

## **SŽ PŘ ISOŘ**

### **Provozní řád provozní aplikace ISOŘ**

#### **ve znění změny č. 1 a 2**

účinnost ode dne zveřejnění v eDAP

Schváleno pod čj. 68722/2019-SŽDC-GŘ-O11  
dne 13. listopadu 2019

Ing. Miroslav Jasenčák, v. r.  
náměstek GŘ pro řízení provozu

## Změny proti předchozímu vydání

V návaznosti na organizační změny v letech 2019 až 2022 je nutno upravit, změnit a doplnit text Provozního řádu ISOR tak, aby odpovídal těmto změnám. Zároveň v provozní aplikaci ISOR došlo od posledního vydání v roce 2019 k tolika změnám, že bylo nutno text opravit a doplnit podle současného stavu této provozní aplikace.

### **Č. j. 28627/2020-SŽ-GŘ-O11** **Provozní řád provozní aplikace ISOR** **ve znění změny č. 1 a 2**

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Odbor řízení provozu  
Křížíkova 552/2, 186 00 Praha 8  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)  
Rok vydání: 2019  
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě, formát A4

© Správa železnic, státní organizace, rok 2022

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	změnu zapracoval
1.	28627/2020-SŽ-GŘ-O11	ode dne zveřejnění v eDAP	Libor Sklenička
2.	76257/2022-SŽ-GŘ-O11	ode dne zveřejnění v eDAP	Jiří Bláha

## OBSAH

	Strana
ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH .....	3
OBSAH .....	4
ROZSAH ZNALOSTÍ .....	7
ZKRATKY A ZNAČKY .....	8
1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ .....	10
1.1 Úvod .....	10
1.2 Základní pojmy .....	10
2 PŘÍSTUP DO APLIKACE .....	11
2.1 Přístup do aplikace klient ISOŘ .....	11
2.2 Přístup do aplikace Web ISOŘ .....	12
2.3 Ztráta přístupu do osobního počítače (dále jen „PC“) s aplikací ISOŘ .....	13
2.4 Změna verze .....	14
2.5 Odstávka ISOŘ .....	14
3 PORUCHY NEBO ZÁVADY ISOŘ .....	14
3.1 Porucha ISOŘ .....	14
3.2 Rozvázání komunikací mezi PA a ISOŘ .....	15
3.3 Celosíťový výpadek ISOŘ .....	15
3.4 Krizová skupina ISOŘ .....	15
3.5 Opatření po dobu výpadku ISOŘ .....	16
3.6 Částečný výpadek ISOŘ v jednom CDP .....	16
3.7 Nedostupný ISOŘ a Compost .....	17
4 PRÁCE S TRASOU V ISOŘ .....	17
4.1 Dokumentace požadavku od dopravce .....	17
4.2 Oprávnění pro práci s trasou .....	17
4.3 Náhradní přidělení kapacity dráhy v ISOŘ .....	18
4.4 Náhradní přidělení kapacity dráhy v případě chybné deaktivace trasy PD .....	19
4.5 Náhradní přidělení kapacity dráhy pro náhradní vlak v ISOŘ .....	19
4.6 Aktivace vlaku .....	21
4.7 Deaktivace vlaku .....	21
4.8 Mimořádné spojování vlaků .....	22
4.9 Plánovaný odklon .....	22
4.10 Zásady zpracování žádostí o změny již přidělené kapacity dráhy u vlaků osobní dopravy .....	22
4.11 Pravidla práce s provozními aplikacemi při zpracování změnové žádosti již přidělené kapacity dráhy .....	22
4.12 Informační systémy pro cestující (ISC) .....	23
4.13 Provozní odklon .....	23
4.14 Vícenásobný provozní odklon/objíždná trasa s datovým JŘ .....	26
4.15 Objíždné trasy .....	27
4.16 Odstavení vlaku .....	28
4.17 Přechíslování vlaku .....	29
4.18 Skládání tras .....	30
4.19 Napojení tras .....	30
4.20 Náhradní doprava .....	30
4.21 Náhradní doprava neevidovaná .....	30
4.22 Zavedení náhradní dopravy .....	30
4.23 Změna výchozího/cílového dopravního bodu .....	31
4.24 Přerušení jízdy vlaku .....	31
4.25 Přerušení jízdy vlaku z důvodu výluky infrastruktury .....	32
4.26 Požadavek dopravce na pobyt vlaku pomocí funkce Úkon na vlaku .....	32
4.27 Náhradní propojení trasy vlaku (dále jen „NPTV“) .....	33
4.28 Evidence jízdy na veřejně přístupné a určené veřejně nepřístupné vlečky .....	34
5 PLÁN VLAKOVÉ DOPRAVY .....	34
5.1 Schválení plánu vlakové dopravy .....	34

5.2	Zásady zobrazování a prezentace údajů o složení vlaku .....	35
5.3	Příjem dodatečných změn do plánu vlakové dopravy .....	35
6	INFORMACE K VLAKU .....	36
6.1	Informace 726x .....	36
6.2	Souhlas/nesouhlas s jízdou vlaku .....	36
6.3	Jízda vlaku s náskokem mimo časový rámec (větším než 180 minut).....	37
6.4	Rozbor vlaku .....	38
6.5	Vlak připraven .....	38
6.6	Požadavek na čekání vlaku na přípojný vlak nebo integrovaný prostředek .....	39
6.7	Propadnutí kapacity dráhy .....	39
6.8	Zákaz jízdy vlaku .....	40
7	OSTATNÍ INFORMACE K VLAKU (PMD) .....	40
7.1	Informace o pohybu vlaku „I0803 Pohyb vlaku“ .....	40
7.2	Pořízení informace „I0803 Pohyb vlaku“ z dopravního bodu mimo plánovanou trasu .....	41
7.3	Příjem prvotní analýzy .....	41
7.4	Informace „I0803 Pohyb vlaku“ v případě mimořádného ukončení jízdy .....	41
7.5	Zpráva o jízdě vlaku přes hranici infrastruktury.....	41
7.6	Konec jízdy nezavěšeného postrku .....	42
7.7	Úkony k vlaku.....	42
7.8	Předpokládané zpoždění vlaku .....	42
7.9	Manuální zadání předpokládaného zpoždění vlaku .....	42
7.10	Automatické zadání předpokládaného zpoždění vlaku .....	43
7.11	Poznámky dispečera .....	43
7.12	Příděl čísel Posunu mezi dopravními (dále jen „PMD“) .....	43
7.13	Náhradní dokumentace PMD v ISOŘ .....	44
7.14	Oprava informace „I0803 Pohyb vlaku“ a prognózy .....	44
8	OMEZENÍ INFRASTRUKTURY V ISOŘ.....	44
8.1	Obecné ustanovení k DOMIN .....	44
8.2	Evidence omezení infrastruktury mimo výluku .....	44
9	SLEDOVÁNÍ ZAPŮJČENÝCH HNACÍCH VOZIDEL (HV) K UVOLNĚNÍ TRATĚ.....	45
10	VEŘEJNÁ PŘÍPŘEŽNÍ A POSTRKOVÁ SLUŽBA – OBECNÁ PRAVIDLA.....	45
10.1	Žádost o poskytnutí služby VPS.....	45
10.2	Realizace služby.....	45
10.3	Dispečerský aparát provozovatele dráhy .....	46
10.4	Odpovědnost PD za Lv jízdy.....	46
10.5	Dispečerský aparát dopravce .....	47
11	APLIKAČNÍ PODPORA VPS .....	47
11.1	Evidence strojvedoucích .....	47
11.2	Nástup na směnu, změny obsazení EHV, uzamčení EHV .....	47
12	PLÁNOVÁNÍ, REALIZACE POKRYTÍ VLAKU VE VPS.....	48
12.1	Přehled vlaků s požadovanou službou VPS.....	48
13	BONUS-MALUS/VPN PDD.....	48
13.1	Sankční vlaky .....	48
13.2	Zdůvodnění narušení .....	48
13.3	Editace narušení .....	49
13.4	Zobrazení na klientovi ISOŘ CDS .....	49
13.5	Proces schvalování na klientovi ISOŘ CDS .....	49
13.6	Možnosti role Analýza jízdního řádu .....	50
13.7	Zobrazení na Webu ISOŘ – „Narušení jízdního řádu“.....	50
13.8	Proces schvalování na webu .....	50
14	POVINNOSTI PROVOZNÍHO DISPEČERA PRO DOHLED NAD KVALITOU DAT .....	51
14.1	Obecné povinnosti provozního dispečera pro dohled nad kvalitou dat.....	51
14.2	Výluky dopravní služby .....	51
14.3	Předpokládané a nepředpokládané výluky .....	52
14.4	Pomalé jízdy .....	52
14.5	Kontrola rozboru vlaku.....	52

14.6	Kontrola dopraven převzatých na místní řízení .....	53
14.7	Kontrola tras .....	53
14.8	Řešení chybových hlášení v poolu „Podezřelé vlaky“ .....	53
14.9	Nesprávně zadané informace k jízdě vlaku (PMD).....	54
14.10	Ostatní chybová hlášení .....	55
15	ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....	56
15.1	Zrušovací ustanovení.....	56
15.2	Účinnost.....	56
16	SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY v aktuálním znění .....	56
	Příloha A (normativní) .....	58

## ROZSAH ZNALOSTÍ

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

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

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

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci CDP, OŘ a PO, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby nebo provádějí školení	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí
gestor aplikace ISOŘ, VO PŘP O11, VO OŘP O11, Správce aplikace	<b>úplná:</b> celý Provozní řád
provozní dispečer, Dispečer pro dohled nad kvalitou dat, Vedoucí dispečer, Hlavní dispečer	<b>úplná:</b> celý Provozní řád
výpravčí	<b>úplná:</b> čl. 3.2, 3.5, 4.6.2, 4.8.3, <b>4.11</b> , 4.12, <b>4.16.4</b> , <b>4.16.5</b> , <b>4.16.6</b> , <b>4.16.7</b> , <b>4.16.13</b> , <b>4.22</b> , <b>4.23</b> , <b>4.26</b> , <b>4.28</b> , <b>část pátá</b> , <b>část šestá</b> , čl. 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.8, 7.9, 7.12, 14.5 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení Provozního řádu
uživatel klientské aplikace ISOŘ	<b>úplná:</b> část první, <b>čtvrtá</b> , pátá, sedmá, osmá, <b>devátá</b> <b>informativní:</b> ostatní
operátor ŽD	<b>úplná:</b> část sedmá, <b>osmá</b>
servisní organizace	<b>úplná:</b> čl. <b>2.1</b> , <b>2.3</b> , 2.4, 2.5

## 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.

CDP .....	centrální dispečerské pracoviště
CTD .....	Centrum telematiky a diagnostiky
ComposT .....	Centrální aplikace pro přijímání informací „Složení vlaku“
DISC .....	dispečerský systém dopravce ČD Cargo
DOZ .....	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
DOZ D3 .....	typ oprávnění pro výpravního, traťového dispečera, dirigujícího dispečera, dispečera radiobloku
DOMIN .....	informační systém Databáze omezení infrastruktury
ČD-IS .....	ČD-Informační Systémy, a. s.
ČR .....	Česká republika
EDD .....	elektronický dopravní deník
EHV .....	elektrické hnací vozidlo
GRADO .....	grafická dokumentace
GŘ .....	generální ředitelství
GTN .....	graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
HI .....	hranice infrastruktury
HV .....	hnací vozidlo
IM .....	manažer infrastruktury; provozovatel dráhy
ISEČ .....	Informační systém evidence čísel
ISOŘ .....	Informační systém operativního řízení
ISOŘ CDS .....	modul Centrální dispečerský systém, součást ISOŘ
ISOŘ Desktop .....	desktopový modul ISOŘ, určený pro plánování vlakové dopravy
JŘ .....	jízdní řád
KADR .....	aplikace pro objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání plánů do ISOŘ
KANGO .....	aplikace pro konstrukci a sestavu ročního JŘ
ND .....	náhradní doprava
NDN .....	náhradní doprava neevidovaná
NPTV .....	náhradní propojení trasy vlaku
O5 .....	Odbor obchodních a smluvních vztahů
O11 .....	Odbor řízení provozu
O12 .....	Odbor plánování a koordinace výluk
O18 .....	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
OLTIS .....	OLTIS Group a.s.
OŘ .....	oblastní ředitelství
OŘP .....	Operativní řízení provozu
PA .....	provozní aplikace
PAVZZ .....	provozní aplikace s vazbou na zabezpečovací zařízení
PC .....	osobní počítač
PD .....	provozní dispečer
PD Dohled .....	provozní dispečer pro dohled nad kvalitou dat
PMD .....	posun mezi dopravami
PND7 .....	prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7
PO .....	provozní obvod
ROV .....	rozkaz o výluce
SH .....	státní hranice
SO .....	servisní organizace
SŽ .....	Správa železnic, státní organizace



SŽDC .....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
SŽ D1 ČÁST PRVNÍ ..Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem  
SŽ-D3 .....Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy  
SŽ D4..... Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem  
SŽDC D7 .....Předpis pro operativní řízení provozu  
SŽ D7/2 .....Organizování výlukových činností  
SŽ Is10 .....Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)  
TJŘ .....tabelární jízdní řád  
TPV .....traťová poloha vlaků  
VDS .....výluka dopravní služby  
VO .....vedoucí oddělení  
VPS .....Veřejná přípravní a postrková služba  
VO OŘP CDP .....vedoucí oddělení operativního řízení provozu CDP  
VO OŘP O11 .....vedoucí oddělení operativního řízení provozu O11  
VO PŘP O11 .....vedoucí oddělení podpory řízení provozu  
VPNPDD .....aplikace pro vyhodnocování příčin narušení provozování drážní dopravy  
Web ISOŘ.....webový klient ISOŘ  
ŽD .....železniční doprava

## 1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

### 1.1 Úvod

**1.1.1** Provozní řád provozní aplikace ISOŘ (dále jen „Provozní řád“) je vytvořen pro potřeby společnosti Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“). Cílem Provozního řádu je stanovit metodiky přístupu do aplikace, řešení problémů při mimořádných stavech aplikace Informační systém operativního řízení (dále jen „ISOŘ“), správné pořizování informací a odbavování požadavků od dopravců. **Provozní řád provozní aplikace ISOŘ platí jen v návaznosti na příslušná ustanovení předpisu SŽ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (dále jen „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“).**

**1.1.2** Uživatel aplikace ISOŘ je povinen dodržovat tento Provozní řád. Uživatel zejména nesmí:

- porušovat práva a zájmy vlastníka a dodavatele aplikace a ostatních uživatelů v součinnosti k dané aplikaci;
- poskytovat informace a data třetím osobám vyjma záchranných složek České republiky (dále jen „ČR“) pouze pro případy zabránění mimořádné události nebo zmírnění jejích následků.

