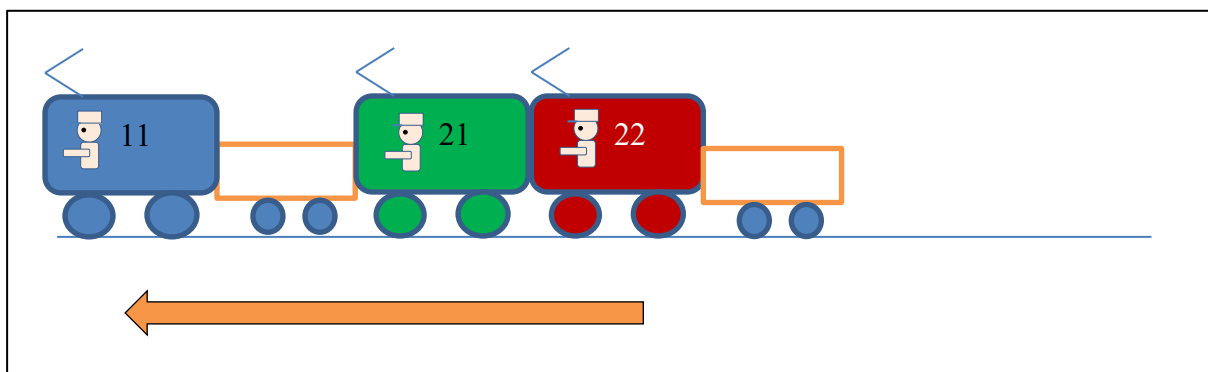
HV jsou označena v pořadí od čela vlaku bez ohledu na to, zda jsou řízena strojvedoucím nebo dálkově z předchozího HV (tzv. „dvojče“).



Obrázek D. 3: Vlak veden jedním HV v čele vlaku a jedním vloženým HV

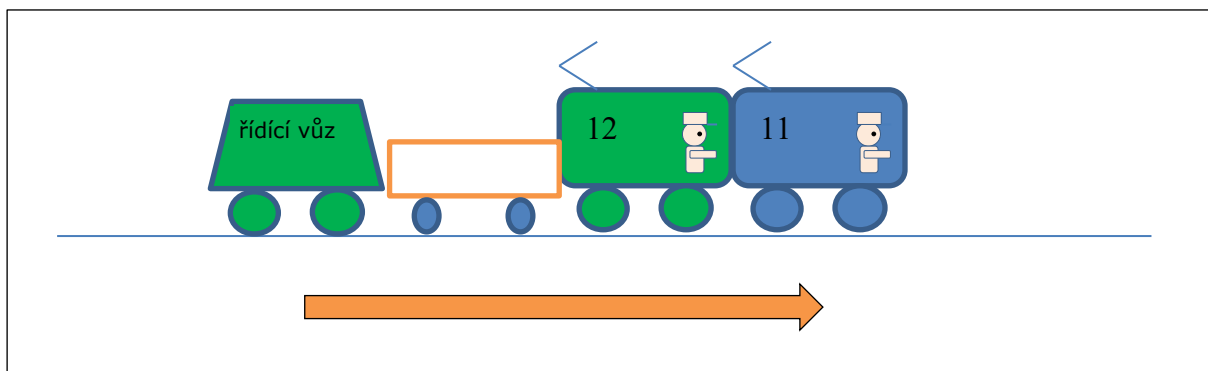


Obrázek D. 4: Vlak je veden 1 HV v čele vlaku a více vloženými HV

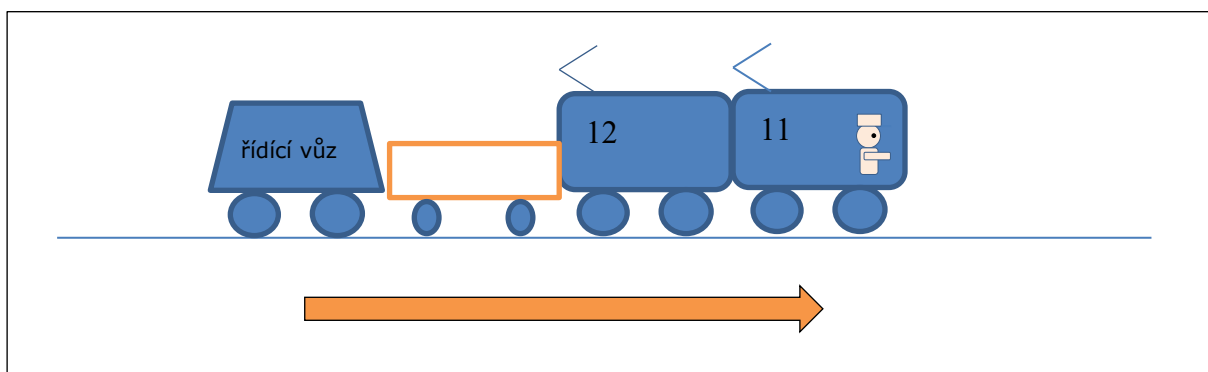


Obrázek D. 5: Vlak je veden 1 HV v čele vlaku a více vloženými HV

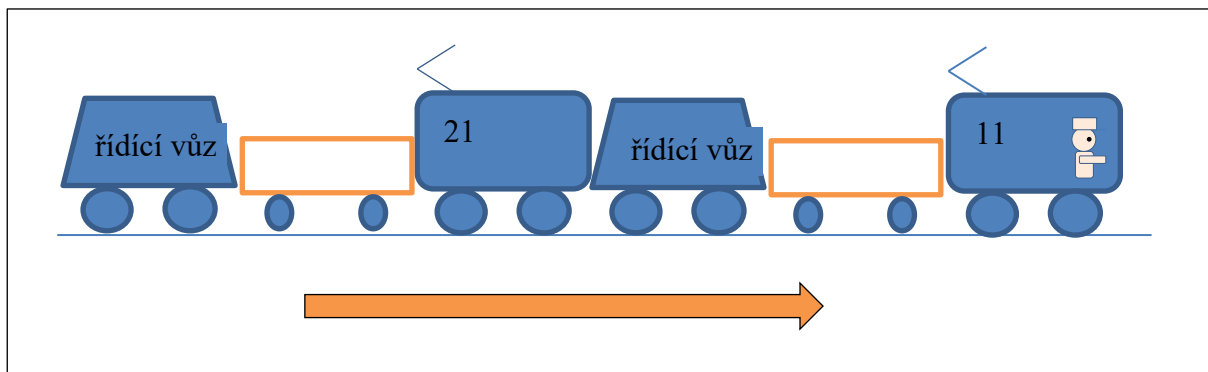
Pro pořadové číslo HV ve funkci vložené HV je důležité, zda jsou HV v jedné skupině nebo zda jsou oddělena vozy. Ve vlaku může být více skupin „Vložené HV“, jednotlivá HV v každé skupině jsou řazena od pořadového čísla 1.



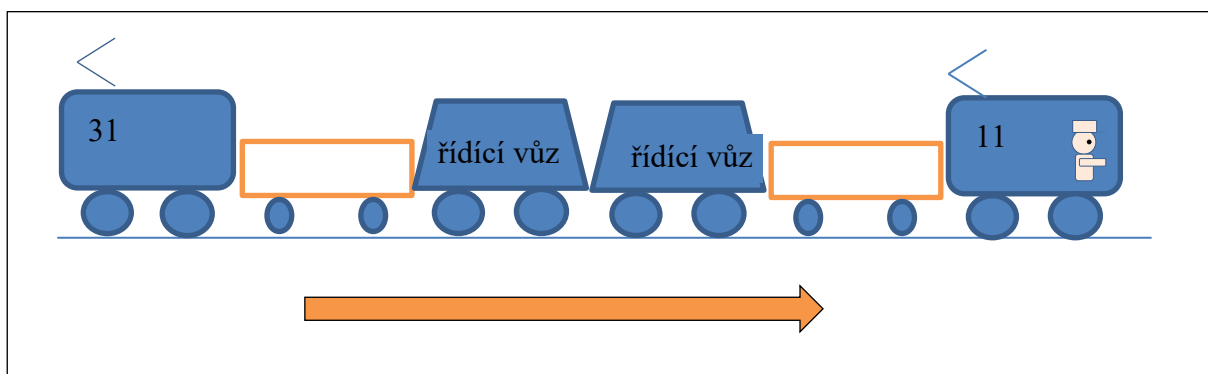
Obrázek D. 6: Hnací vozidla v čele vlaku jsou řízena nezávisle, vlak je řízen z předního HV