**1.1.3** Odchylně od bodu 1.1.2 je možné poskytovat informace třetím osobám na základě oprávněných žádostí (např. orgánů státních správ, Drážního správního úřadu) pouze se souhlasem ředitele Odboru řízení provozu (dále jen „O11“).

**1.1.4** Při práci s aplikací ISOŘ je dodržování zásad uvedených v tomto dokumentu zvláště důležité proto, že provozní nekázeň jednoho uživatele může ohrozit práci ostatních uživatelů.

**1.1.5** Vydáním tohoto Provozního řádu O11 neřeší a nijak se nevyjadřuje ke správnosti technického provedení a výpočtů, ani žádným způsobem nepřebírá odpovědnost za následky způsobené případným pochybením výrobce (dodavatele) při výrobě aplikace, či případným pochybením projektanta při nevhodném použití, ani za následky způsobené případným pochybením servisní organizace při realizaci díla (instalace apod.). Odpovědnost za technickou správnost a volbu vhodné aplikace nese vždy dodavatel aplikace.

### 1.2 Základní pojmy

**1.2.1 Aktivace** – je úkon, kterým dopravce sdělí provozovateli dráhy (manažer infrastruktury (dále jen „IM“)), že přidělená trasa (ať již v rámci sestavy ročního **jízdního řádu** (dále také „JR“) nebo na základě žádosti o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy (dále jen „žádost ad hoc“)) konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce, nebo na vybraném úseku trasy.

**1.2.2 Deaktivace** – deaktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sděluje IM, že již jednou aktivovaný vlak v daný den nepojede, a to buď v celé, nebo v části své trasy.

**1.2.3 Dokumentace** – dokumenty a záznamy, které jsou vedeny v písemné podobě, tištěné nebo datové/elektronické.

**1.2.4 Garant** – určený zaměstnanec O11 GR, který je zodpovědný za zajištění provozu, rozvoje a podpory provozní aplikace (dále jen „PA“) na základě požadavků gestora PA.

**1.2.5 Gestor** – určený zaměstnanec O11 GR, který je zodpovědný v rámci stanovených kompetencí za provozní aplikaci, kterou má v gesci.

**1.2.6 Správce aplikací** – zaměstnanec oblastního ředitelství (dále jen „OR“) nebo centrálního dispečerského pracoviště (dále jen „CDP“) pověřený činností k administraci provozních aplikací.

**1.2.7 Náhradní doprava (dále také „ND“)** – je nahrazení železniční osobní dopravy jiným dopravním prostředkem po dobu konání výluky nebo jiné události, která je příčinou nuceného nasazení náhradní dopravy.

- 1.2.8 Náhradní doprava **nevidovaná** (dále také „NDN“) –** je nahrazení železniční osobní dopravy jiným dopravním prostředkem, který však z technických nebo organizačních důvodů nelze sledovat, a tudíž evidovat v provozní aplikaci (dále také „PA“) **jako jízdu vlaku nebo evidovanou ND.**
- 1.2.9 Náhradní propojení trasy vlaku –** je funkcionality umožňující vynechat dopravní body ležící mezi výchozím a cílovým dopravním bodem trasy.
- 1.2.10 Náhradní vlak –** je vlak veřejné osobní dopravy, který jede v části nebo v celé trase opožděného vlaku veřejné dopravy, jako jeho náhrada nebo jede jako druhá, popřípadě další část vlaku navazujícího na náhradní dopravu.
- 1.2.11 Plán vlakové dopravy** se pro účely tohoto Provozního řádu rozumí souhrn směnových plánů zaslaných z ISOŘ do provozních aplikací pro vedení dopravní dokumentace.
- 1.2.12 Protičas –** pro účely tohoto Provozního řádu se tím rozumí čas příjezdu do dopravního bodu, který je vyšší než čas odjezdu z tohoto dopravního bodu.
- 1.2.13 Provozní aplikace –** pro účely tohoto Provozního řádu se rozumí programové vybavení, které je určeno pro řízení a organizování drážní dopravy.
- 1.2.14 Požadavek dopravce –** je zaslaný směnový plán dopravce, čímž se rozumí žádost o zavedení, odřeknutí, přečíslování vlaků, mimořádnosti na vlcích, úkony a podobně.
- 1.2.15 Servisní organizace (dále jen „SO“)** se pro účely tohoto Provozního řádu rozumí organizace, která zajišťuje instalaci, konfigurace, reinstalace a popřípadě další činnosti, které mají vliv na provoz dané aplikace. SO jsou organizace pověřené SŽ na základě smlouvy.
- 1.2.16 Směnový plán** se pro účely toho Provozního řádu rozumí množina informací odeslaná z aplikací pro objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivací tras a předávání plánů do ISOŘ (dále jen „KADR“) nebo dopravců do aplikace ISOŘ a týká se funkcionalit odřeknutí, přečíslování vlaků, mimořádností na vlcích, úkonů a podobně.
- 1.2.17 Výpravčí –** je pro účely tohoto provozního řádu společný název pro zaměstnance vykonávající pracovní činnosti **výpravčí, dirigující** dispečer, dispečer radiobloku, traťový dispečer.

## 2 PŘÍSTUP DO APLIKACE

### 2.1 Přístup do aplikace klient ISOŘ

- 2.1.1** Pro přístup do aplikace ISOŘ musí být dodržována taková bezpečnostní opatření, která odpovídají podmínkám Zákona 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti, ve znění pozdějších předpisů, jeho prováděcím vyhláškám a interním předpisům SŽ tuto oblast upravujícím.
- 2.1.2** Za vytvoření přístupových oprávnění a jejich správného nastavení pro:
- zaměstnance CDP odpovídá vedoucí oddělení (dále jen „VO“) příslušného oddělení CDP nebo v jednotlivých případech jím určený zaměstnanec CDP (dále jen „odpovědný zaměstnanec CDP“);
  - zaměstnance oblastního ředitelství (dále jen „OŘ“) odpovídá Správce aplikací OŘ nebo v jednotlivých případech jím určený zaměstnanec OŘ (dále jen „odpovědný zaměstnanec OŘ“);
  - zaměstnance generálního ředitelství (dále jen „GR“) odpovídá **gestor** aplikace ve spolupráci s garantem aplikace.
- 2.1.3** Zaměstnanec odpovědný za vytvoření přístupových opatření žádá SO o vytvoření přístupu a nastavení prostřednictvím e-mailu nebo telefonicky. Požadavek rovněž zašle na **ppdpristup@spravazeleznic.cz** k evidenci.
- 2.1.4** Provedení požadavku potvrzuje SO telefonicky nebo e-mailem. Provedení se rovněž eviduje na **ppdpristup@spravazeleznic.cz**.

- 2.1.5** Změnu oprávnění nebo nastavení, respektive odebrání se provádí obdobně jako požadavek na vytvoření přístupu včetně evidence.
- 2.1.6** Prvotní nastavení přístupu do ISOŘ provede SO nejpozději při spuštění ISOŘ pro příslušné pracoviště na základě zaslaného požadavku odpovědného zaměstnance CDP, OŘ nebo GR.
- 2.1.7** V případě potřeby vytvoření přístupu do aplikace ISOŘ s oprávněním administrátor požádá odpovědný zaměstnanec CDP (OŘ) přímo **gestora** aplikace. Zavedení přístupu s oprávněním administrátor provede SO na základě souhlasu **gestora** a garanta ISOŘ.
- 2.1.8** Přístup do aplikace klient ISOŘ mají zaměstnanci SŽ na pozici provozní dispečer (dále jen „PD“), vedoucí dispečer, hlavní dispečer, ústřední dispečer, zaměstnanci analýzy JŘ GR, vedoucí oddělení operativního řízení provozu CDP (dále jen „VO OŘP CDP“) a VO technické podpory CDP, zaměstnanci analýzy CDP, zaměstnanci CDP uvedení v Příloze 1 **Směrnice SŽ SM102**, **gestor** aplikace a zaměstnanci určení ředitelem CDP, O11, náměstek GR pro řízení provozu a náměstek ředitele OŘ pro řízení provozu nebo jim určený zaměstnanec.
- 2.1.9** Podmínky přístupu k datům SŽ stanovuje ředitel SŽ O11.
- 2.2 Přístup do aplikace Web ISOŘ**
- 2.2.1** Za vytvoření přístupových oprávnění a jejich správného nastavení pro:
- zaměstnance CDP odpovídá VO příslušného oddělení CDP nebo v jednotlivých případech jím určený odpovědný zaměstnanec;
  - zaměstnance OŘ odpovídá Správce aplikací OŘ nebo v jednotlivých případech jím určený odpovědný zaměstnanec OŘ;
  - zaměstnance GR odpovídá příslušný zaměstnanec OPŘP.
- 2.2.2** Požadavek na přístup do aplikace odešle žadatel elektronicky na **ppdpřístup@spravazeleznic.cz** k řešení a k evidenci.
- 2.2.3** Provedení požadavku na přístup do aplikace je potvrzeno a evidováno určeným zaměstnancem SŽ ve stanoveném evidenčním systému SŽ.
- 2.2.4** Změna oprávnění nebo nastavení přístupu do aplikace, respektive odebrání přístupu do aplikace se provádí obdobně jako požadavek na vytvoření přístupu včetně evidence.
- 2.2.5** V případě potřeby vytvoření přístupu do aplikace webový klient ISOŘ (dále jen „**Web ISOŘ**“) s administrátorským oprávněním, požádá odpovědný zaměstnanec CDP (OŘ) přímo **gestora** aplikace, který o vytvoření administrátorského oprávnění informuje garanta aplikace.
- 2.2.6** Právo na přístup do aplikace **Web ISOŘ** mají v roli:
- Operativní řízení provozu (dále jen „OŘP“) provozní dispečer – pouze pro provozní dispečery CDP;
  - OŘP vedoucí dispečer – pouze pro vedoucí dispečery CDP;
  - OŘP-CDP datový dohled – pouze pro zaměstnance na pozici provozního dispečera pro dohled nad kvalitou dat;
  - OŘP vedoucí a analýza – přímý nadřízený provozních dispečerů, zaměstnanci analýzy na CDP;
  - OŘP ostatní – ostatní zaměstnanci nesplňující přístup do výše zmíněných rolí OŘP nebo do role DOZ D3 (typ oprávnění);
  - CDP administrátor – zaměstnanec určený ředitelem CDP (max. 2 účty na CDP);
  - CDP operátor železniční dopravy (dále jen „ŽD“) – zaměstnanci CDP na pozici Operátora železniční dopravy;
  - CDP ostatní – zaměstnanci CDP bez nároku na výše zmíněné role OŘP nebo CDP;
  - CDP traťový dispečer – zaměstnanci na pozici traťový dispečer;

- CDP základ – zaměstnanci bez nutnosti přístupu k archivním datům;
- ČD–Informační Systémy, a.s. (dále jen „ČD-IS“) – pouze pro zaměstnance ČD-IS k testovacím účelům;
- Dopravce – dopravci, zejména ti, kteří nemají vlastní IS;
- Dopravce VPNPDD – všichni dopravci – pro sledování sankčního systému;
- Drážní úřad – zaměstnanci Drážního úřadu;
- Generální ředitelství cel – zaměstnanci Generálního ředitelství cel;
- GŘ vedoucí dispečer – pouze pro zaměstnance na pozici ústředního nebo hlavního dispečera SŽ;
- GŘ technolog – pouze pro zaměstnance Odboru plánování a koordinace výluk (dále jen „O12“);
- GŘ školitel – pouze pro zaměstnance Odboru řízení provozu O11;
- GŘ odbor systému bezpečnosti provozování dráhy – pouze pro zaměstnance Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy (dále jen „O18“);
- GŘ garant aplikace – pouze zaměstnanec určený **Směrnici SŽ SM102**;
- GŘ ostatní – zaměstnanci GŘ bez nároku na výše zmíněné role GŘ;
- OŘ výpravčí – pouze pro zaměstnance OŘ na pozici výpravčí;
- DOZ D3 – pouze pro zaměstnance OŘ a CDP na pozici dirigující dispečer, dispečer radiobloku nebo traťový dispečer, výpravčí dálkových ovládaní zabezpečovacích zařízení (dále jen „DOZ“);
- Elektrodyspečer – zaměstnanec OŘ na pozici elektrodyspečinku;
- OLTIS Group a.s. (dále jen „OLTIS“) administrátor – administrátor SO;
- OLTIS ostatní – zaměstnanci OLTIS jako SO;
- OŘ operátor ŽD – zaměstnanci OŘ na pozici Operátor železniční dopravy;
- OŘ správce PA – zaměstnanec určený ředitelem OŘ (max. 2 účty na OŘ);
- OŘ ostatní – zaměstnanci OŘ bez nároku na výše zmíněné role OŘP nebo CDP nebo do role DOZ D3;
- OŘ základ – zaměstnanci bez nutnosti přístupu k archivním datům;
- Policie ČR – zaměstnanci Policie ČR;
- CTD – pouze pro zaměstnance Centra telematiky a diagnostiky (dále jen „CTD“);
- Univerzita PCE – zaměstnanci pověřeni Univerzitou Pardubice;
- **Stavební správa – pověření zaměstnanci Stavební správy;**

**2.2.7** Jeden uživatel se může současně přihlásit maximálně ze tří zařízení. Informace o přístupu do aplikace jsou logovány.

**2.2.8** Gestor aplikace smí vydat souhlas s přístupem do aplikace **Web ISOŘ** pro další uživatele nesplňující ustanovení bodu 2.2.6. O tomto souhlasu vždy informuje garanta aplikace.

## **2.3 Ztráta přístupu do osobního počítače (dále jen „PC“) s aplikací ISOŘ**

**2.3.1** V případě ztráty názvu účtu nebo hesla:

- do klientské aplikace ISOŘ kontaktuje uživatel aplikace ISOŘ zaměstnance HelpDesk OLTIS (mobil: 601 555 700, tel.: 588 208 588);
- logserverového účtu kontaktuje uživatel aplikace ISOŘ zaměstnance ČD-IS Pardubice (tel.: 972 322 737/8).

## **2.4 Změna verze**

**2.4.1** Každá změna ISOŘ musí být označena novým číslem verze dle zásad dodavatele. Zásady musí být popsány v návodu pro obsluhu.