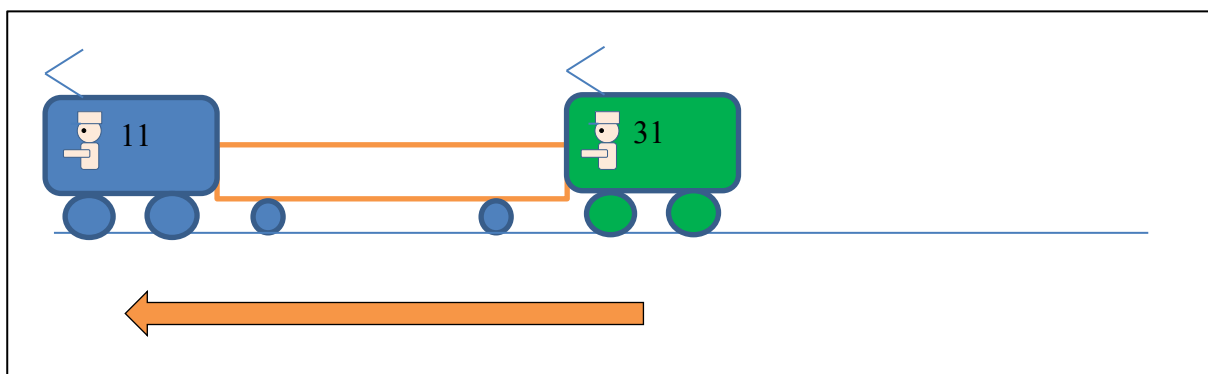
Obrázek D. 7: Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV



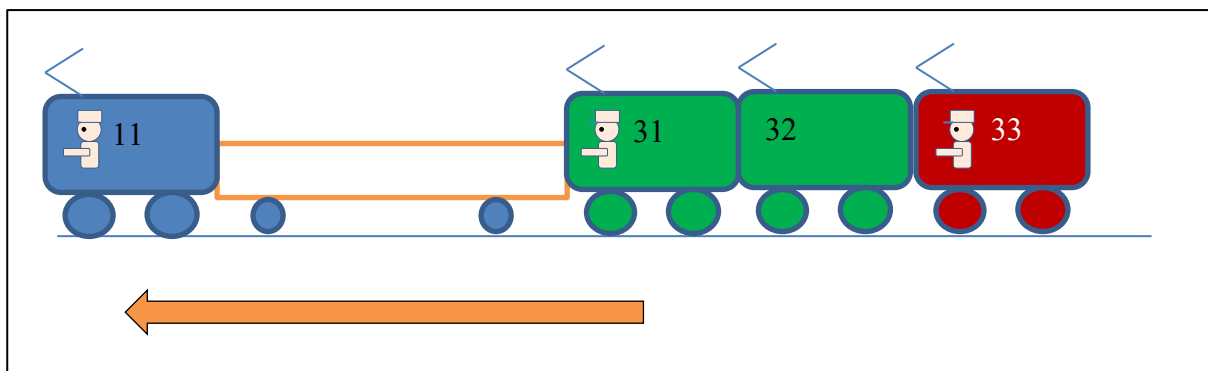
Obrázek D. 8: Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV



Obrázek D. 9: Všechna hnací vozidla jsou řízena z předního HV

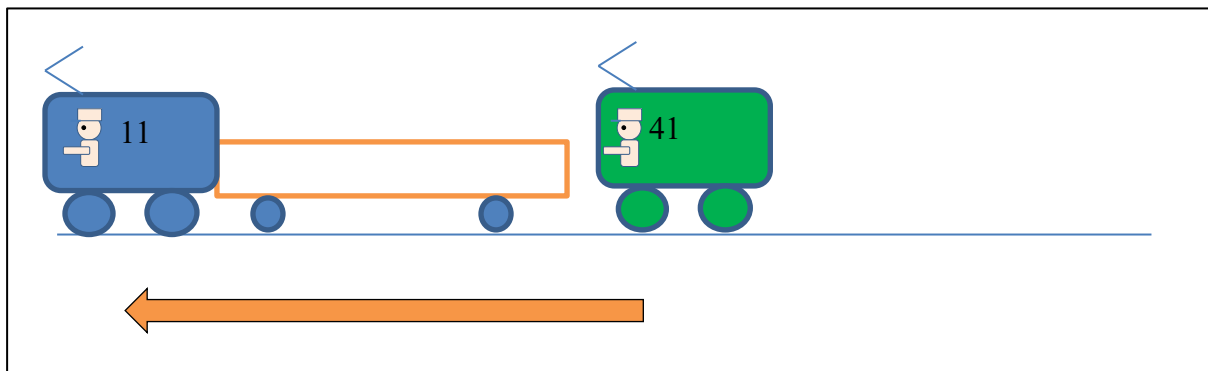


Obrázek D. 10: Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a jedním zavěšeným postrkem

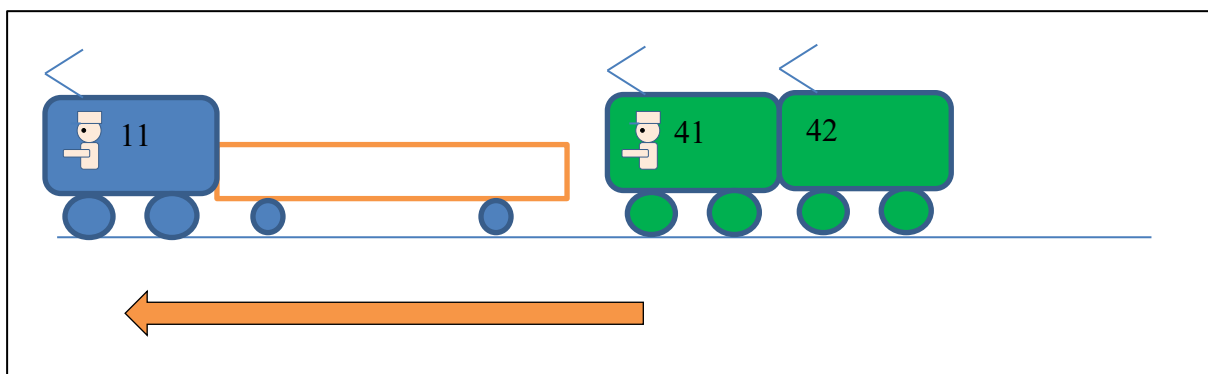


Obrázek D. 11: Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a více zavěšenými postrky

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



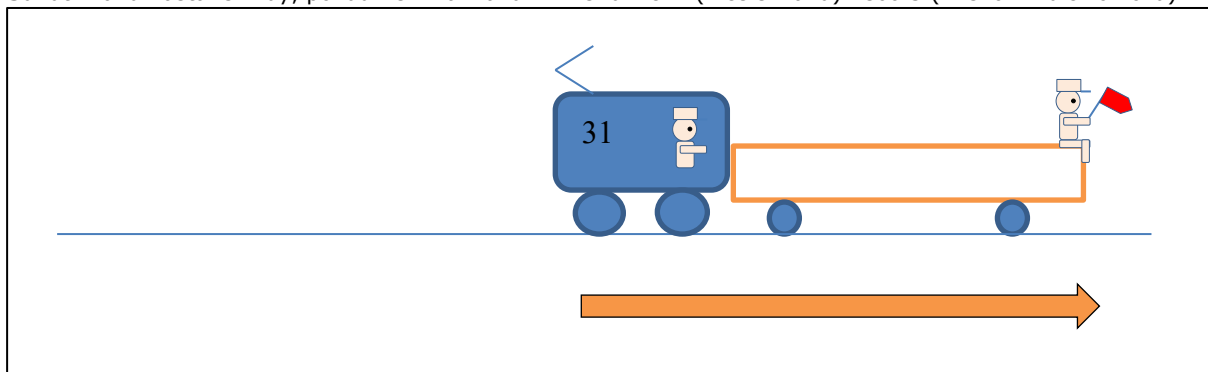
Obrázek D. 12: Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a jedním nezavěšeným postrkem