**2.4.2** Za změnu ISOŘ se nepovažuje:

- změna kmenových dat (data obsahující popis sítě, JŘ, číselníků);
- odstranění závady nebo poruchy;
- aktualizace a úpravy systému, které nemají vliv na již zavedené funkcionality určené pro řízení a organizování drážní dopravy.

**2.4.3** Gestor aplikace **po dohodě se SO rozhodne**, zda je nutné seznámení uživatelů s novinkami nové verze aplikace.

**2.4.4** SO je povinna:

- dodat **gestorovi** a garantovi aplikace min. 10 dnů před plánovaným nasazením nové verze seznam změn;
- před vstupem do PC s aplikací ISOŘ vyžádat souhlasné stanovisko obsluhy se vstupem do daného PC a zahájením práce v ISOŘ a uvést požadovanou dobu provádění práce;
- informovat obsluhu ISOŘ o ukončení práce v PC.

## **2.5 Odstávka ISOŘ**

**2.5.1** Odstávka aplikace ISOŘ je určena pro údržbu aplikací.

**2.5.2** Pravidelná odstávka aplikace ISOŘ probíhá každé druhé pondělí kalendářního měsíce v časovém rozmezí od 10:00 do 12:00 hod.

**2.5.3** Pokud bude odhad pravidelné odstávky delší než 30 minut, musí se odstávka uskutečnit v noční době v časovém rozmezí od 01:00 do 04:00 hod.

**2.5.4** SO vyrozumí ústředního dispečera o připravenosti na odstávku systému s předpokládaným časovým rozsahem odstávky a vyžádá si souhlas s konáním odstávky.

**2.5.5** Souhlas se zahájením pravidelné odstávky dává za celou síť ústřední dispečer. Před vydáním souhlasu s odstávkou si vyžádá souhlas všech vedoucích dispečerů k odstávce.

**2.5.6** Mimořádné odstávky aplikace ISOŘ musí schválit ústřední dispečer podle zásad článků 2.5.4 a 2.5.5 tohoto Provozního řádu.

**2.5.7** Informace o pravidelné nebo mimořádné odstávce zveřejní SO formou rychlé zprávy na:

- **Web ISOŘ**,
- Portále provozování dráhy SŽ,
- Klientu desktopového modulu ISOŘ, určeného pro plánování vlakové dopravy (dále jen „ISOŘ Desktop“).

## **3 PORUCHY NEBO ZÁVADY ISOŘ**

### **3.1 Porucha ISOŘ**

**3.1.1** V případě poruchy, závady nebo jiné nestandardní činnosti aplikace ISOŘ obsluhující zaměstnanec neprodleně oznámí tuto skutečnost na HelpDesk SO. Kontakty na HelpDesk SO jsou uvedeny na Portále provozování dráhy.

### 3.2 Rozvázání komunikací mezi PA a ISOŘ

**3.2.1** V případě rozvázání komunikací mezi PA pro vedení dopravní dokumentace a ISOŘ musí výpravčí obsluhující PA zajistit náhradní pořizování informací „I0803 Pohyb vlaku“ o jízdách vlaků jedním z těchto způsobů:

- aplikací **Web ISOŘ** (např. z jiného vhodného PC na svém pracovišti), případně prostřednictvím jiného pracoviště v rámci provozního obvodu (dále jen „PO“) nebo CDP podle pokynu přednosty PO nebo ředitele CDP;
- telefonickým ohlašování informací příslušnému provoznímu dispečerovi (pouze v mimořádných případech, kdy nelze postupovat podle předchozího bodu).

**3.2.2** V případě plánovaného rozvázání komunikací mezi PA pro vedení dopravní dokumentace a ISOŘ, může po dohodě se Správcem aplikací přednosta PO, případně ředitel CDP, stanovit vlastním opatřením jiný postup.

### 3.3 Celosíťový výpadek ISOŘ

**3.3.1** V případě, že dojde k nestandardnímu chování (výpadek) aplikace ISOŘ (např. zastavení chodu aplikace, přerušení komunikace se serverem, vážné chyby ve výpočtech aplikace s vlivem na základní funkcionality aplikace, popřípadě navazujících aplikací) musí ihned oznámit zaměstnanec řízení provozu tuto skutečnost SO. Pokud se jedná o výpadek ISOŘ celosíťového charakteru, má SO povinnost neprodleně ohlásit tuto skutečnost ústřednímu dispečerovi SŽ. SO zároveň sdělí předpokládanou dobu výpadku.

**3.3.2** Povinnost informovat vedoucího dispečera o celosíťovém výpadku ISOŘ má SO i bez předchozího nahlášení zaměstnancem řízení provozu.

**3.3.3** Ústřední dispečer na základě oznámení o celosíťovém výpadku ISOŘ neprodleně, telefonicky, emailem nebo jiným komunikačním kanálem, oznámí výpadek systému všem dopravcům působícím na síti SŽ. Informaci o celosíťovém výpadku rovněž neprodleně předává vedoucím dispečerům zároveň se zprávou, zda byli dopravci již vyrozuměni.

**3.3.4** Vedoucí dispečer neprodleně předá informaci provozním dispečerům, kteří zajistí přenesení informace na výpravčí (výpravčí ve smyslu předpisu **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ**).

**3.3.5** V případě, že ohlášená doba výpadku ISOŘ přesahuje dvě hodiny, informuje ústřední dispečer vedoucího krizové skupiny ISOŘ.

### 3.4 Krizová skupina ISOŘ

**3.4.1** V případě, že ohlášená předpokládaná doba trvání výpadku ISOŘ nad dvě hodiny, je ústředním dispečerem informován vedoucí krizové skupiny. Vedoucí krizové skupiny ISOŘ rozhodne o svolání skupiny na stanovené pracoviště.

**3.4.2** Členové skupiny:

- ředitel O11 – vedoucí krizové skupiny,
- vedoucí oddělení OŘP O11,
- vedoucí oddělení PŘP O11,
- **gestor** ISOŘ O11,
- **garant** ISOŘ O11.

**3.4.3** Činnost krizové skupiny:

- ve spolupráci se SO zjišťuje rozsah a dobu výpadku,
- vyhodnocuje aktuální stav řízení provozu,
- na základě získaných informací vydává operativní opatření k eliminaci škod z důvodu výpadku ISOŘ,
- zprostředkuje informace mezi operativním řízením provozu a managementem SŽ.



### 3.5 Opatření po dobu výpadku ISOŘ

**3.5.1 Vlaky osobní dopravy** – osobní doprava není zastavena. Výpravčí řídí vlaky podle **jízdních řádů** a ostatních pomůcek JŘ. Jakoukoliv změnu **jízdního řádu** musí dopravce včas projednat telefonicky s PD, který ji posoudí. Pokud ji provozní dispečer schválí, informuje příslušné zaměstnance řízení provozu určeným komunikačním kanálem.

**3.5.2 Vlaky nákladní dopravy** – nákladní doprava musí být zastavena ve vhodných stanicích, které určí PD. Po stabilizaci osobní dopravy provozní dispečer (dále jen „PD“) ve spolupráci s dopravcem ověří úplnost informací o jednotlivých vlacích a pak případně povolí (potvrzují si informace vztažené k danému vlaku) jízdy vlaků v pořadí stanoveném předpisem **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ**.

**3.5.3** Jakoukoliv změnu **jízdního řádu**, musí dopravce včas projednat telefonicky s PD, který ji posoudí. V případě odsouhlasení musí PD podle předpisu **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ** a dalších vnitřních předpisů SŽ přidělit vlaku **jízdní řád** a číslo. O této skutečnosti informuje příslušné výpravčí a také dopravce.

**3.5.4** Výpravčí, provozní dispečer, vedoucí dispečer a ústřední dispečer nesmí využívat informace zobrazené ve výhledové dopravě v aplikaci ISOŘ a v aplikacích pro přímé řízení provozu (graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (dále jen „GTN“), grafická dokumentace (dále jen „GRADO“), Traťová poloha vlaků (dále jen „TPV“), **Web ISOŘ**), protože mohou být již neplatné a zavádějící.

**3.5.5** V případě, že provozní aplikace GTN, GRADO, **elektronický dopravní deník (dále jen „EDD“)**, umožňuje vedení dopravní dokumentace, pokračuje výpravčí v jejím elektronickém vedení. Pokud zmíněné provozní aplikace natolik znemožňují činnost při vedení dopravní dokumentace, má výpravčí právo ukončit vedení dopravní dokumentace elektronickou formou a přejít na náhradní vedení dopravní dokumentace. Povinnosti zaměstnance při přechodu na náhradní vedení dopravní dokumentace jsou uvedeny v příslušném provozním řádu konkrétní aplikace. Informace pořízené v provozní aplikaci nebo zaznamenané v náhradní dopravní dokumentaci budou použity pro rekonstrukci dat v ISOŘ po jeho zprovoznění a následně pro fakturaci za užití dopravní cesty.

**3.5.6** Povinnosti provozního dispečera při havárii ISOŘ:

- do dokumentu „Pomocný formulář provozního dispečera při havárii ISOŘ“ (Příloha A tohoto Provozního řádu) pořizuje informace získané od dopravců. Jedná se o informace:
  - název (označení) dopravce,
  - číslo vlaku,
  - parametry vlaku,
  - mimořádnosti na vlaku,
  - úkony na vlaku,
  - údaje o trase vlaku, rozbor vlaku, kontakt na strojvedoucího,
  - zavedení náhradní dopravy,
  - změny v **jízdním řádu** již zavedeného vlaku,
  - požadavky dopravců, které mají vliv na práci stanic anebo ovlivní jízdu vlaku (např. zavedení/odebrání úkonu, přečíslování vlaku);
- podle Předpisu pro operativní řízení provozu (dále jen „SŽDC D7“) provádí informování výpravčích o zavedených/odřeknutých vlacích a rovněž o změnách na vlacích, které mají vliv na jízdu vlaku a technologii stanic.

### 3.6 Částečný výpadek ISOŘ v jednom CDP

**3.6.1** V případě, že dojde k výpadku nebo přerušení komunikací, datových sítí nebo přerušení dodávky **elektrické** energie jen jednoho CDP, jímž je způsobena datová nedostupnost ISOŘ, popřípadě dalších systémů, musí oznámit vedoucí dispečer tuto skutečnost SO a ústřednímu dispečerovi SŽ.



- 3.6.2** Jestliže druhé CDP normálně pracuje, je provozní dispečer pro dohled nad kvalitou dat tohoto CDP – po dohodě vedoucích dispečerů obou CDP a v součinnosti s PD pro dohled nad kvalitou dat CDP postiženého výpadkem – povinen neprodleně kontaktovat HelpDesk SO a požádat písemně (mailem) o rozšíření své (a případně ještě dalších PD, pokud je to účelné) zájmové a editační oblasti v ISOŘ na obě CDP.
- 3.6.3** SO po telefonické dohodě, na základě písemné (mailové) žádosti PD pro dohled nad kvalitou dat, rozšíří zájmovou oblast provozního dispečera pro dohled nad kvalitou dat, případně i dalšího provozního dispečera, který je schopen pomoci postiženému CDP.
- 3.6.4** Na základě pokynů jednotlivých PD postiženého CDP je PD pro dohled nad kvalitou dat povinen, v rámci svých možností, obsluhovat ISOŘ. PD pro datový dohled nad kvalitou dat neprodleně informuje konkrétního PD postiženého CDP o provedených činnostech a jejich zapracování v ISOŘ. PD pro datový dohled nad kvalitou dat nesmí vykonat žádnou činnost v ISOŘ za postižené CDP bez souhlasu konkrétního PD.
- 3.6.5** Na CDP postiženém výpadkem musí být vlastním opatřením zajištěno, aby informace o změnách tras, mimořádnostech, a podobně, vytvořených v druhém CDP, byly předávány na sály telefonicky nebo osobně.
- 3.6.6** V případě, že ohlášená doba výpadku ISOŘ přesahuje čtyři hodiny, informuje ústřední dispečer vedoucího krizové skupiny ISOŘ.
- 3.6.7** Po ukončení výpadku provozní dispečer pro dohled nad kvalitou dat obou CDP – opět po dohodě vedoucích dispečerů obou CDP – písemně požádají HelpDesk SO o opětovné rozdělení zájmové a editační oblasti podle původního stavu.
- 3.6.8** Vedoucí dispečer postiženého CDP neprodleně informuje ústředního dispečera a krizovou skupinu, pokud byla aktivována, o ukončení výpadku ISOŘ v jednom CDP.
- 3.7 Nedostupný ISOŘ a Compost**
- 3.7.1** Pokud je kvůli poruše nedostupný ISOŘ a centrální aplikace pro přijímání informací „Složení vlaku“ (dále jen „Compost“), jakoukoliv změnu v rozboru vlaku a kontaktu na strojvedoucího, oznamuje dopravce telefonicky provoznímu dispečerovi, který informaci zaznamená v dokumentu „Pomocný formulář provozního dispečera při havárii ISOŘ“.
- 3.7.2** Provozní dispečer oznamuje přijaté změny rozboru vlaku a kontaktu na strojvedoucího všem příslušným výpravčím.
- 3.7.3** Dopravce předá datově informace Složení vlaku zpětně za předpokladu, že to systém dovolí.
- 3.7.4** Dopravce předá souhrnnou formou informace Složení vlaku náhradním způsobem (např. elektronicky, písemně atd.) na SŽ – Odbor obchodních a smluvních vztahů (dále jen „O5“).

## **4 PRÁCE S TRASOU V ISOŘ**

### **4.1 Dokumentace požadavku od dopravce**

- 4.1.1** Požadavky dopravce mající vliv na trasu vlaku nebo na jízdu vlaku (např. zadání úkonu, snížení rychlosti), dané jiným způsobem než datovou výměnou mezi aplikacemi, musí PD dokumentovat podle ustanovení předpisu **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ čl. 350** (např. záznamem hovorů).
- 4.1.2** Požadavky zaslané elektronickou poštou dokumentuje PD přímo ve svém poštovním klientu. Doručená a odeslaná mailová pošta každého PD musí být uchována alespoň jeden rok.

### **4.2 Oprávnění pro práci s trasou**

- 4.2.1** Oprávnění pro editaci tras, jejich posuzování a vyhlásování v plánu vlakové dopravy má PD pouze ve svém přiděleném obvodu.

- 4.2.2** V případě, že požadavek na změnu trasy dopravce je určen pro část trasy nacházející se zcela mimo přidělený obvod nebo dopravní bod začátku změny leží mimo přidělený obvod, nesmí PD tento požadavek realizovat.
- 4.2.3** PD smí realizovat požadavek na změnu trasy i v jiných obvodech PD za předpokladu, že změna začíná v jeho obvodu.
- 4.2.4** Posuzovat a vyhlášovat plán vlakové dopravy smí PD pouze za svůj obvod.
- 4.2.5** V mimořádných případech (porucha klienta ISOŘ na daném pracovišti, uzavření pracoviště a podobně) smí PD na základě žádosti PD postiženého pracoviště provést schválení plánu vlakové dopravy za jeho obvod.
- 4.3 Náhradní přidělení kapacity dráhy v ISOŘ**
- 4.3.1** Náhradní přidělení kapacity dráhy prostřednictvím ISOŘ vyžaduje objednání nové trasy v KADR informací „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“. Touto činností dojde k automatickému schválení plánu vlakové dopravy, k aktivaci trasy vlaku, vygenerování datového JŘ a jeho distribuci do navazujících informačních systémů (dále jen „IS“).
- 4.3.2** PD smí vytvořit žádost o přidělení kapacity dráhy v ISOŘ **pouze na žádost dopravce** v těchto případech:
- jízda nutného pomocného vlaku, z důvodu eliminace narušení **plnění jízdního řádu** (jízda náhradní soupravy nebo hnacího vozidla na vlak veřejné osobní dopravy);
  - v případě nedostupnosti dopravce do aplikace KADR z důvodu na straně SŽ;
  - z důvodu chybného organizování a řízení provozu na straně SŽ (např. jízda vlaku mimo přidělenou trasu);
  - **z důvodu zavedení lokomotivních vlaků v případech stažení uvázlého vlaku z trati, jedoucích do nebo z poslední stanice (dopravny) před místem, kde stojí uvázlý vlak.**
- 4.3.3** **Zvláštním případem, kdy je PD povoleno přidělení kapacity pomocí informace „I0740 Objednávka ad-hoc vlaku“, je zavedení lokomotivních vlaků pro Veřejnou příprzeň a postrkovou službu (dále jen „VPS“) (viz bod 10.4 tohoto PŘ).**
- 4.3.4** PD posoudí oprávněnost žádosti o náhradní přidělení kapacity dráhy. V případě odmítnutí požadavku musí dopravce zadat standardní žádost o přidělení kapacity dráhy.
- 4.3.5** Pro pořízení přidělení kapacity dráhy si PD vyžádá od dopravce tyto informace:
- 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;
  - případné mimořádnosti na vlaku;
  - přítomnost nebezpečných věcí podle RID;
  - parametry vlaku, rychlost vlaku, hmotnost vlaku, délku vlaku, typ brzdění,
  - požadované číslo vlaku – pouze čísla náležící dopravci;
  - produkt (účel cesty) – výčet produktů, které může zadat PD, je uveden v bodě 4.3.8. Pokud dopravce požaduje jiný produkt, odmítne PD žádost dopravce a vyzve ho k podání žádosti ad hoc.
- 4.3.6** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu **4.3.5**, nepřidělí kapacitu dráhy.
- 4.3.7** V případě, že dopravce chce uplatnit nabídkovou cenu pro údržbu a měření infrastruktury, musí toto rovněž oznámit PD. Pokud dopravce požaduje jinou nabídkovou

cenu, odmítne PD žádost dopravce a vyzve ho k podání standardní žádosti o kapacitu dráhy.

**4.3.8** PD při přidělu kapacity dráhy musí:

- vybrat vhodnou trasu vlaku z nabízených tras na základě sdělených parametrů;
- zadat produkt (účel jízdy) podle pravidel:
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „pod 3 dny“ – v případě, že ani jedna z níže uvedených možností nebyla požadována;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty za účelem údržby infrastruktury SŽ – na žádost dopravce;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty z důvodu omezení infrastruktury – na žádost dopravce;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty z jiných důvodů na straně SŽ – bude použito pouze v případě, že na danou trasu již byla přidělena chybně kapacita (duplicitní žádost z důvodu opravy předchozí žádosti);
- zadat nabídkovou cenu v případech údržby a měření infrastruktury;
- **určit, zda se jedná o trasu ve zbytkové kapacitě dráhy v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.**

**4.3.9** Pokud PD přidělil trasu vlaku s novým číslem vlaku, musí vždy ověřit, zda byl vytvořen Tabelární jízdní řád (dále jen „TJŘ“) ad hoc vlaku.

**4.4 Náhradní přidělení kapacity dráhy v případě chybné deaktivace trasy PD**

**4.4.1** V případě, že PD chybně deaktivuje trasu:

- z nácestného dopravního bodu do cílového bodu trasy – PD trasu obnoví pomocí funkcionality provozního odklonu. Pro tvorbu trasy musí PD kopírovat původní trasu (shoda čísla vlaku);
- z výchozího bodu do nácestného dopravního bodu trasy – PD zbytek trasy deaktivuje a provede v ISOŘ náhradní přidělení kapacity dráhy prostřednictvím informace „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“;
- celou trasu – PD provede v ISOŘ náhradní přidělení kapacity dráhy prostřednictvím informace „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“.

**4.4.2** Do položky Poznámka IM v KADR PD zadá text „Náhrada za omylem odřeknutý vlak xxxxx“.

**4.4.3** Obnovením trasy nebo přidělením nové trasy dojde ke ztrátě informací zadaných nad rámec **jízdního řádu** (např. úkony na vlaku, rozbor/složení vlaku, Vlak připraven), z tohoto důvodu PD neprodleně informuje dopravce o dané skutečnosti a požádá ho o doplnění informací.

**4.5 Náhradní přidělení kapacity dráhy pro náhradní vlak v ISOŘ**

**4.5.1** Jízdu náhradního vlaku objednává dopravce novou žádostí o přidělení kapacity dráhy, a to pouze na osobní veřejnou dopravu.

**4.5.2** PD smí předělit kapacitu dráhy pro náhradní vlak pouze na žádost dopravce v těchto případech:

- z důvodu eliminace narušení plnění **jízdního řádu**,
- z důvodu mimořádného omezení infrastruktury.

**4.5.3** PD posoudí oprávnění žádosti o přiděl kapacity dráhy pro náhradní vlak. V případě odmítnutí požadavku o přiděl kapacity musí dopravce zadat žádost ad hoc.

**4.5.4** Příděl kapacity dráhy pro náhradní vlak prostřednictvím ISOŘ vyžaduje objednání nové trasy v KADR informací „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“. Touto činností dojde

k automatickému schválení plánu vlakové dopravy, vygenerování datového JŘ, k aktivaci a jeho distribuci do navazujících informačních systémů.

**4.5.5** Pro přiděl kapacity dráhy pro náhradní vlak si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- přesný název dopravce;
- požadované datum jízdy z výchozího dopravního bodu;
- požadovaný čas odjezdu z výchozího dopravního bodu – čas odjezdu by se měl rovnat času odjezdu předlohy trasy;
- číslo vlaku – číslo vlaku, které je předlohou pro náhradní vlak;
- přesnou topologii trasy vlaku (Z – Přes – Do);
- případné mimořádnosti na vlaku;
- parametry vlaku – rychlost vlaku, hmotnost vlaku, délku vlaku, typ brzdění.

**4.5.6** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu 4.5.5, nezavede náhradní vlak.

**4.5.7** V případě, že dopravce chce uplatnit nabídkovou cenu, odmítne PD žádost dopravce a vyzve ho k podání žádosti ad hoc.

**4.5.8** V případě, že dopravce chce uplatnit produkt (účel jízdy) a tím stanovit účel jízdy vlaku, musí toto rovněž oznámit PD. Pokud dopravce požaduje jiný produkt, odmítne PD žádost dopravce a vyzve ho na podání standardní žádosti o kapacitu dráhy.

**4.5.9** PD při přidělu kapacity dráhy pro náhradní vlak musí:

- v případě, že číslo předlohy vlaku je maximálně čtyřciferné, stanovit a vybrat konkrétní předlohu trasy vlaku na základě požadavku dopravce;
- v případě, že číslo předlohy vlaku je pěticefurné, určí směr jízdy vlaku pro tvorbu čísla vlaku – pokud je jednoznačný směr jízdy vlaku, nebo převažuje většina trasy vlaku v daném směru, musí dispečer požadovat přidělení sudého (pro sudý směr) nebo lichého (pro lichý směr) čísla vlaku, za předpokladu, že není požadováno konkrétní číslo vlaku;
- u náhradního vlaku, kterému je přiřazeno jiné číslo než 3xxxx (kde xxxx je číslo předlohy vlaku), datově spárovat v ISOR náhradní vlak s předlohou vlaku;
- u náhradního vlaku, kterému je přiřazeno jiné číslo než 3xxxx (kde xxxx je číslo předlohy vlaku) zapsat do poznámky k vlaku informaci o tom, že je náhradou za vlak xxxx;
- vybrat trasu a číslo vlaku na základě směru jízdy vlaku zadat produkt (účel jízdy) podle pravidel:
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „pod 3 dny“ – v případě, že ani jedna z níže uvedených možností není vhodná;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty za účelem údržby infrastruktury SŽ – nesmí použít;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty z důvodu omezení infrastruktury – na žádost dopravce;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty z jiných důvodů na straně SŽ – bude použito pouze v případě, že na danou trasu již byla přidělena chybně kapacita (duplicitní žádost z důvodu opravy předchozí žádosti),
- určit, zda se jedná o trasu ve zbytkové kapacitě – náhradnímu vlaku bude přiřazena zbytková kapacita pouze v případě, že předlohou vlak, byl rovněž ve zbytkové kapacitě.

**4.5.10** Pokud PD přidělil číslo trasy mimo sérii 3xxxx, musí vždy ověřit, zda byl vytvořen TJŘ ad hoc vlaku.

#### 4.6 Aktivace vlaku

**4.6.1** Aktivaci vlaku provádí **pouze** dopravce podle Směrnice SŽ Is10. Aplikace ISOŘ neumožňuje aktivovat vlak.

**4.6.2** V případě smluvní dohody mezi dopravcem a SŽ o zajištění aktivací pro konkrétní případy, kontaktuje dopravce IM (výpravčího, PD) a požádá o aktivaci trasy vlaku. Výpravčí, popřípadě PD, kontaktuje ústředního dispečera SŽ, který aktivaci provede pomocí web KADR v roli daného dopravce.

**4.6.3** Dopravce musí IM předat tyto informace:

- přesné datum aktivace trasy,
- přesný úsek aktivace.

#### 4.7 Deaktivace vlaku

**4.7.1** PD smí provést deaktivaci vlaku, a to **pouze** na žádost dopravce.

**4.7.2** Trasa vlaku smí být deaktivována:

- z výchozího dopravního bodu do cílového dopravního bodu;
- z výchozího dopravního bodu do nácestného dopravního bodu v trase vlaku;
- z nácestného dopravního bodu v trase vlaku do cílové stanice vlaku.

**4.7.3** Deaktivace trasy prostřednictvím ISOŘ se provede informací „I0759 Plán vlaku“. Touto činností dojde k odřeknutí části nebo celé trasy vlaku bez možnosti nároku dopravce na opětovnou aktivaci.

**4.7.4** V případě deaktivace trasy si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- datum jízdy vlaku;
- číslo vlaku – číslo vlaku, které je předlohou pro náhradní vlak;
- úsek deaktivace podle pravidel uvedených v bodu 4.7.2 (Z – Přes – Do);
- důvod deaktivace.

**4.7.5** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu 4.7.4, nedeaktivuje trasu.

**4.7.6** PD při deaktivaci trasy vlaku musí zadat úsek a důvod deaktivace podle pravidel:

- deaktivován bez poplatku za nezkonzumovanou kapacitu – trasa použita na složení nové trasy – PD nezadává;
- důvod na straně dopravce – z viny dopravce;
- důvod na straně dopravce – trasa nahrazena odklonovou trasou;
- chyba ve zdrojových IS – PD nezadává;
- jiný důvod na straně SŽ;
- mimořádné omezení infrastruktury;
- mimořádné omezení infrastruktury – trasa nahrazena odklonovou trasou;
- omezení infrastruktury SŽ – plánovaná a nepředpokládaná výluka;
- omezení infrastruktury SŽ – plánovaná a nepředpokládaná výluka – trasa nahrazena odklonovou trasou;
- trasa zrušena z důvodu zpoždění větší než 1 200 minut ve výchozím bodu z důvodu dopravce;
- trasa zrušena z důvodu zpoždění větší než 1 200 minut ve výchozím bodu z důvodu SŽ;
- zrušení odklonové trasy z důvodu SŽ, návrat do původní trasy.

**4.7.7** V případě, že PD chybně deaktivuje:

- z nácestného dopravního bodu do cílového bodu trasy – PD může trasu obnovit pomocí funkcionality provozního odklonu. Pro tvorbu trasy musí kopírovat původní trasu (shoda čísla vlaku). Obnovením původní trasy dojde ke ztrátě informací zadanych nad rámec **jízdního řádu** (např. úkony, informace k vlaku) a proto je nutno neprodleně informovat dopravce o dané skutečnosti;
- z výchozího bodu do nácestného dopravního bodu trasy – PD zbytek trasy deaktivuje a provede v ISOŘ náhradní přidělení kapacity dráhy prostřednictvím informace „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“. Při vyplnění dialogu objednávky musí PD do položky "Poznámka IM" vepsat původní číslo vlaku;
- celou trasu – PD provede v ISOŘ náhradní přidělení kapacity dráhy prostřednictvím informace „I0740 Objednávka **ad-hoc** vlaku“. Při vyplnění dialogu objednávky musí PD do položky „Poznámka IM“ vepsat původní číslo vlaku;

**4.8 Mimořádné spojování vlaků**

**4.8.1** V případě, že je nutno z provozních důvodů provést fyzické spojení dvou nebo více vlaků, musí DA SŽ získat souhlas od všech dopravců, kterých se toto spojení týká.

**4.8.2** V případě mimořádného spojení vlaků, PD provede tyto činnosti:

- trasu prvního vlaku zanechá beze změn;
- trasy následujících vlaků, které mají být spojeny s prvním vlakem, převede z místa spojení až do místa rozdělení, popřípadě do cílové stanice vlaků do stavu náhradní propojení trasy vlaku pomocí informace „I0759 Plán vlaku“, funkcionalitou „Parametry vlaku“;
- u všech spojených vlaků uvede do položky Mimořádnost na vlaku – typ mimořádnosti Jiné text: „Spojen s vlakem/y číslo ...“.

**4.8.3** Výpravčí při jízdě spojených vlaků pomocí určené provozní aplikace, popřípadě webovým formulářem aplikace ISOŘ, pořizuje informace „I0803 Pohyb vlaku“ za vlak skutečně jedoucí za všechny dopravní body (typ stanice, odbočka).