Obrázek D. 13: Vlak je veden jedním HV v čele vlaku a více nezavěšenými postrky

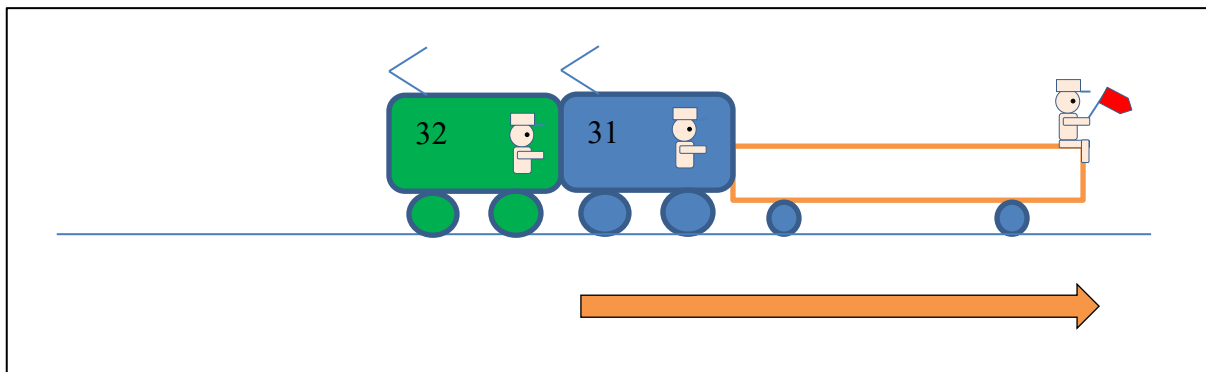
Sunutí vlaku

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

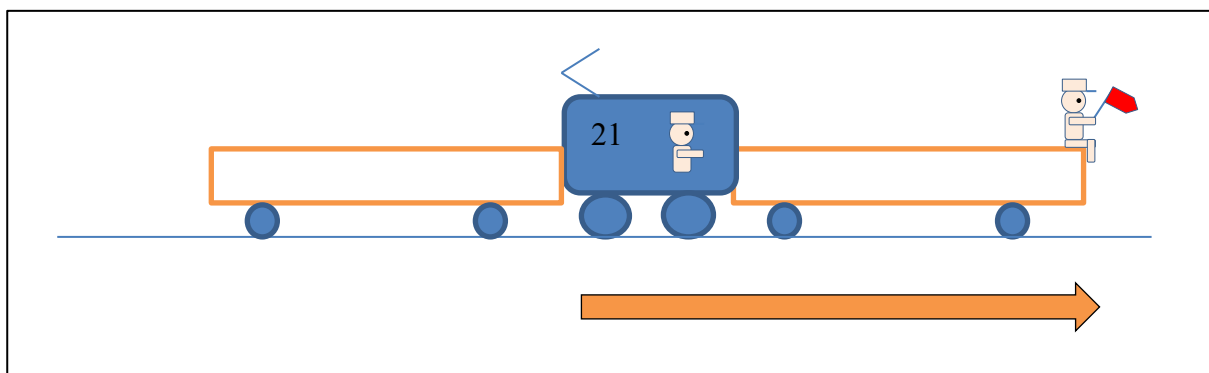
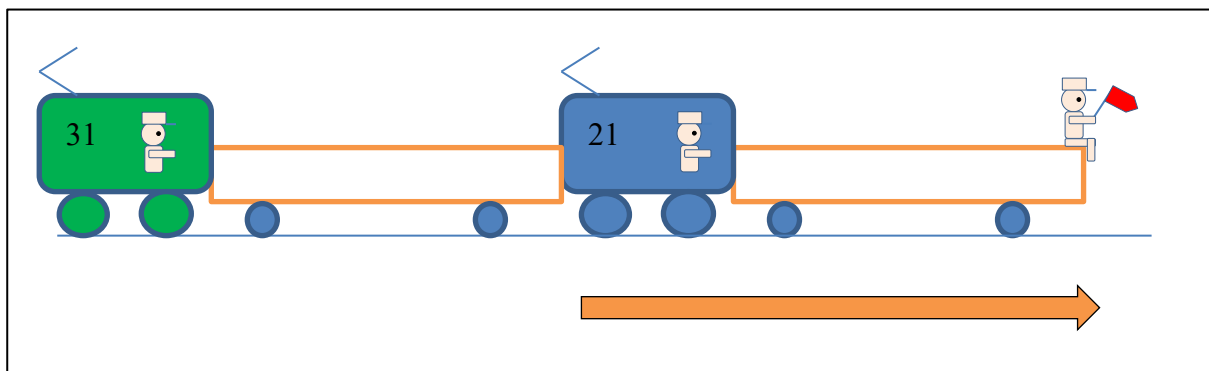
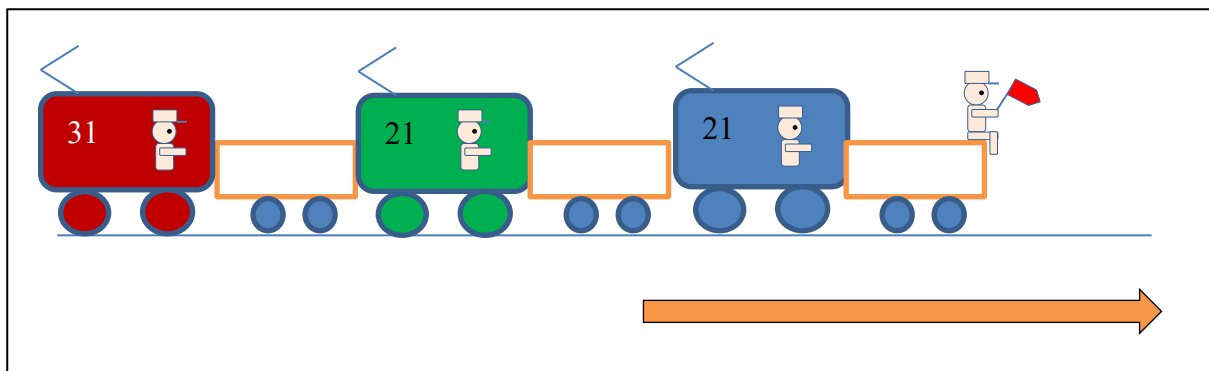


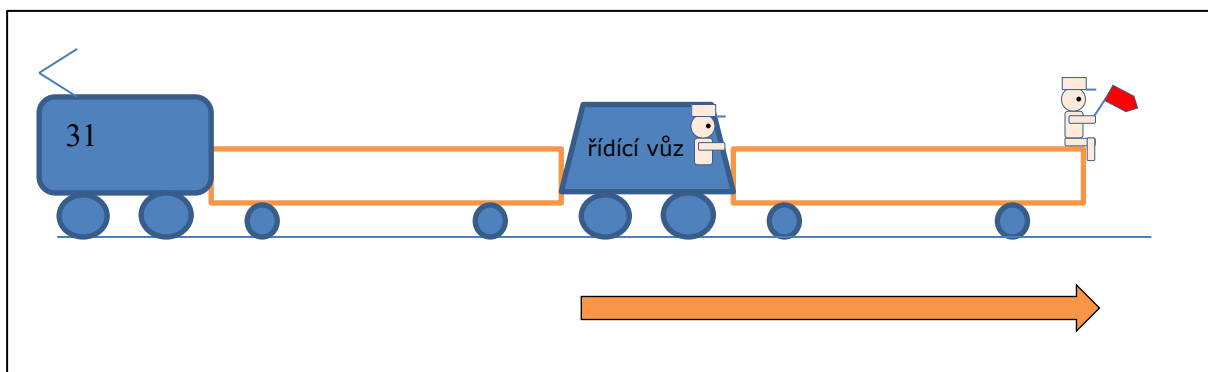
Obrázek D. 14: Vlak je sunut jedním HV

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

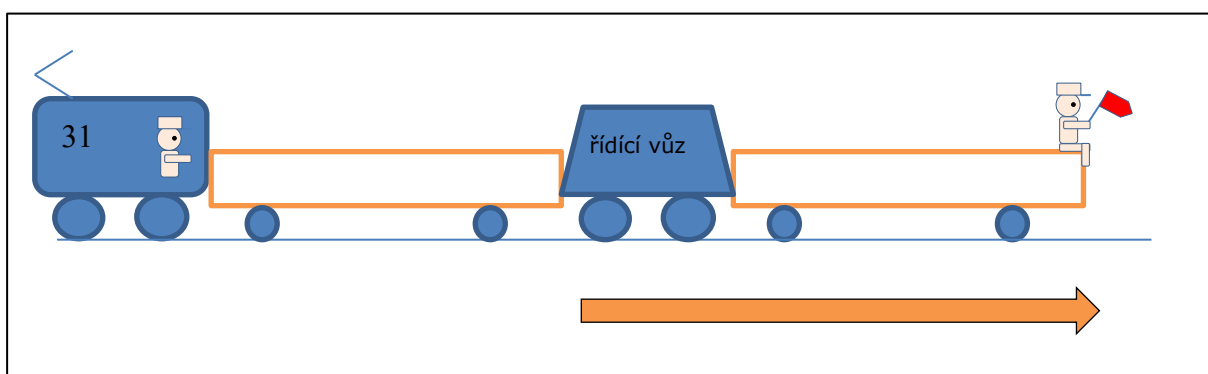


Obrázek D. 15: Vlak je sunut více HV

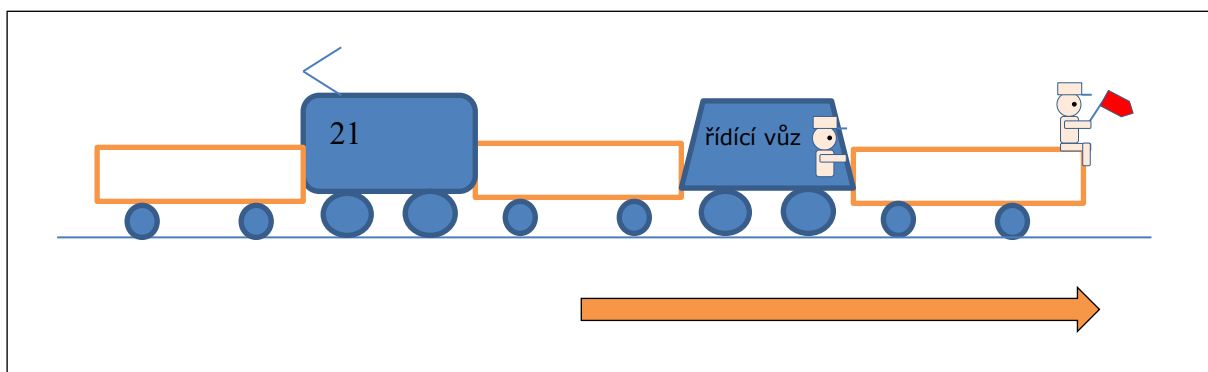
Obrázek D. 16: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci vloženéObrázek D. 17: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci vložené a druhé ve funkci postrkObrázek D. 18: Vlak je **současně sunut i tažen**, více HV ve funkci vložené a 1 HV ve funkci postrk