**4.9 Plánovaný odklon**

**4.9.1** Plánovaný odklon vlaku se provádí v aplikaci KADR. Z KADR do ISOŘ je zasílán datový JŘ plánovaného odklonu tak, že dochází ke zrušení původního datového JŘ v celé původní trase a k přidělení nového datového JŘ z původní výchozí do původní cílové stanice, jsou-li shodné, včetně odklonového úseku. Datový JŘ může být na traťových úsecích shodných s původními traťovými úseky veden v původní časové poloze.

**4.9.2** V případě plánovaného odklonu zašle KADR do ISOŘ datový JŘ s atributem „mimořádnost“ typu „Odklon“ podle kterého uživatel ISOŘ, EDD, GTN a GRADO jsou informováni o změně v JŘ pravidelného vlaku.

**4.10 Zásady zpracování žádostí o změny již přidělené kapacity dráhy u vlaků osobní dopravy**

**4.10.1** Pokud **dochází ke změně** posloupnosti dopravních bodů nebo časové polohy trasy vlaku (nejčastějším důvodem jsou plánované výluky):

- Pokud je žádost podána tak včas, že do prvního požadovaného dne účinnosti změny zbývá dostatečná doba na zpracování žádosti u přidělcce kapacity a na distribuci změněných pomůcek jízdního řádu dopravcem (nejméně 15 pracovních dní), je žádost zpracována v IS KADR i v IS KANGO.
- Pokud potřebná doba mezi podáním žádosti a požadovaným dnem účinnosti není splněna, je žádost zpracována pouze IS KADR, a to **s přidělením nového čísla vlaku, odlišného od posledního platného čísla vlaku**.

**4.11 Pravidla práce s provozními aplikacemi při zpracování změnové žádosti již přidělené kapacity dráhy**

**4.11.1** Princip spočívá v tom, že pokud z časových důvodů nebo rizika prodlení není možné vypracovat všechny pomůcky jízdního řádu, je nutno požadavek dopravce na změnu trasy vlaku po odklonové trati nebo posunutí časové polohy vlaku řešit **přidělením jiného čísla vlaku po části trasy, kde jede vlak odklonem nebo v jiné časové poloze**. V obou případech se použije k řešení funkce „Žádost o změnu trasy vlaku“ (odklonová žádost) v IS KADR.

**4.11.2** Použití čísel vlaku

Přídělci kapacity GŘ O16 mají pro případy podle bodu 4.11.1 k dispozici sérii čísel 9xxxx. Kromě toho je možné použít i kontingenty čísel ze sérií 10xxx a 11xxx. Při konstrukci odklonu (jízda po jiné trati) je nový TJŘ vydán pouze na odklonový úsek, kde je také použito jiné číslo vlaku a zůstane zachováno původní číslo vlaku v části, kde k žádné změně nedochází.

**4.11.3** Opatření dopravce

V případech žádosti dopravce o změnu přidělené kapacity dráhy podle bodu 4.11.1, je zpravidla dopravcem zpracováno Opatření dopravce (podle SŽ D7/2 Organizování výlukových činností (dále jen „SŽ D7/2“)), v němž jsou uvedena všechna přidělená čísla vlaků a dopravní body, kde k přečíslování dochází. Pokud ve výjimečných případech Opatření dopravce (bod 6b ROV) není zpracováno, musí být přídělci kapacity přečíslování vlaků projednáno s technologií příslušných OŘ a CDP.

**4.11.4** Dopad na PA pro operativní řízení provozu

Provozní dispečer u každého vlaku s přečíslováním podle bodu 4.11.1, z podkladů **Opatření dopravce (bod 6b ROV) zkontroluje správné zapracování přečíslování vlaku** v ISOR a pomocí vstupní informace „V759 – Plán vlaku“ – Změna parametrů, **doplní původní číslo vlaku**.

Provozní dispečer je v rámci svých povinností povinen sledovat jádro „Přečíslování vlaků“ v ISOR a pokud se v tomto jádře objeví přečíslování jednoho nebo více osobních vlaků, pak uvedený případ zkontroluje a případně **doplní položku „Původní číslo vlaku“** pomocí vstupní informace „V759 – Plán vlaku“.

Přečíslování vlaku v trase vlaku je provozní dispečer, v souladu s předpisem SŽDC D7, povinen vyhlásit v Plánu vlakové dopravy.

**4.11.5** Dopad na provozní aplikace pro přímé řízení provozu

Žádost dopravce na změnu trasy vlaku podle bodu 4.11.1 je v IS KADR zpracována přidělci kapacity jako odklonová žádost a dále zaslána do ISOR. Po vyhlášení Plánu vlakové dopravy provozním dispečerem je jízdní řád předán do PA pro přímé řízení provozu.

**4.12 Informační systémy pro cestující (ISC)**

Určený zaměstnanec OŘ nebo CDP (technolog, dozorcí provozu, obsluhující zaměstnanec apod.) na základě Opatření dopravce (bod 6b ROV), zpracuje pro provozní zaměstnance (výpravčí, traťové dispečery atd.), případně dodavatelům dat do ISC, podklady k případným úpravám dat v ISC podle Směrnice SŽ SM100 v platném znění.

V Opatření dopravce (bod 6b ROV) nebo projednáním s technologií OŘ si dopravce může stanovit, zda a jakým způsobem požaduje poskytnutí audiovizuálních služeb v rámci stanovených pravidel Směrnicí SŽ SM100 a „Popisu zařízení služeb“ v platném znění. Žádosti o poskytnutí audiovizuálních informací cestujícím ze strany Správy železnic musí být podány nejpozději v termínech stanovených tímto Popisem. Správa železnic přijme objednávku i v kratším termínu, nezaručuje však její včasné a přesné vyřízení.

Jestliže dopravce nepožádal v řádném termínu o poskytnutí audiovizuálních služeb, a pokud nelze včas upravit audiovizuální služby vlastními zaměstnanci OŘ nebo CDP, případně dodavatelem, nevzniká povinnost audiovizuální služby poskytovat.

**4.13 Provozní odklon**



- 4.13.1** Provozní odklon je možné provést pouze u vlaků, které byly aktivovány a byl zpracován Rozbor vlaku v ISOŘ.
- 4.13.2** Plánovaný Rozbor vlaků osobní dopravy dopravce ČD je z CompoT do ISOŘ odeslán 200 minut před plánovaným odjezdem z výchozí stanice. U osobních vlaků dopravce ČD je tedy možné zkonstruovat provozní odklon nejdříve 200 minut před odjezdem vlaku z výchozí stanice.
- 4.13.3** Provozní odklon se tvoří v ISOŘ informací „I0759 Plán vlaku“.
- 4.13.4** V případě, že je nutno vést vlak po odklonové trati z důvodu na straně IM, musí PD projednat tento návrh s dopravcem. Bez souhlasu dopravce nesmí PD vést vlak odklonem.
- 4.13.5** Funkcionalita provozního odklonu není určena pro tvorbu plánování tras z důvodu předpokládaných výluk s výjimkou případů podle třetí odrážky bodu 4.13.7.
- 4.13.6** Provozní odklon je možno sestavit jen:
- na výslovnou žádost dopravce pro konkrétní vlak,
  - pokud to provozní situace umožňuje.
- 4.13.7** PD smí sestavit Provozní odklon na vlaky všech dopravců:
- při neplánovaném omezení infrastruktury (nepředpokládané výluky a mimořádnosti v provozu);
  - pokud vlak byl dopravcem přetrasován z důvodu plánovaného nebo neplánovaného omezení infrastruktury a tento důvod již pominul a dopravce žádá návrat do původní trasy;
  - při plánovaném omezení infrastruktury (předpokládané výluky) na mezinárodní vlaky, u nichž dopravce na cizí železnici požaduje předání vlaku v původním čísle vlaku.
- 4.13.8** Důvodem možnosti použití Provozního odklonu podle bodu 4.13.5. je nevhodnost použití funkcionalit "Skládání tras" a "Napojení trasy vlaku po aktivaci", které jsou primárně určeny k operativním změnám tras pro dopravce. Tyto funkcionality **neumožňují návrat do původního čísla vlaku v pohraničním úseku**, pokud to zahraniční dopravce požaduje.
- 4.13.9** Skutečné pořízení provozního odklonu v ISOŘ je vhodné provést v době, kdy již není možné provést jiný provozní odklon nebo objízdnou trasu vlaku mezi aktuálním výskytem vlaku a místem tvořeného provozního odklonu. Pokud nebude dodrženo toto pravidlo, může dojít k přepisu původní trasy.
- 4.13.10** V případě provozního odklonu na žádost dopravce si PD vyžádá od dopravce tyto informace:
- číslo vlaku – číslo vlaku, které má jet provozním odklonem,
  - datum jízdy vlaku,
  - zadá přesnou topologii odklonové trasy vlaku (Z – Přes – Do),
  - důvod odklonu,
  - případné úkony na odklonové trase,
  - případné mimořádnosti na vlaku,
  - parametry vlaku pro novou trasu vlaku (změna hnacího vozidla (dále jen „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.
- 4.13.11** Pokud PD neobdržel informace podle bodu 4.13.10, provozní odklon z důvodu dopravce nevytvoří.
- 4.13.12** PD při zavedení **provozního** odklonu musí:



- zadat důvod provozního odklonu. PD vybere jednu z těchto voleb:
  - „Manažer infrastruktury“ – omezení infrastruktury z důvodu výluk, poruch zabezpečovacího nebo sdělovacího zařízení, popřípadě jiných důvodů na straně manažera infrastruktury;
  - „Dopravce“ – na základě žádosti dopravce;
- zadat parametry vlaku;
- zadat přesnou topologii odklonové trasy;
- ověřit druh vlaku a popřípadě zavést správný druh vlaku;
- vybrat vhodnou trasu vlaku, podle které bude tvořen JŘ po odklonové trase;
- je-li v trase provozního odklonu úvrať, zadat úkon a adekvátní pobyt v dotčeném dopravním bodě;
- zadá kód omezení infrastruktury v případě provozního odklonu z důvodu omezení infrastruktury;
- zadat produkt podle pravidel:
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC z důvodu omezení infrastruktury – zadává se pouze v případě, kdy je provozní odklon tvořen z důvodu SŽ;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC z jiných důvodů na straně SŽ – bude použito pouze v případě, že na danou trasu již byla přidělena chybně kapacita (duplicitní žádost z důvodu opravy předchozí žádosti);
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC „pod 3 dny“ – zadává se pouze v případě, kdy o provozní odklon žádá dopravce;
- zadat nabídkovou cenu v případě zavedení provozního odklonu z důvodu údržby a měření infrastruktury;
- **určit, zda se jedná o trasu ve zbytkové kapacitě dráhy v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ;**
- **vždy přezkontrolovat přidělený TJŘ vlaku.**

**4.13.13** Funkcionalita provozního odklonu vytvoří nový JŘ od místa odklonu až do původní cílové stanice trasy (je-li shodná) tak, že:

- od místa počátku odklonu do místa návratu do původní trasy vlaku (existuje-li) bude sestavený JŘ obsahovat jiný sled dopravních bodů anebo časové hodnoty příjezdů/odjezdu vlaku;
- od místa návratu (existuje-li) bude JŘ shodný s původním JŘ (čas, úkony, mimořádnosti apod.).

**4.13.14** Při použití provozního odklonu dojde:

- ke ztrátě informací (např. úkonů), které jsou vázané na původní trasu vlaku mezi místem počátku odklonu a místem návratu. Tyto informace se na novou trasu nepřenesí;
- k tzv. proti času v místě počátku odklonu, což znamená, že nesouhlasí čas přiděleného odjezdu na odklonový úsek s původně plánovaným časem odjezdu z místa odklonu;
- pokud na určitém úseku není žádná trasa k dispozici, je třeba neprodleně kontaktovat přidělcce kapacity SŽ **s žádostí** o přidělení kapacity. PD sdělí přidělici kapacity SŽ konkrétní požadavek (odkud – přes – do, parametry vlaku, dopravce atd.);
- **při konstrukci provozního odklonu je celá trasa od bodu, kde provozní odklon začíná, až do cílové stanice vlaku deaktivována. V bodě návratu provozního odklonu do původní trasy vlaku je znovu použita původní předloha trasy z KADR.**

Všechny již zadané úkony z původní trasy jsou ztraceny, včetně případných napojených tras.

**4.13.15** Zvláštním typem konstrukce provozního odklonu jsou trasy s napojenou další trasou (viz bod 4.19).

Typy provozních odklonů na vlcích s napojenou trasou:

- a) Provozní odklon **začíná i končí** na části trasy vlaku **před místem** napojení další trasy.
  - Po zkonstruování provozního odklonu se napojená trasa **nenávratně ztratí** a nelze ji už použít.
  - Trasa vlaku **končí v bodě**, kde původně začínala napojená trasa.
  - Po zkonstruování provozního odklonu je sice možné, aby dopravce znovu použil funkcionalitu Napojení trasy, ale již **nemůže použít ztracenou trasu**. Musí k napojení použít jinou trasu.
- b) Provozní odklon **začíná před** bodem napojení a **končí za místem** napojení trasy vlaku.
  - Provozní odklon nelze zkonstruovat, protože neexistuje bod návratu do původní trasy a vlak má jiné číslo vlaku.
- c) Provozní odklon **začíná v bodě** napojení a **končí za místem** napojení tras.
  - Provozní odklon lze zkonstruovat, napojení tras zůstane v platnosti.
- d) Provozní odklon **začíná a končí za bodem** napojení tras.
  - Provozní odklon lze zkonstruovat, napojení tras zůstane v platnosti.

V případech žádosti dopravce o zkonstruování provozního odklonu podle bodu 1. a 2. je provozní dispečer povinen upozornit dopravce na důsledky a požádat jej, aby si v těchto případech podal žádost o novou trasu do KADR.

**4.13.16** V případě provozního odklonu, u kterého dojde k protičasu, nesmí výpravčí dovolit odjezd vlaku pravidelné osobní dopravy z místa odklonu dříve než v době plánovaného odjezdu podle původní trasy. Aplikace GTN při změně trasy vlaku dokáže zachovat původní čas odjezdu. Aplikace TPV a modul Centrální dispečerský systém, součást ISOR (dále jen „ISOR CDS“) může v listu **jízdního řádu** zobrazovat odjezd vlaku z dopravní v jiném čase, než byl původní plánovaný odjezd. Výpravčí nebo PD může dotazem „D2040 Trasa vlaku“ vyvolat platný JŘ v daných úsecích vlaku (před místem odklonu, po odklonové trase a za místem návratu).

**4.13.17** Při provozním odklonu zůstane zachováno pravidlo maximální časové délky celé trasy (max. 20 hodin).

**4.13.18** Provozní odklon na přečíslovaných vlcích

- Přečíslování vlaku smí PD provést na žádost dopravce v případech, kdy je nutno změnit číslo vlaku (např. uvolnění čísla vlaku z důvodu potřeby udělení souhlasu s jízdou pro další vlak stejného čísla).
- Vzhledem k tomu, že k tomuto přečíslování se používá zvláštního kontingentu určených čísel, který není součástí KADR, nelze na takto přečíslovaném vlaku zkonstruovat provozní odklon.
- Pokud by chtěl dopravce na přečíslovaném vlaku změnit trasu vlaku, musí si podat novou žádost o trasu do KADR.

**4.13.19** V případě, že PD chybně zavede provozní odklon, smí původní trasu obnovit pomocí funkcionality provozního odklonu. Pro tvorbu trasy musí kopírovat původní trasu (shoda čísla vlaku). Obnovením původní trasy dojde ke ztrátě informací zadáných nad rámec **jízdního řádu** (např. úkony, informace k vlaku) a proto je nutno neprodleně informovat dopravce.

**4.13.20** V případě zrušení nutnosti vedení vlaku odklonem je možné opětovným použitím aparátu provozního odklonu vést vlak po původní trati.

**4.14 Vícenásobný provozní odklon/objízdna trasa s datovým JŘ**

**4.14.1** Pokud bude třeba vytvořit více provozních odklonů/objízdných tras s datovým JŘ najednou na téže trase vlaku, musí PD vždy udělat první provozní odklon/objízdnou trasu s datovým JŘ nejblíže k aktuálnímu výskytu vlaku. Po sestrojení nového datového JŘ opět pokračuje v tvorbě dalšího provozního odklonu, který je nejblíže k právě vytvořenému provoznímu odklonu/objízdné trase s datovým JŘ.

#### **4.15 Objízdné trasy**

**4.15.1** Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ stanoví, že objízdná trasa je trasa vlaku potřebná pro jízdu vlaku do jiného obvodu stanice (nádraží), než stanoví jeho TJŘ. Objízdné trasy se z pohledu jízdního řádu dělí na:

- bez tvorby datového JŘ,
- s tvorbou datového JŘ.

**4.15.2** Objízdnou trasu s datovým JŘ vytvoří příslušný PD informací „I0759 Plán vlaku“. Funkcionalita objízdných tras není určena pro tvorbu plánování tras z důvodu předpokládaných výluk.

**4.15.3** Objízdnou trasu s tvorbou datového JŘ smí PD vytvořit pouze na úsecích, které jsou vyjmenované na Portálu provozování dráhy – Přístup na ŽDC – Popis sítě – Pomůcky k jízdnímu řádu – Objízdné trasy (<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1620718>).

**4.15.4** Skutečné pořízení objízdné trasy s tvorbou datového JŘ v ISOR smí PD provést v době, kdy již není možné provést jiný provozní odklon nebo objízdnou trasu vlaku mezi aktuálním výskytem vlaku a místem tvořené objízdné trasy provozního odklonu.

**4.15.5** PD při zavedení objízdné trasy musí:

- zadat tvorbu objízdné trasy v jiném obvodu stanice podle pomůcky Objízdné trasy, než stanoví jeho současný TJŘ;
- zadat parametry vlaku – pokud dochází k jejich změně;
- zadat přesnou topologii objízdné trasy v jiném obvodu stanice podle pomůcky Objízdné trasy;
- vybrat vhodnou trasu vlaku, podle které bude tvořen JŘ po objízdné trase:
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC za účelem údržby infrastruktury SŽ – PD nepoužije;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC z důvodu omezení infrastruktury – zadává se pouze v případě, kdy je objízdná trasa tvořena z důvodu SŽ;
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC z jiných důvodů na straně SŽ – bude použito pouze v případě, že na danou trasu již byla přidělena chybně kapacita (duplicitní žádost z důvodu opravy předchozí žádosti);
  - žádost o ad hoc přidělení kapacity DC „pod 3 dny“ – zadává se pouze v případě, kdy o objízdnou trasu žádá dopravce, zadat nabídkovou cenu v případě zavedení objízdné trasy z důvodu údržby a měření infrastruktury;
- zadá kód omezení infrastruktury v případě objízdné trasy vlaku z důvodu omezení infrastruktury.

**4.15.6** Objízdné trasy, pro které není třeba vytvářet nový datový JŘ, jsou povoleny prováděcím nařízením k předpisu SŽDC D7 (dále jen „PND7“).

**4.15.7** Objízdnou trasu bez datového JŘ nemusí PD nijak povolovat a vyhlášovat.

**4.15.8** V případě objízdné trasy, u které dojde k protičasu, nesmí výpravčí dovolit odjezd vlaku pravidelné osobní dopravy z místa odklonu dříve než v době plánovaného odjezdu podle původní trasy. Aplikace GTN při změně trasy vlaku dokáže zachovat původní čas odjezdu. Aplikace TPV a modul ISOR CDS může v listu jízdního řádu zobrazovat odjezd vlaku z dopravní v jiném čase, než byl původní plánovaný odjezd. Výpravčí nebo PD

může dotazem „D2040 Trasa vlaku“ vyvolat platný JŘ v daných úsecích vlaku (před místem objízdne trasy, po objízdne trase a za místem návratu).

**4.15.9** Při objízdne trase zůstane zachováno pravidlo maximální časové délky celé trasy (max. 20 hodin).

**4.15.10** V případě, že na dopravní body v původní trase byl dopravcem požadován úkon, změna rozboru vlaku, připravenost vlaku, mimořádnost, poznámka k bodu a vše co je navázáno na tento úsek trasy, bude ISOŘ tyto požadavky přiřazovat k vhodným dopravním bodům nové trasy. Přeražení požadavku do nového dopravního bodu je bez souhlasu dopravce.

**4.15.11** V případě, že PD chybně zavede objízdnu trasu, smí původní trasu obnovit pomocí funkcionality provozního odklonu. Pro tvorbu trasy musí kopírovat původní trasu (shoda čísla vlaku). Obnovením původní trasy dojde ke ztrátě informací zadaných nad rámec **jízdního řádu** (např. úkony, informace k vlaku) a proto je nutno neprodleně informovat dopravce.

**4.15.12** V případě zrušení nutnosti vedení vlaku objízdnu trasou je možné opětovným použitím aparátu provozního odklonu vést vlak po původní trati.

#### **4.16 Odstavení vlaku**

**4.16.1** PD smí provést v mimořádných případech odstavení vlaku, a to na žádost dopravce nebo v případě propadnutí kapacity dráhy za předpokladu, že není možné získat vyjádření dopravce.

**4.16.2** 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.

**4.16.3** Odstavením dojde k deaktivaci trasy vlaku od místa odstavení do cílové stanice. Číslo vlaku platné v místě odstavení vlaku a cílová stanice trasy zůstává v datech zachováno.

**4.16.4** Odstavený vlak může být dopravcem přestaven na jinou kolej. To, že odstavený vlak již není na koleji, na kterou přijel, není důvodem k zrušení tohoto vlaku.

**4.16.5** Pokud provozní dispečer chce ukončit odstavený vlak, je povinen vyžádat si u dopravce souhlas s ukončením odstaveného vlaku.

**4.16.6** Ukončený vlak nelze již v žádném případě oživit.

**4.16.7** Odstavit vlak je možné i v cílové stanici vlaku. Dopravce však musí o odstavení vlaku požádat dříve, než vlak ukončí jízdu v cílové stanici. Pokud odstavení vlaku v cílové stanici provádí PD, musí informaci „I0828 Příkaz k odstavení vlaku“ pořídit před příjezdem vlaku do cílové stanice.

**4.16.8** V případě odstavení vlaku na žádost dopravce si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- číslo vlaku, které má být odstaveno,
- datum jízdy vlaku,
- přesný název dopravního bodu odstavení vlaku,
- přítomnost nebezpečných věcí podle RID,
- důvod odstavení plánované doby odstavení.

**4.16.9** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu **4.16.8**, odstavení vlaku na žádost dopravce neprovede.

**4.16.10** PD při odstavení vlaku musí:

- zadat dopravní bod odstavení včetně příslušné staniční koleje,
- zadat plánovanou dobu odstavení,
- vybrat důvod odstavení z číselníku,
- do položky „Poznámka“ uvést důvod odstavení vlaku.

**4.16.11** V případě, že PD chybně zadá odstavení vlaku, může před fyzickým odstavením tuto trasu obnovit pomocí funkcionality provozního odklonu. Pro tvorbu trasy musí kopírovat původní trasu (shoda čísla vlaku). Obnovením původní trasy dojde ke ztrátě informací zadaných nad rámec **jízdního řádu** (např. úkony, informace k vlaku) a proto je nutno neprodleně informovat dopravce.

**4.16.12** Pokud již v ISOŘ došlo k odstavení vlaku, nelze trasu obnovit a je nutné použít funkci „Oživení trasy“.

**4.16.13** Výpravčí má povinnost:

- neprodleně informovat PD o přestavení odstaveného vlaku na jinou staniční, popřípadě manipulační kolej nebo jeho rozptyl v rámci stanice. V případě rozptylu odstaveného vlaku si PD vybere pro dokumentaci odstaveného vlaku v ISOŘ jednu z použitých kolejí a do poznámky k vlaku funkcionalitou „Změna parametrů“ uvede popis rozptylu;
- neprodleně informovat PD o odjezdu soupravy odstaveného vlaku.

**4.16.14** Údaje o odstaveném vlaku je možno aktualizovat pomocí vstupní informace v ISOŘ Klient „Aktualizace odstavení vlaku“. V tomto dialogu může PD u odstaveného vlaku změnit stanici, kolej a důvod odstavení. Nelze však měnit dopravce vlaku.

#### **4.17 Přechíslování vlaku**

**4.17.1** Přechíslování vlaků smí PD použít **pouze** na žádost dopravce v případech, kdy je nutno změnit číslo vlaku (např. uvolnění čísla vlaku z důvodu potřeby udělení souhlasu s jízdou pro další vlak stejného čísla).

**4.17.2** Výjimečným případem pro použití přechíslování vlaku je případ, kdy dopravce (strojvedoucí) oznámí provoznímu dispečerovi, že nelze provést registraci přiděleného čísla vlaku do systému GSM-R. Systém GSM-R hlásí chybovou zprávu, že číslo vlaku je již použito i tehdy, když použije funkci „nucená deregistrace“ na vozidlové radiostanici. Pokud se jedná o chybné hlášení systému GSM-R a provozní dispečer si ověřil, že jiný vlak se stejným číslem na síti SŽ neexistuje, po dohodě s dopravcem může použít funkci Přechíslování vlaku.

**4.17.3** Přechíslování vlaku informací „I0759 Plán vlaku“, funkcionalitou „Změna čísla“ je možné na úsecích, které jsou řízené podle předpisu **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ**, mimo pohraničního úseku (tj. mezi posledním vhodným dopravním bodem a státní hranicí). V případě přechíslování vlaku ISOŘ přidá k vlaku typ mimořádnosti, podle kterého ISOŘ, EDD, GTN, GRADO, a TPV poznají a zobrazují změnu čísla vlaku pro uživatele provozních aplikací. Číslo je přiděleno automaticky z kontingentu určených čísel.

**4.17.4** Pokud je třeba změnit číslo mezinárodního vlaku v úseku mezi PPS (poslední vhodný dopravní bod před státní hranicí) a státní hranicí musí dopravce kontaktovat SŽ O11 (Skupina úseku mezinárodních tras) pro zavedení kapacity v daném úseku. PD dopravce na tuto skutečnost upozorní.

**4.17.5** V případě, že trasa vlaku vede po trati řízené podle Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „SŽ-D3“) nebo Předpisu pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem (dále jen „SŽ D4“), provede PD přechíslování pomocí informace „I0759 Plán vlaku“ funkcionalitou provozního odklonu.

**4.17.6** V případě žádosti dopravce na přechíslování si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- číslo vlaku – číslo vlaku, které má být přechíslováno,
- datum jízdy vlaku,
- zadat úsek, na kterém má být vlak přechíslován.

**4.17.7** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu **4.17.6**, nevytvoří přechíslování.

**4.17.8** PD při přechíslování vlaku musí zadat úsek, ve kterém bude vlak přechíslován.

#### **4.18 Skládání tras**

**4.18.1** Funkcionalita „Skládání tras“ není v ISOŘ umožněna. Skládání tras provede dopravce aplikací KADR, popřípadě jinou vhodnou aplikací dopravce za podmínek daných SŽ.

#### **4.19 Napojení tras**

**4.19.1** Funkcionalita „Napojení tras“ není v ISOŘ umožněna.

**4.19.2** Dopravce může napojení tras provést v KADR nebo prostřednictvím svých vlastních IS.

**4.19.3** Funkcionalita napojení tras umožňuje dopravcům napojení několika dříve přidělených tras nebo jejich částí. Každá trasa smí být použita pouze pro jedno napojení.

**4.19.4** Část trasy použité pro napojení tras již nesmí být použita pro další napojení a úseky tras nepoužité pro napojení jsou deaktivovány.

**4.19.5** Napojením tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy, ani jiných parametrů tras použitých pro skládání tras. Napojení tras smí být provedeno pouze v dopravních bodech, kde je napojení tras dopravně vhodné.

**4.19.6** Napojovat lze pouze trasy, které na sebe v bodě napojení geograficky navazují. Časově však na sebe trasy navazovat nemusí. Napojovat se mohou všechny trasy, které v bodě napojení splňují časový rámec trasy, tedy s odjezdem 3 hodiny před časem příjezdu a 20 hodin po příjezdu napojované trasy, ovšem s omezením, že celkový časový rámec spojené trasy nesmí být překročen.

**4.19.7** V rámci napojování tras jsou zachována původní čísla tras – vlaků. Důsledkem napojení tras není vytvoření nového tabelárního jízdního řádu, platí tedy původní napojené JŘ.

**4.19.8** Napojení trasy vlaku je možné použít v případě oživení odstaveného vlaku. V takovém případě se časový rámec trasy vztahuje jen na napojovanou trasu.

**4.19.9** Na zaniklý – ukončený vlak již není možno napojit novou trasu.

**4.19.10** Napojený vlak si zachovává původní TRID (identifikátor obchodního případu), nová část trasy vlaku má vlastní PAID (identifikátor datového JŘ).