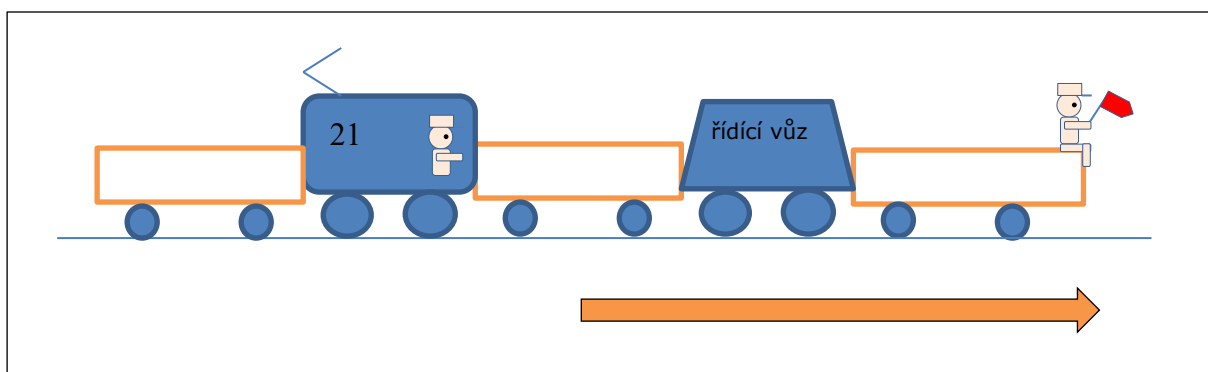
Obrázek D. 19: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV



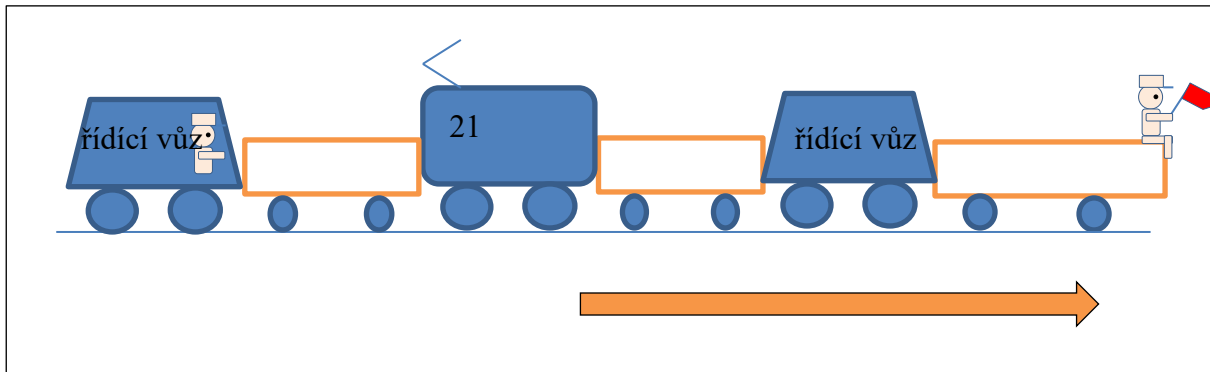
Obrázek D. 20: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na HV



Obrázek D. 21: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV

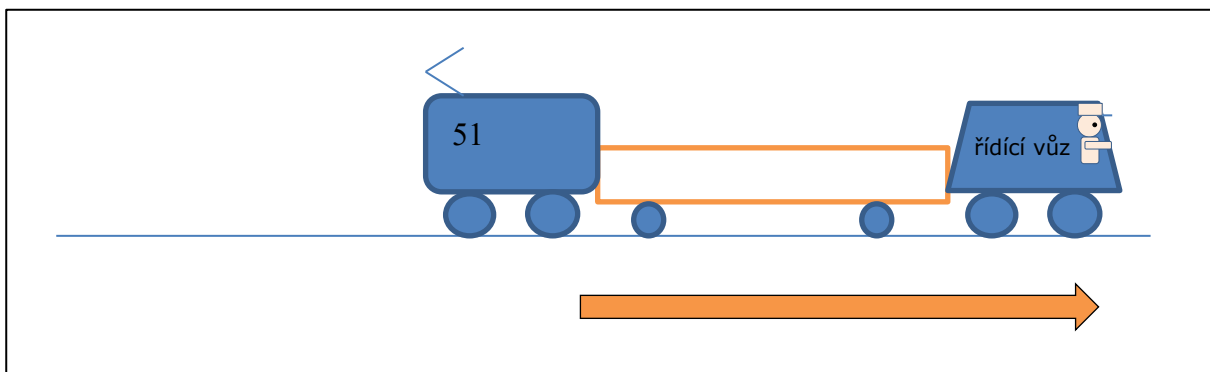


Obrázek D. 22: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na HV

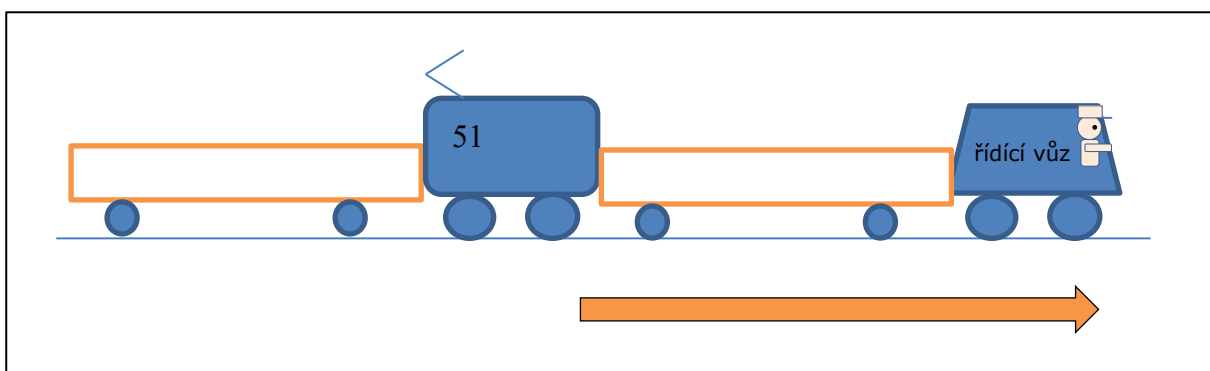


Obrázek D. 23: Vlak je **současně sunut i tažen** - HV ve funkci „řízené z ŘV“, strojvedoucí je na ŘV

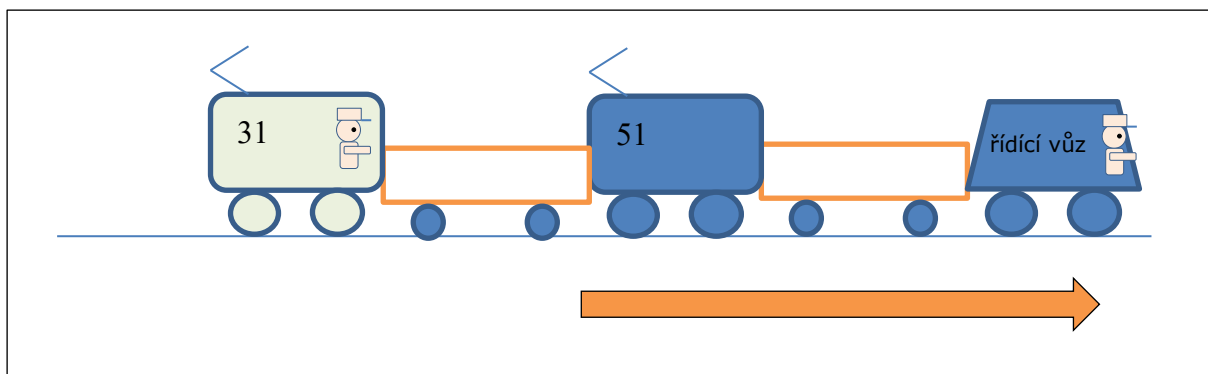
V těchto situacích se neposuzuje, kde je strojvedoucí. Pokud je HV na konci, pak má funkci postrku, pokud je uprostřed tažených vozidel, pak má funkci vloženého HV.



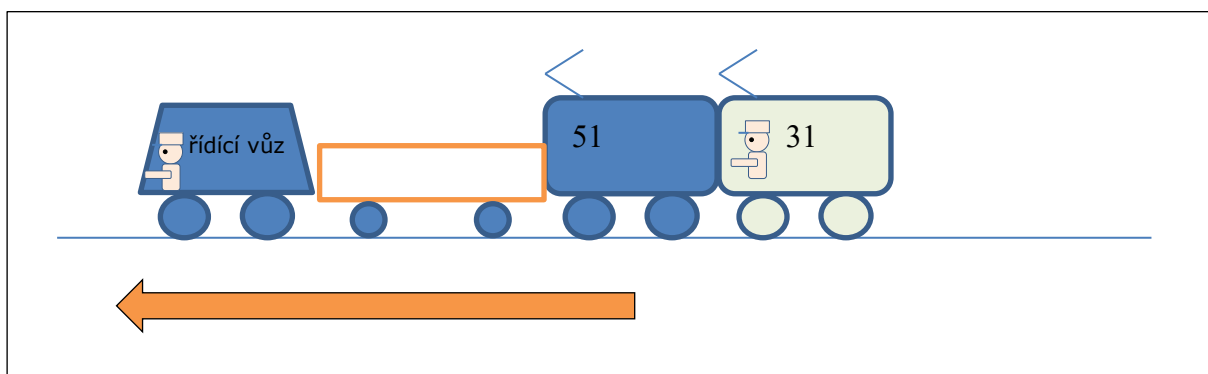
Obrázek D. 24: Vlak je řízen z řídícího vozu (ŘV), HV je ve funkci „řízené z ŘV“



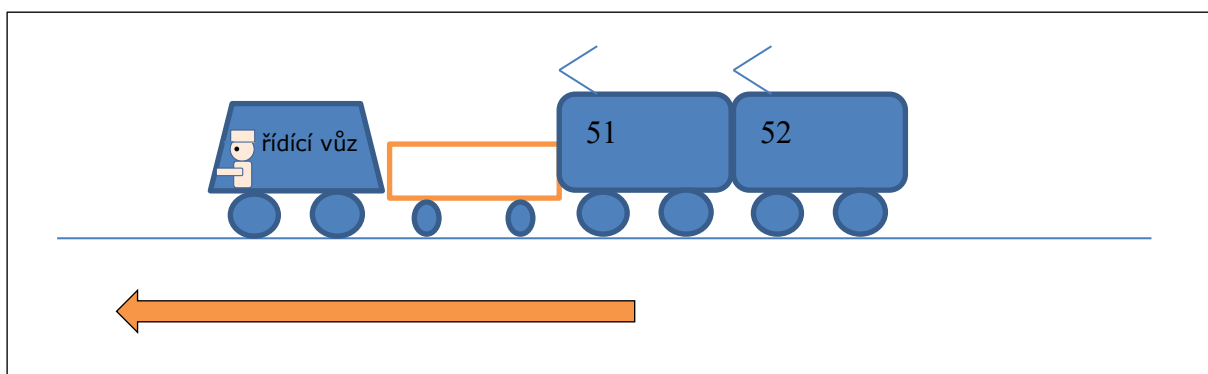
Obrázek D. 25: Vlak je řízen z řídícího vozu (ŘV), HV je ve funkci „řízené z ŘV“



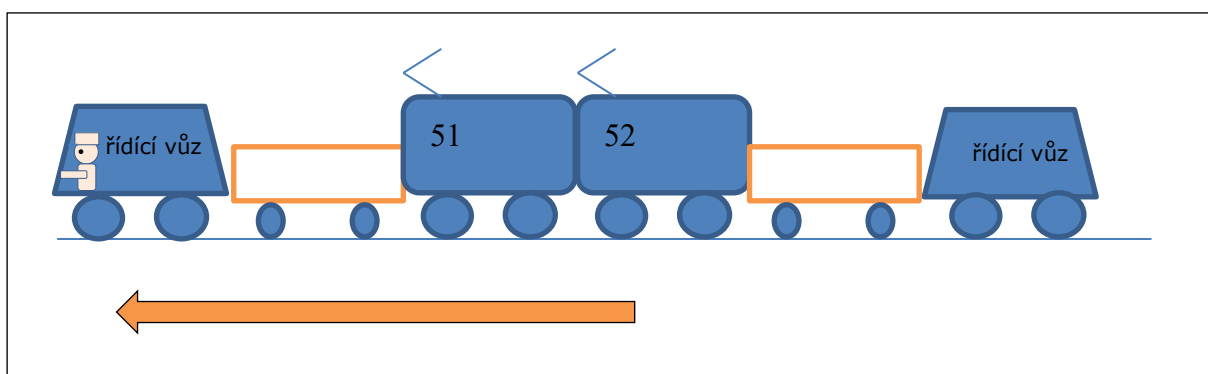
Obrázek D. 26: Vlak je řízen z řídícího vozu - HV ve funkci 5, další HV obsazené strojvedoucím je ve funkci postrk



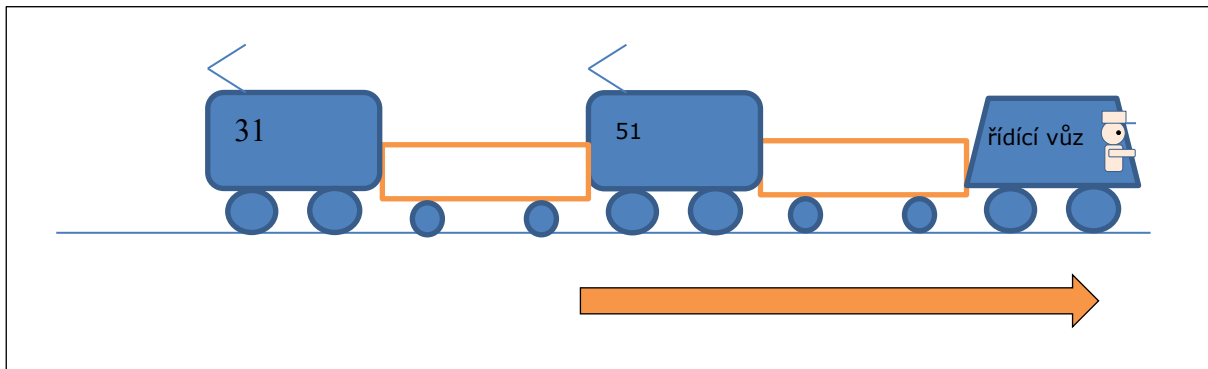
Obrázek D. 27: Vlak je řízen z řídícího vozu - HV ve funkci 5, další HV obsazené strojvedoucím je ve funkci postrk



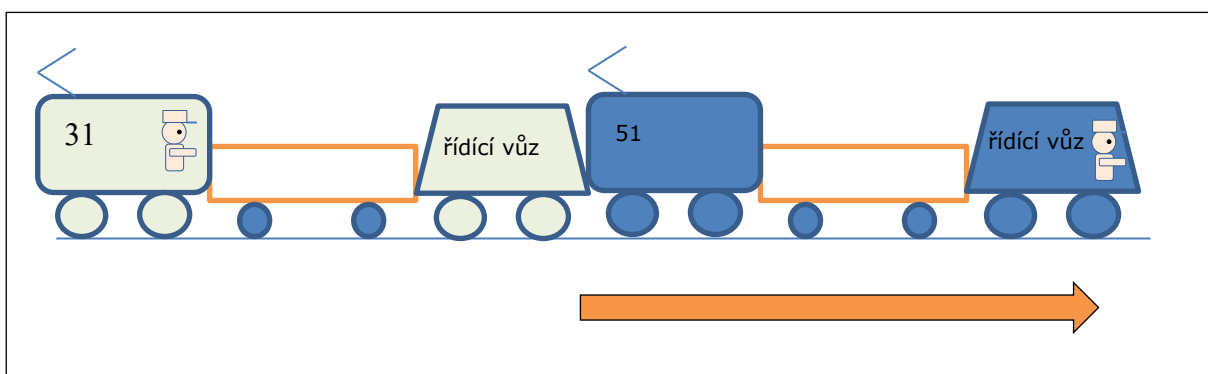
Obrázek D. 28: Příklad, kdy bude více HV ve funkci řízená řídícím vozem v čele vlaku



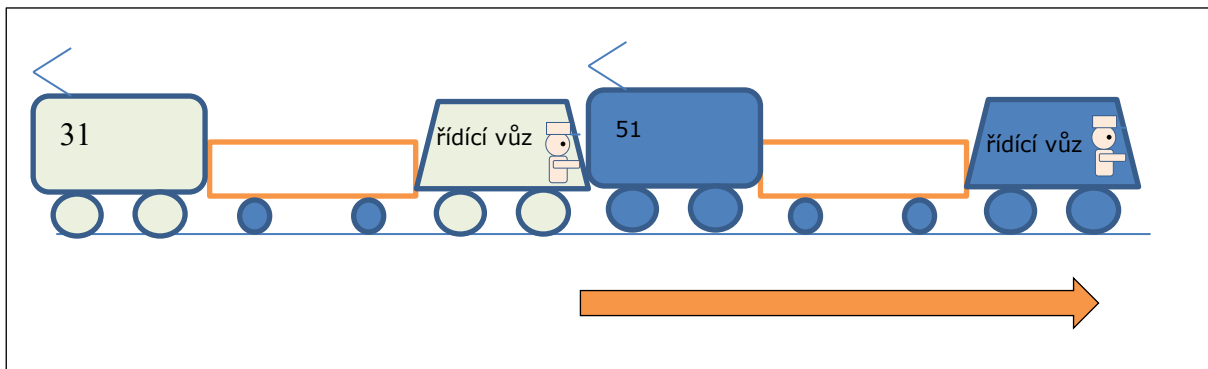
Obrázek D. 29: Příklad, kdy bude více HV ve funkci řízená řídícím vozem v čele vlaku