#### **4.20 Náhradní doprava**

**4.20.1** Zavedení a případné rušení náhradní dopravy provede PD pouze na základě souhlasu dopravce. **Informace o jízdě „V0803 Jízda vlaku“ se pořizuje.** Za souhlas dopravce se také považuje vydaný Rozkaz o výluce (dále jen „ROV“) nebo podobný dokument s opatřením pro zavedení náhradní dopravy.

#### **4.21 Náhradní doprava neevidovaná**

**4.21.1** Zvláštním typem náhradní dopravy je „**Náhradní doprava neevidovaná (NDN)**“. Cílem je odlišit v PA náhradní dopravu (ND), kterou lze evidovat v systému (je možno získat informace o odjezdu ND z místa, kde ND začíná a z místa, kde ND končí) od náhradní dopravy, kterou evidovat v PA nelze pro nemožnost získat a pořídit informace o jízdě náhradní dopravy. **Používá se také vždy, pokud dopravce nepožádá o evidování ND.**

**4.21.2** V ROV, Depeši k nepředpokládané výluce anebo ve Vlastním opatření dopravce k ROV musí být stanoveno, zda a případně jakým způsobem bude ND evidována.

#### **4.22 Zavedení náhradní dopravy**

**4.22.1** Náhradní doprava do ISOŘ je zaváděna/rušena:

- plánovaně pomocí aplikace KADR;
- plánovaně v ISOŘ na základě výlukového rozkazu, pokud nebyla náhradní doprava zavedena pomocí KADR;
- operativně v ISOŘ při neplánovaných výlukách.

- 4.22.2** Provozní dispečer náhradní dopravu zavádí v PA ISOŘ informací „I0759 Plán vlaku“ funkcionalitou „Úprava vlaku v plánu“, popřípadě funkcionalitou „Změna parametrů“, případně z jádra „Omezení infrastruktury“ v ISOŘ Klient, pomocí informace „I0756 Hromadné zavedení ND“.
- 4.22.3** Pokud není ve výlukovém rozkazu výslovně uvedeno jinak, zavádí provozní dispečer při plánování vlakové dopravy požadavek dopravce na náhradní dopravu do trasy vlaku v PA ISOŘ **vždy jako náhradní dopravu neevidovanou**.
- 4.22.4** ND evidovaná se při plánování vlakové dopravy zavádí do trasy vlaku v ISOŘ **pouze v případě**, že dopravce požadavek na ND evidovanou **výslovně uvede v ROV**, projedná jej stanoveným postupem podle článku 56 a 57 předpisu SŽ D7/2, včetně jasného a jednoznačného způsobu, jakým budou informace o jízdě ND předávány zaměstnancům SŽ.
- 4.22.5** Pokud budou splněny podmínky předchozího bodu č. 4.22.4. a do trasy vlaku bude ND vložena již jako evidovaná, avšak informace o jízdě náhradní dopravy dopravcem nebudou předávány určeným zaměstnancům SŽ, je **provozní dispečer oprávněn neprodleně změnit evidovanou ND na neevidovanou NDN**.
- 4.22.6** V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení operativní náhradní dopravy si PD vyžádá od dopravce tyto informace:
- číslo vlaku – číslo vlaku, na kterém má být zavedena/rušena náhradní doprava;
  - datum jízdy vlaku;
  - zadat úsek, ve kterém vlak je nahrazen náhradní dopravou nebo opačně zaveden vlak místo náhradní dopravy;
  - důvod zavedení/rušení náhradní dopravy;
  - **pokud dopravce požaduje sledovat operativní náhradní dopravu v PA, musí v ROV sdělit, jakým způsobem a kdo bude ohlašovat příjezdy a odjezdy náhradní dopravy dopravním zaměstnancům, viz bod 4.22.4.**
- 4.22.7** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu 4.22.6, nevytvoří náhradní dopravu.
- 4.22.8** PD při zavedení/rušení operativní náhradní dopravy musí:
- zadat úsek, ve kterém bude zavedena náhradní doprava. Dopravní body musí umožňovat přestup na náhradní dopravu a opačně,
  - při zavedení náhradní dopravy uvede do poznámky důvod zavedení,
  - **na základě informací od dopravce, zda je schopen poskytnout výpravčím všechny potřebné dynamické informace o jízdě náhradní dopravy rozhodne, zda zavede náhradní dopravu jako evidovanou ND nebo neevidovanou NDN.**
- 4.23 Změna výchozího/cílového dopravního bodu**
- 4.23.1** Změnu trasy smí PD provést pouze na základě žádosti nebo dohody s dopravcem, popřípadě na základě PND7 (objízdné trasy nebo na základě výjimek uvedených v TJŘ, ROV nebo jiných dokumentech SŽ vydaných pro potřeby organizace a řízení drážní dopravy).
- 4.23.2** Výpravčí musí dodržovat vyhlášený plán vlakové dopravy. Změnu výchozí či cílové stanice trasy vlaku smí výpravčí udělat pouze na základě souhlasu PD, popřípadě na základě objízdné trasy nebo na základě výjimek uvedených v SJŘ, ROV nebo jiných dokumentech SŽ vydaných pro potřeby organizace a řízení drážní dopravy.
- 4.24 Přerušení jízdy vlaku**
- 4.24.1** Funkcionalita „Jízda vlaku přerušena“ je určena pro IM a dopravce. Touto zprávou se informuje o skutečnosti, že další jízda vlaku z uvedeného dopravního bodu není možná a v okamžiku vyslání není možné určit předpokládaný čas odjezdu.
- 4.24.2** Přerušením jízdy vlaku dochází:



- k vygenerování nesouhlasu jízdy vlaku ze zvoleného dopravního bodu;
- k případnému předsouvání trasy vlaku o 180 minut oproti skutečnému času;
- k případnému přesunu trasy vlaku za předpokládaný konec výluky infrastruktury ve výhledu dopravy.

**4.24.3** Přerušením jízdy vlaku se trasa vlaku nemění, nedochází k deaktivaci ani ke změně **jízdního řádu** (čas, geografické vedení trasy vlaku).

**4.24.4** PD zadává zprávu „Jízda vlaku přerušena“ v případě omezení provozu z viny IM (např. mimořádnosti na infrastruktuře, zásah vyšší moci), popřípadě na žádost dopravce (např. porucha vozidla).

**4.24.5** V případě přerušení jízdy vlaku na žádost dopravce si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- číslo vlaku, u kterého má dojít k přerušení,
- datum jízdy vlaku,
- přesný název dopravního bodu přerušení jízdy vlaku,
- důvod přerušení jízdy vlaku.

**4.24.6** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu **4.24.5** přerušení jízdy vlaku na žádost dopravce neprovede.

**4.24.7** PD při přerušení jízdy vlaku musí:

- zadat dopravní bod přerušení jízdy vlaku,
- vybrat důvod přerušení jízdy vlaku z číselníku.

**4.24.8** V případě, že PD chybně provede přerušení jízdy vlaku, provede zrušení přestavení jízdy vlaku a trasa vlaku se obnovuje.

#### **4.25 Přerušení jízdy vlaku z důvodu výluky infrastruktury**

**4.25.1** Funkcionalita „Přerušení jízdy vlaku z důvodu výluky infrastruktury“ v ISOŘ CDS slouží pro potřebu přerušení jízdy vlaku při výlukách s charakterem omezení „Zastavení provozu“.

**4.25.2** Přerušením jízdy vlaku dojde:

- k vygenerování nesouhlasu jízdy vlaku ve zvoleném dopravním bodě,
- trasa vlaku se nemění, nedochází k deaktivaci ani ke změně **jízdního řádu** (čas, geografické vedení trasy vlaku),
- dojde k přesunu trasy vlaku za předpokládaný konec výluky infrastruktury ve výhledu dopravy.

**4.25.3** Dialog „Přerušené jízdy vlaků“ je vyvolatelný v ISOŘ CDS z menu „Parametry“ a obsahuje:

- seznam vlaků filtrovaný podle čísla vlaku, pojížděného bodu nebo úseku, a jestli je osobní nebo nákladní. V seznamu je barevně odlišeno, zda je vlak přerušovaný (červeně podbarvený řádek), nebo na vlaku byla přerušena (šedě podbarvení);
- vybrané vlaky lze přerušit na dialogu „Přerušení jízdy vlaku“ definováním bodu, koleje, důvodu narušení a výluky, kvůli které přerušení jízdy vlaku vzniká.

#### **4.26 Požadavek dopravce na pobyt vlaku pomocí funkce Úkon na vlaku**

**4.26.1** PD může v mimořádných případech zajistit zastavení vlaku pomocí informace „I0759 Plán vlaku“ funkcionalitou „Změna parametrů“ **pouze** na žádost dopravce. Dopravce musí PD sdělit dopravní zastavení, důvod pobytu (konkrétní úkon) a předpokládanou dobu pobytu.

**4.26.2** Pokud zastavení vlaku nelze z provozních důvodů vykonat, odmítne PD tento požadavek vykonat.



**4.26.3** Zastavení vlaku provede PD přidáním příslušného úkonu na konkrétní dopravní bod.

**4.27 Náhradní propojení trasy vlaku (dále jen „NPTV“)**

**4.27.1** Náhradní propojení trasy vlaku se používá pouze při mimořádnostech v provozu při přerušení jízdy vlaku, pokud není účelné zavést náhradní vlak. O NPTV požádá dopravce PD, který posoudí, zda je žádost oprávněná. Pokud žádost není oprávněná, zavede PD náhradní vlak.

**4.27.2** Žádost je možno schválit pouze tehdy, jde-li o stav, kdy vzhledem k mimořádnosti v provozu nelze část trasy projet fyzicky, ani formou náhradní dopravy, ale zbytek trasy za mimořádností v provozu dopravce hodlá použít.

**4.27.3** Náhradní propojení trasy vlaku je zaváděno/rušeno v ISOŘ operativně informací „I0759 Plán vlaku“ funkcionalitou „Úprava vlaku v plánu“, popřípadě funkcionalitou „Změna parametrů“.

**4.27.4** V případě žádosti dopravce na zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku si PD vyžádá od dopravce tyto informace:

- číslo vlaku – číslo vlaku, na kterém má být zavedeno/rušeno náhradní propojení trasy vlaku;
- datum jízdy vlaku;
- zadat úsek, ve kterém vlak je nahrazen náhradním propojením trasy vlaku nebo opačně zaveden vlak místo náhradního propojení trasy vlaku;
- důvod zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku.

**4.27.5** Pokud PD neobdrží od dopravce informace podle bodu 4.27.4, nevytvoří náhradní propojení trasy vlaku.

**4.27.6** PD při zavedení/rušení náhradního propojení trasy vlaku musí:

- zadat úsek, ve kterém bude zavedeno náhradní propojení trasy vlaku. (dopravní bod počátku/konce náhradního propojení trasy vlaku nemusí umožňovat přestup na náhradní dopravu a opačně);
- při zavedení náhradního propojení trasy vlaku uvede do poznámky důvod zavedení.

**4.27.7** Podmínky zavedení náhradního propojení trasy vlaku:

- nelze použít pro změnu výchozí/cílové stanice trasy vlaku;
- v dopravním bodě konce náhradního propojení trasy vlaku budou požadovány informace „Rozbor vlaku“ a „Vlak připraven“;
- v dopravním bodě konce náhradního propojení trasy vlaku bude vystaven úkon „Manipulace s vozy“.

**4.27.8** V případě, že došlo k odeslání informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku a tento vlak mimořádně ukončí svoji jízdu bez dojezdu do další stanice, postupuje se následovně:

- pokud vlak neopustil staniční kolej, a přesto byl potvrzený odjezd – PD ve spolupráci s výpravčím zajistí zrušení informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku. PD poté zavede náhradní propojení trasy vlaku z této stanice;
- pokud vlak minul odjezdové návěstidlo, ale **neopustil obvod stanice** – PD ve spolupráci s výpravčím zajistí zrušení informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku. PD poté zavede náhradní propojení trasy vlaku z této stanice;
- pokud vlak **částečně opustil obvod stanice** – PD ve spolupráci s výpravčím zajistí zrušení informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku. PD poté zavede náhradní propojení trasy vlaku z této stanice.

**4.27.9** Vlak ukončil jízdu na širé trati nebo částečně vjel do sousední stanice:

- pokud existuje v mezistaničním úseku dopravní bod (např. zastávka, bod návratu postrku), PD zavede náhradní propojení trasy vlaku z tohoto bodu a pořídí informaci „I0803 Pohyb vlaku“ za tento bod s časem příjezdu, který uvede výpravčí (čas oznámení výpravčímu o ukončení jízdy vlaku),
- pokud neexistuje žádný vhodný dopravní bod v mezistaničním úseku, PD zajistí zrušení informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku z poslední stanice a zavede náhradní propojení trasy vlaku.

**4.27.10** Vlak vjel celý do sousední stanice, ale neukončil svoji jízdu na staniční koleji nebo místě obvyklém pro zastavení – PD zadá informaci „I0803 Pohyb vlaku“ za tuto stanici s časem příjezdu, který uvede výpravčí (čas oznámení výpravčímu o ukončení jízdy vlaku).

#### **4.28 Evidence jízdy na veřejně přístupné a určené veřejně nepřístupné vlečky**

**4.28.1** Metodika vedení evidence jízd na vlečky **provozované Správou železnic:**

- výpravčí eviduje v aplikaci **Web ISOR** každou žádost dopravce o jízdu na vlečku i jízdu z vlečky;
- evidenci provádí neprodleně po obdržení požadavku od dopravce na provedení obsluhy vlečky, **přičemž jízda na vlečku a jízda z vlečky se evidují zvlášť;**
- v případě, kdy jízda na vlečku nebude realizována (např. odvolání jízdy dopravcem), výpravčí provede evidenci této skutečnosti zaškrtnutím příslušného tlačítka a uvede do poznámek důvod.

### **5 PLÁN VLAKOVÉ DOPRAVY**

#### **5.1 Schválení plánu vlakové dopravy**

**5.1.1** PD během směny průběžně kontroluje příjem plánu vlakové dopravy a operativní žádosti dopravce (např. změna trasy vlaku, mimořádnost na vlaku, úkony), které se zobrazují v okně informace „I0755 **Schválení návrhu plánu**“ a řeší je, pokud možno neprodleně.

**5.1.2** Schválení plánu vlakové dopravy smí PD učinit až po kontrole správnosti a úplnosti obsahu plánu vlakové dopravy nebo operativní žádosti dopravce.