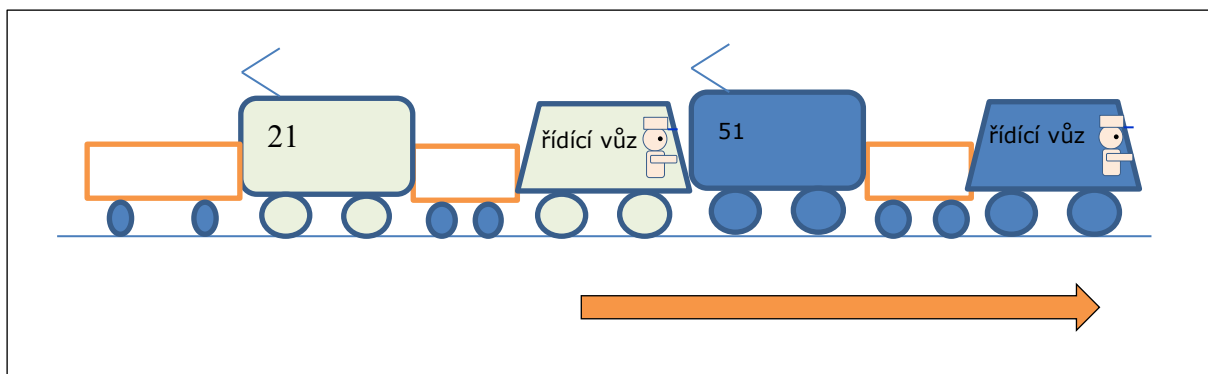
Obrázek D. 30: Vlak (obě HV) je řízen z řídícího vozu



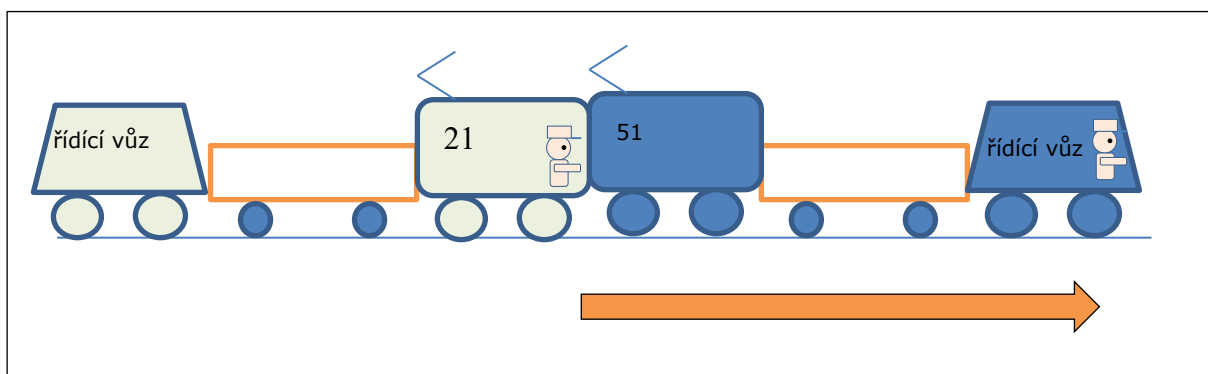
Obrázek D. 31: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



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

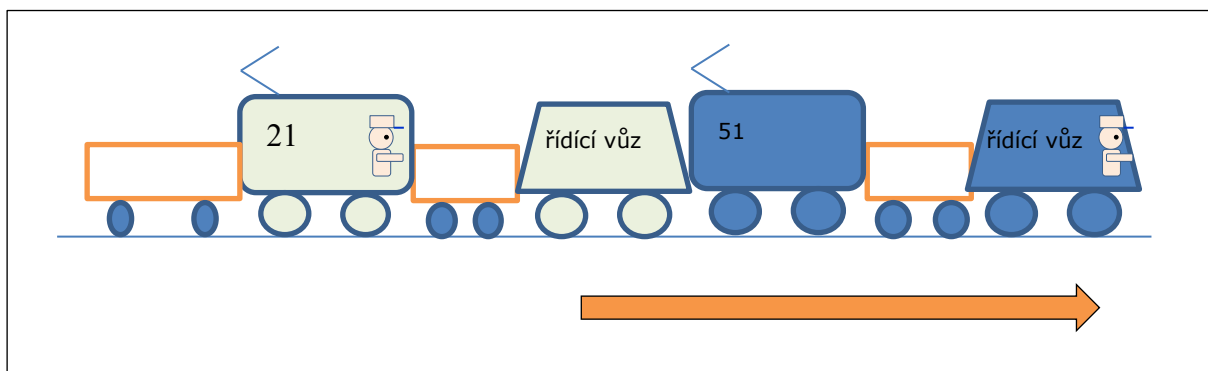


Obrázek D. 33: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je rovněž v ŘV

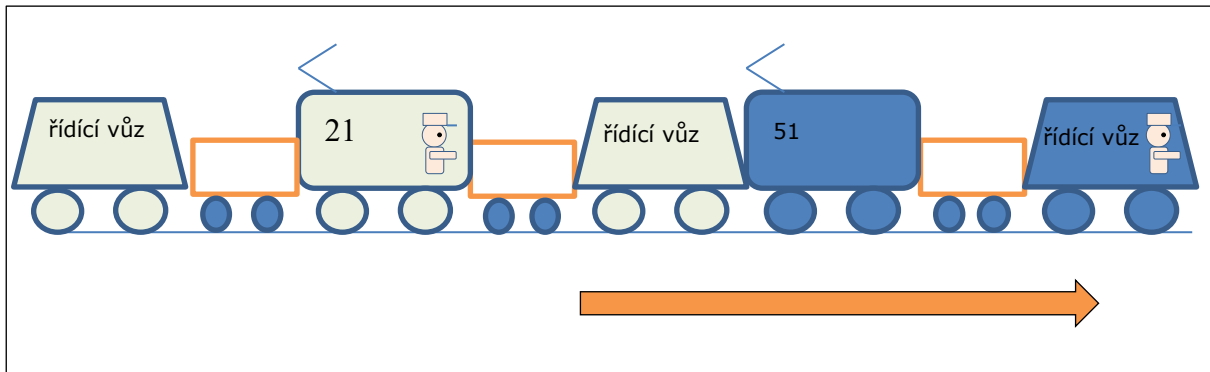


Obrázek D. 34: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě o rovněž v ŘV

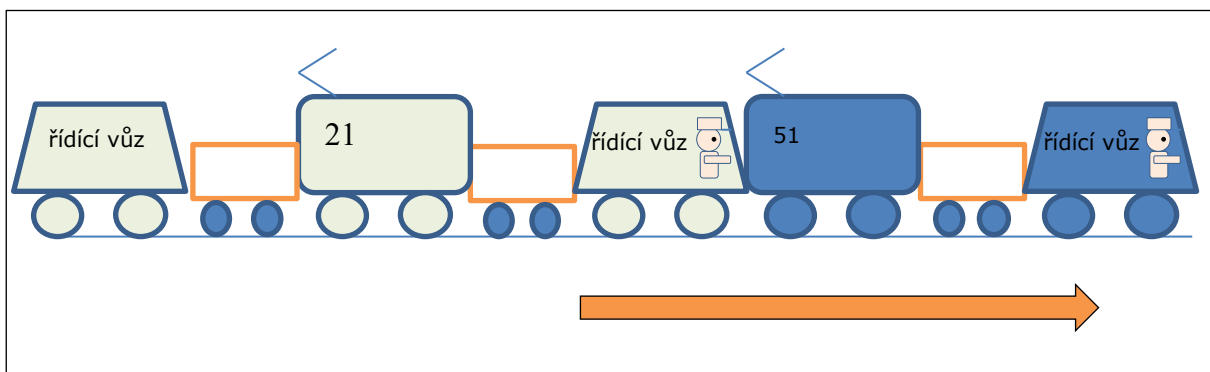
V těchto případech není důležité, z kterého místa řídí strojvedoucí druhou soupravu.



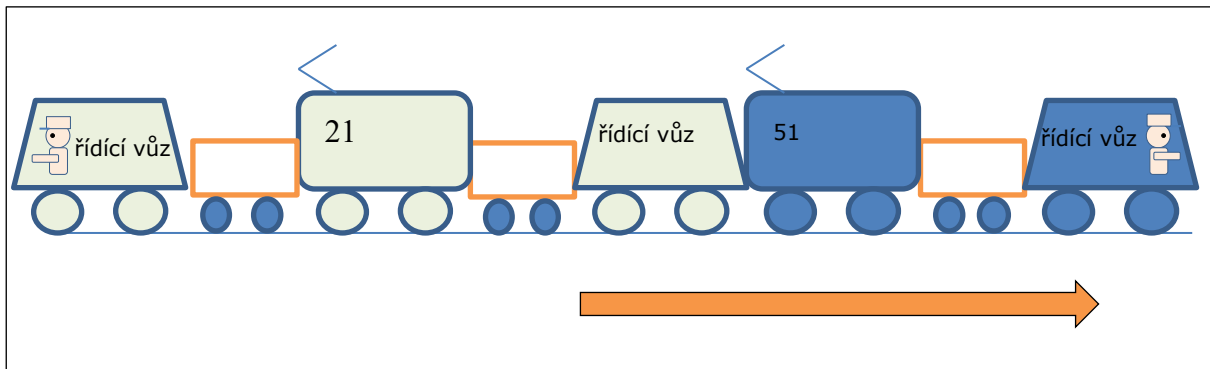
Obrázek D. 35: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



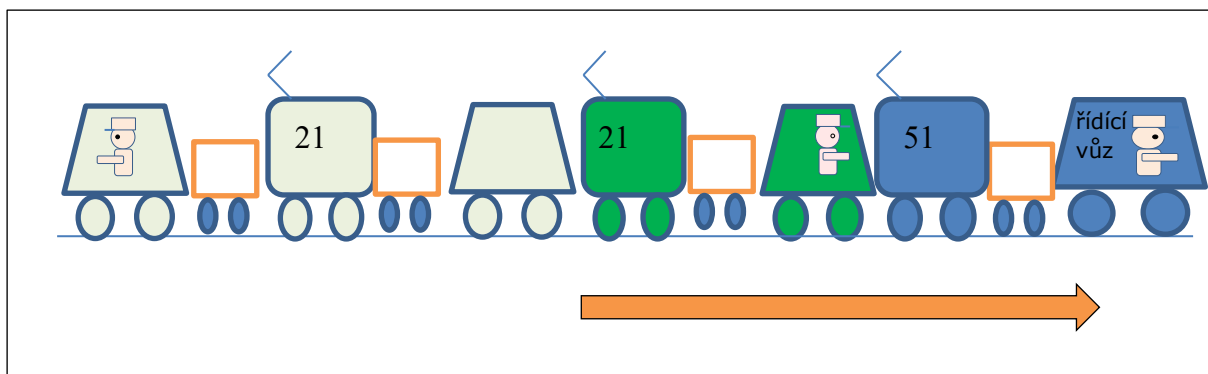
Obrázek D. 36: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



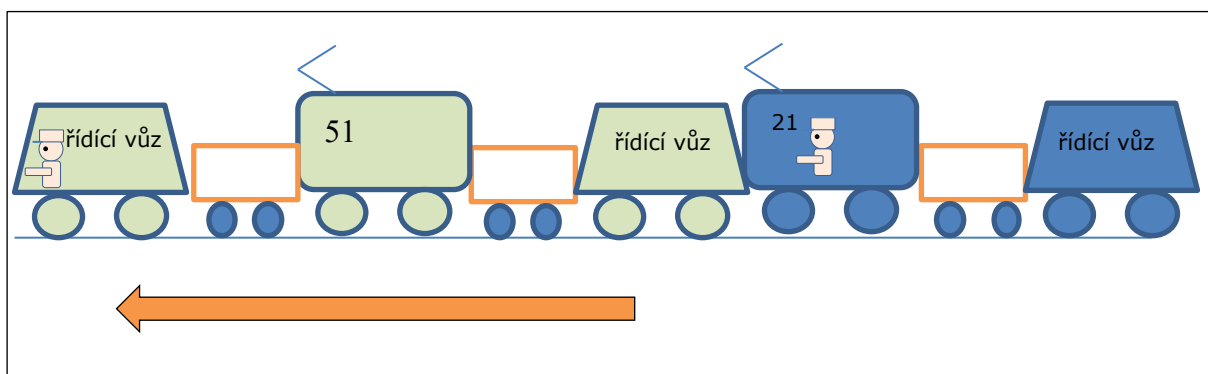
Obrázek D. 37: Vlak je sestaven ze dvou souprav obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na ŘV ve směru jízdy



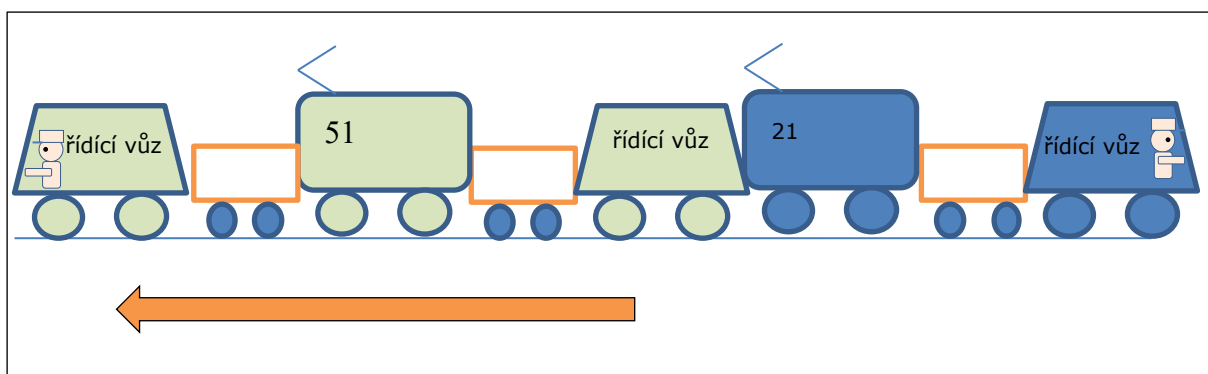
Obrázek D. 38: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. Druhá souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, každá souprava je ale řízena svým strojvedoucím, strojvedoucí v druhé soupravě je na ŘV proti směru jízdy



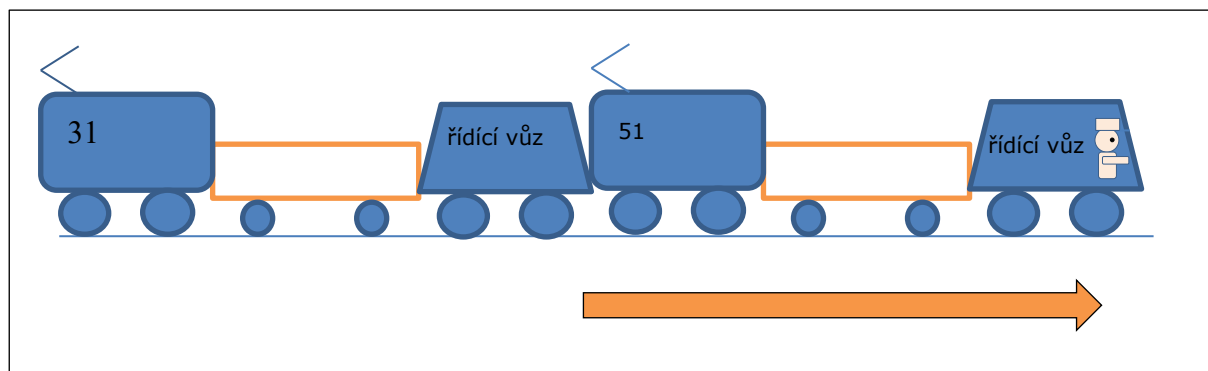
Obrázek D. 39: Vlak je sestaven z více souprav, všechna s ŘV. Poslední souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, strojvedoucí v poslední soupravě je na ŘV proti směru jízdy



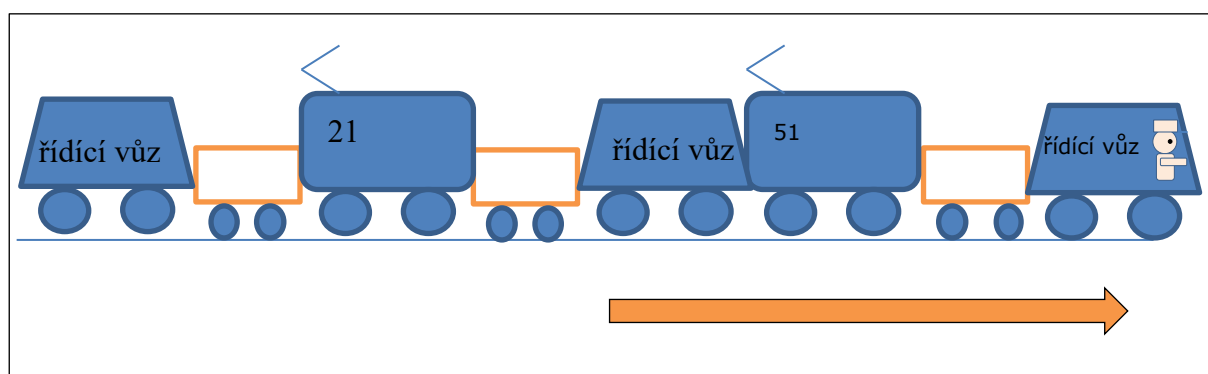
Obrázek D. 40: Vlak je sestaven ze dvou souprav, obě s ŘV. První souprava má 2 ŘV. Vlak je řízen z řídícího vozu, strojvedoucí v druhé soupravě je na HV



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



Obrázek D. 42: Vlak složen z více souprav, všechna HV jsou řízena z prvního řídícího vozu



Obrázek D. 43: Vlak složen z více souprav, všechna HV jsou řízena z prvního řídícího vozu

Vlak je sestaven z motorových / elektrických jednotek

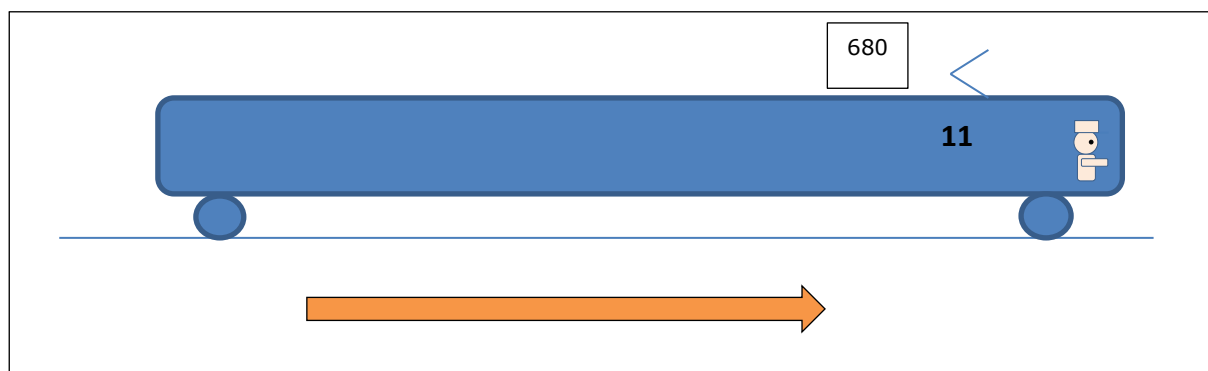
Pro zadávání funkcí hnacích vozidel u vlaků sestavených z motorových / elektrických jednotek je rozhodující skutečnost, zda bylo dané jednotce přiděleno dvanáctimístné číslo vozidla pro celou jednotku nebo pro každé hnací vozidlo zvlášť.

V případě, že jedno dvanáctimístné číslo přiděleno celé jednotce, postupuje se jako by se jednalo o jedno hnací vozidlo.

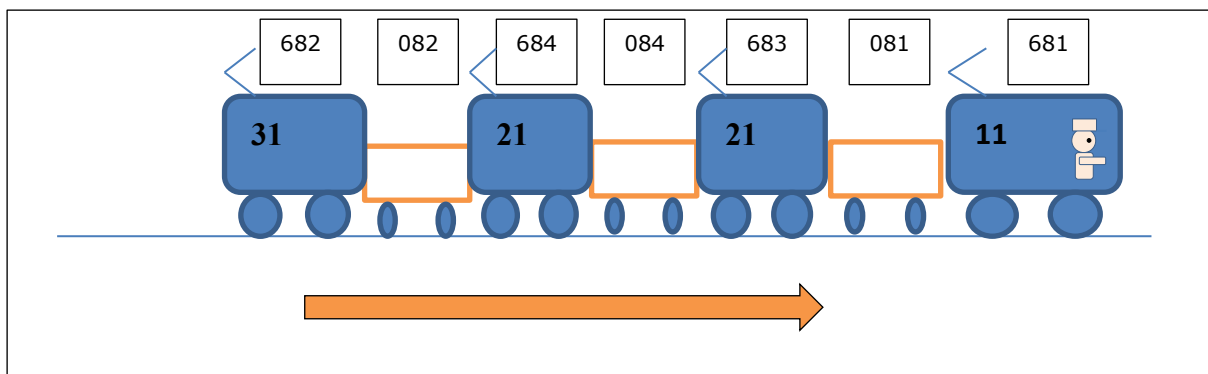
V případě, že je každému vozidlu přiděleno vlastní dvanáctimístné číslo, postupuje se takto:

- v dialogu „Žádost o trasu“ se uvádí pro každou jednotku pouze jedna společná funkce hnacího vozidla a využívá se řady vytvořené pro tyto účely.
- v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“ se uvádí každé vozidlo samostatně.

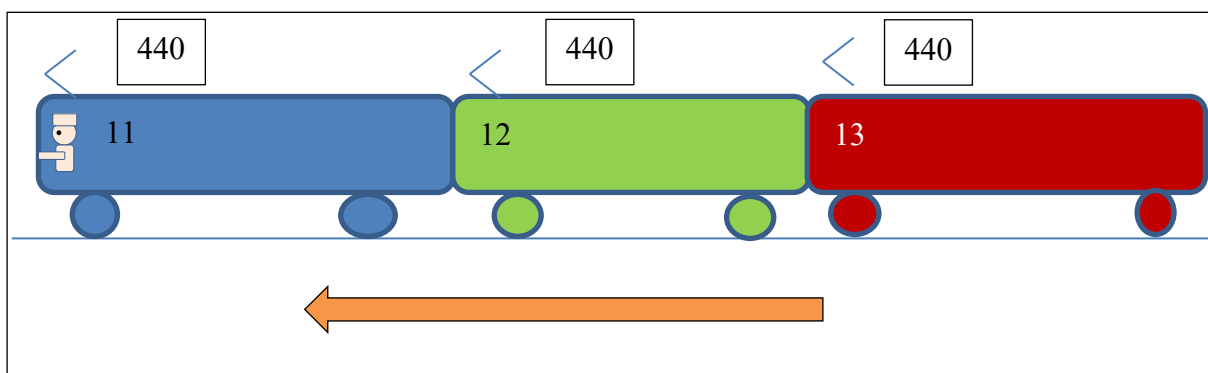
Na obrázcích níže jsou uvedeny modelové příklady pro řady 680 a 440.



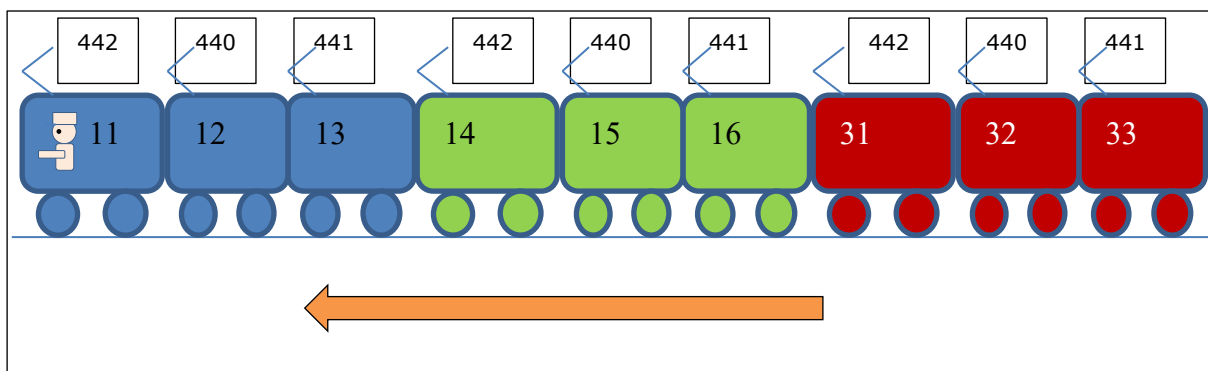
Obrázek D. 44: Jednotka řady 680 při použití v dialogu „Žádost o trasu“



Obrázek D. 45: Jednotka řady 680 při použití v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“



Obrázek D. 46: Tři za sebou zapojené jednotky řady 440 v dialogu „Žádost o trasu“



Obrázek D. 47: Tři za sebou zapojené jednotky řady 440 v dialogu „Příprava vlaku před odjezdem“

Příloha E**Informace o železniční infrastruktuře a jejích změnách**

Podklady poskytované místně příslušnými OŘ pro provedení změn datového popisu železniční infrastruktury musí obsahovat tyto údaje:

- a) změny dopravních bodů železniční sítě (zavádění, rušení, změna typu, změna km polohy),
- b) změny dopravních úseků železniční sítě a jejich parametrů,
- c) změny topologie kolejíšť,
- d) změny ve staničení,
- e) typ a situační schéma zabezpečovacího zařízení stanic a mezistaničních úseků včetně km poloh návěstidel a výhybek, včetně tabulek rychlostí a včetně tabulek návěstění a závěrových tabulek,
- f) km polohy návěstí Konec vlakové cesty, Místo zastavení, Hranice dopravy,
- g) km polohy námezníků všech výhybek,
- h) km polohy zarážedel kusých kolejí,
- i) km polohy začátků a konců nástupišť,
- j) km polohy podchodů, lávek, přechodů a centrálních přechodů umožňujících přístup na nástupiště,
- k) km polohy přístřešků na zastávkách,
- l) údaje o traťové rychlosti a zábrzdě vzdálenosti,
- m) režim výpravy vlaků s přepravou cestujících,
- n) informace o změnách železničních přejezdů, jejich zabezpečení a parametrů.