**5.1.3** Schválení operativní žádosti dopravce smí dispečer učinit až po kontrole:

- polohy daného vlaku,
- mimořádnosti na vlaku,
- úkonů vlaku ve stanici nebo na trati,
- změny trasy vlaku (zkrácení trasy, změna trasy),
- přečíslování vlaku.

**5.1.4** V případě, že operativní žádost dopravce má takový vliv na organizování a řízení drážní dopravy, že by jeho schválení došlo k narušení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, nesmí PD takovou žádost schválit. Zamítnutí změnové žádosti sdělí dopravci.

**5.1.5** Pro schválení plánu vlakové dopravy použije PD informaci „I0755 **Schválení návrhu plánu**“. K schválení plánu vlakové dopravy budou nabídnuty tyto případy:

- vlak s mimořádností podle předpisu **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ** (např. rychlost vlaku, PLM, přidání úkonu na vlaku),
- vlak nejede ve svém úseku podle původního JŘ,
- složení z více vlakových tras (složení více datových JŘ),
- vlak, v jehož trase se nachází omezení infrastruktury.

**5.1.6** V okně „**Schválení návrhu plánu**“ budou zobrazeny vždy všechny vlaky. Vlaky, na které se nevztahuje článek 5.1.5, budou systémem označeny jako schválené (**volba „Nezobrazovat předschválené“**). PD má možnost dát tyto vlaky opět do stavu ke schválení.

- 5.1.7** V případě, že PD schválí počáteční úsek trasy vlaku, mohou schvalovat plán vlakové dopravy ostatní PD bez ohledu na pořadí úseků v trase vlaku. Z tohoto důvodu musí PD neprodleně posuzovat přijaté žádosti dopravců.
- 5.1.8** **Schválením návrhu plánu** dochází k předání informací obsažených v plánu vlakové dopravy, včetně informací vztahujících se k tomuto vlaku, do stanic a také dopravci.
- 5.1.9** V případě, kdy dojde k deaktivaci části trasy mezi výchozím dopravním bodem a některým tranzitním bodem, provede ISOŘ automatické schválení vlaku.
- 5.1.10** V Plánu vlakové dopravy se vyhlášují jen mimořádnosti, uvedené v článku 181 předpisu SŽDC D7.
- 5.1.11** V dialogu informace „I0755 Schválení návrhu plánu“ se neschvalují změny technologických úkonů k vlakům, kterými mění dopravce **dodatečně** směnový plán složením vlaku z ComposT. Technologické úkony ve schvalování uvidí provozní dispečer vždy, ale nejsou předmětem schvalování vlaku (volba „Nezobrazovat předschválené“). Zobrazeny jsou i změny technologických úkonů včetně podbarvení (červená=nové, zelená=ruší se, nepodbarvená=bez změny).
- 5.1.12** Technologický úkon, který znamená zastavení vlaku ve stanici, vyvolává v této stanici Nesouhlas k jízdě (a červeně podbarvené zobrazení trasy vlaku v ISOŘ CDS, GTN, GRADO a TPV od této stanice dále). Po zastavení vlaku v této stanici se Nesouhlas k jízdě mění automaticky na Souhlas k jízdě.
- 5.1.13** Dopravce je povinen s PD, případně s výpravčím / traťovým dispečerem, projednat technologii práce v železniční stanici, v níž požaduje technologický úkon.
- 5.2 Zásady zobrazování a prezentace údajů o složení vlaku**
- 5.2.1** Všechny údaje, které se týkají složení a rozboru vlaku – tedy nejen počet vozů, náprav, délka vlaku a hmotnost, ale i údaje o HV, rychlosti vlaku atd., včetně všech údajů o mimořádnostech na vlaku, tedy i mimořádné zásilky (MZ) a nebezpečné věci (NV) – platí a jsou zobrazovány pouze do nejbližší stanice, kde má vlak v úkonech naplánovanou Manipulaci s vozy.
- 5.2.2** Údaj o mimořádnostech na vlaku tedy nezobrazuje MZ ani další údaje podle instradace MZ až do stanice cílové vlaku nebo kde se případně MZ z vlaku odstavuje, ale vždy jen do stanice nejbližší Manipulace s vozy.
- 5.2.3** Z toho vyplývá pro provozního dispečera nutnost, při Schvalování návrhu plánu, ověřit si dotazem do MIMOZA skutečnou instradaci zásilky, pokud vlak veze MZ nebo nebezpečné věci.
- 5.2.4** Skutečnost, že všechny údaje o rozboru vlaku v širším smyslu platí jen do stanice s nejbližší Manipulací s vozy, je nutno provozním dispečerem uvážit při všech činnostech s vlakem, ke kterým může dojít. Například při konstrukci provozního odklonu je třeba vzít v úvahu, že všechny současné údaje rozboru vlaku (včetně MZ a NV) se mohou v další stanici s Manipulací s vozy změnit.
- 5.3 Příjem dodatečných změn do plánu vlakové dopravy**
- 5.3.1** Příjem změny na vlak, který byl již schválen, je povolen za předpokladu, že požadovaná změna byla zaslána:
- v momentě, kdy se vlak nachází minimálně 30 minut od místa požadované změny. Hodnota 30 minut je složena z jízdních dob daného vlaku;
  - minimálně 30 minut před požadovaným odjezdem vlaku z dopravního bodu změny nebo z dopravního bodu před bodem změny. Požadovaným odjezdem je čas odjezdu v přiděleném JŘ, Pokud byl zadán čas připravenosti vlaku k odjezdu, platí hodnota času připravenosti.
- 5.3.2** Pokud dopravce nedodrží podmínku uvedenou v bodu 5.3.1, dojde k zapracování dat, k vystavení nesouhlasu s jízdou vlaku podle daných pravidel a k zobrazení upozornění pro PD.

**5.3.3** V případě, že dopravce požaduje změnu jinak než zaslanou datovou zprávou do ISOŘ (např. telefonicky), posoudí PD, zdali žádost dopravce je oprávněná (např. z důvodu nefunkčnosti systému) a zdali odsouhlasení žádosti nepovede k narušení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Pokud požadavek je neoprávněný nebo vede k narušení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy odmítne PD tento požadavek vykonat.

**5.3.4** V případě, kdy vlak byl schválen a dojde:

- k přidání úkonu – bude požadováno nové schválení;
- k změně trasy – prodloužení, krácení, k přidání nebo editaci „popisu“ mimořádnosti na vlaku – bude požadováno nové schválení;
- k přidání nebo při editaci poznámky – nebude požadováno nové schválení;
- k přidání poznámky k bodu trasy vlaku – nebude požadováno nové schválení;
- k odebrání úkonu dopravcem – nebude vyžadováno nové schválení a vlak bude automaticky schválen;
- ke změně dopravce na vlaku – nebude požadováno opětovné schválení.

## **6 INFORMACE K VLAKU**

### **6.1 Informace 726x**

**6.1.1** Informace 726x (Blok vlaku – poloha) se do PA pro přímé řízení provozu (GTN, GRADO) odesílají nejdříve 240 minut před odjezdem vlaku z výchozí stanice a dále při každé změně v parametrech vlaku.

### **6.2 Souhlas/nesouhlas s jízdou vlaku**

**6.2.1** Informace nesouhlas s jízdou vlaku je generovaná na základě nesplnění stanovených podmínek pro vlak, popřípadě dopravní bod. Výpravčí nesmí v případě nesouhlasu s jízdou vlaku tento vlak vypravit.

**6.2.2** V odůvodněných případech smí PD dovolit jízdu vlaku i přes nesouhlas s jízdou vlaku.

**6.2.3** Toto povolení PD pořídí datovou formou v ISOŘ. V informaci musí uvést číslo vlaku a z jakého a do jakého dopravního bodu povolení platí.

**6.2.4** PD může dovolit jízdu vlaku i při nesouhlasu s jízdou telefonicky. Telefonické povolení zaznamenaná výpravčí do vedené dopravní dokumentace v Poznámce k příslušnému vlaku.

**6.2.5** Nesouhlas s jízdou bude ISOŘ vystaven v těchto případech:

- úkon z důvodu manipulace, změny HV, odvěšení nebo přivěšení – nesouhlas s jízdou je od místa úkonu. Nesouhlas je odvolán po zadání zpráv „Rozbor vlaku“ a „Vlak připraven“, popřípadě odvoláním úkonu, anebo příjezdem vlaku do daného dopravního bodu;
- 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 připravenosti k odjezdu;
- 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;

- 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 **jízdního řádu** mimo stanovený časový rámec, nesouhlas je odvolán dosáhnutím povoleného časového rámce;
- zákaz jízdy vlaku vystavený PD – nesouhlas jízdy vlaku je vystaven v požadovaném dopravním bodě. Nesouhlas je odvolán zrušením nesouhlasu zásahem PD;
- nedojetá náhradní doprava – nesouhlas jízdy vlaku je zrušen potvrzením příjezdu náhradní dopravy (evidované) do dopravního bodu odkud navazuje další část vlaku;
- nedojetá předchozí část vlaku do dopravního bodu počátku náhradního propojení trasy vlaku – nesouhlas jízdy vlaku je zrušen příjezdem předchozí části do dopravního bodu počátku náhradního propojení trasy vlaku;
- Nedotrasováno – nesouhlas s jízdou je vystaven od místa, odkud chybí trasa vlaku. Nesouhlas je odvolán dotrasováním vlaku a vyhlášením v plánu vlakové dopravy, případně odstavením nebo ukončením vlaku;
- „Osa – výměna lokomotivní čety“ - u vlaků nákladních dopravy je nesouhlas jízdy vlaku odvolán příjezdem do dopravního bodu s technologickým úkonem „Osa – výměna lokomotivní čety“. Od doby vyhlášení bude požadováno po příjezdu vlaku zadání informace „Vlak připraven“;
- „Manipulace“ – nesouhlas jízdy vlaku je vystaven v dopravním bodě, kde se manipuluje s vlakem, a je/byla nutná připravenost, a vlak do tohoto místa ještě nedorazil. Nesouhlas jízdy vlaku je odvolán příjezdem do dopravního bodu s technologickým úkonem „Manipulace“.

**6.2.6** Nesouhlas s jízdou u vlaku osobní dopravy nebude vystaven v případě plánovaného úkonu z důvodu manipulace, změny HV, odvěšení nebo přivěšení.

### **6.3 Jízda vlaku s náskokem mimo časový rámec (větším než 180 minut)**

**6.3.1** Článek 254 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ stanoví, že vlak nesmí odjet ze stanice s náskokem větším, než 180 minut. Pokud výpravčí zjistí, že na odjezdu ze stanice došlo k překročení maximálního náskoku nebo zpoždění, musí tuto skutečnost oznámit provoznímu dispečerovi, který stanoví další postup a podmínky pro organizování takové jízdy.

**6.3.2** Ve výjimečných, nezbytně nutných případech, např. projetí vlaku úsekem s výlukou, dojetí vlaku do pohraniční stanice, kdy cizí dopravce trvá na původním čísle a času předání vlaku nebo naopak při jízdě vlaku z cizí železnice vjede na síť SŽ s náskokem větším než 180 minut, může provozní dispečer povolit jízdu vlaku s náskokem větším než 180 minut, ale vždy jen v úseku trati, kde je to nezbytně nutné a za podmínky, že zajistí, že nedojde k výskytu současně dvou vlaků téhož čísla na tratích provozovaných Správou železnic. Své rozhodnutí o povolení jízdy vlaku s náskokem větším než 180 minut musí PD vždy věrohodně zdůvodnit v prvotní analýze JŘ.

**6.3.3** Toto povolení pořídí PD datovou formou v aplikaci CDS nebo v aplikaci ISOŘ Desktop v informaci „I0759 Plán vlaku“.

**6.3.4** V aplikaci ISOŘ CDS lze pořídit souhlas s jízdou s náskokem větším než 180 minut v kontextovém menu nad vlakem volbou „Zápis dispečera“ (určeno jen pro role Provozní dispečer a Vedoucí dispečer). Po kliknutí vyvolá dialog pro definování neprojetého úseku, ve kterém se po odeslání založí „Náskok povolen“.

**6.3.5** Další možnost vyvolání dialogu „Zápis dispečera“ je přes dialog „Vyhledat vlak“. Dialog „Zápis dispečera“ nabízí výběr úseku, kde bude povolen náskok.

**6.3.6** Povolení náskoku většího než 180 minut se prezentuje v dialogu Informace o vlaku v sekci Mimořádnosti na vlaku a v dotazu „D1310 Zpráva o vlaku“ textem „Náskok povolen“.

- 6.3.7** V aplikaci ISOŘ Desktop je povolení náskoku většího než 180 minut možno pořídit v informaci „I0759 Plán vlaku“, v sekci Mimořádnosti na vlaku, kde je v nabídce „Mimořádnosti“ i typ „NASK“. Výběrem tohoto typu provozním dispečerem je do obsahu mimořádnosti na vlaku doplněn pevný text „Náskok povolen“ s možností jej doplnit dalšími podrobnostmi.
- 6.3.8** Nabízené stanice odkud až kam platí souhlas s náskokem, jsou přednastaveny od bodu výskytu vlaku až po konec obvodu pořizujícího PD v trase vlaku. PD může udělit souhlas k jízdě s náskokem i pro oblast působnosti sousedního PD (vždy pouze se souhlasem sousedního PD). V takovém případě systém zobrazí upozornění, že jde o editaci mimo oblast vlastní působnosti PD.
- 6.3.9** Pořízený souhlas PD s náskokem zruší v nácestných stanicích (PA pro přímé řízení provozu) Nesouhlas jízdy s vlakem v celém úseku, v němž PD souhlas s jízdou vlaku s náskokem udělil.
- 6.3.10** Prezentace souhlasu s náskokem větším než 180 minut v ISOŘ Desktop v sestavě na dotaz „D1310 Zpráva o vlaku“ je v sekci Změny po trase – mimořádnosti na vlaku.
- 6.4 Rozbor vlaku**
- 6.4.1** PD nebo výpravčí smí v mimořádných případech zadat rozbor vlaku, a to **pouze na žádost dopravce**. Dopravce sdělí PD hodnoty rozboru vlaku pro daný úsek trasy. **Pokud vlak veze MZ (mimořádnou zásilku) nebo NV (nebezpečné věci), nesmí PD ani výpravčí zadat rozbor vlaku.** V takovém případě musí být dopravcem pořízeno složení vlaku do CompoST. V případě, že dojde ke změně ve složení vlaku a do vlaku je nově zařazena MZ nebo NV, odmítne ISOŘ zapracovat nový rozbor vlaku, pokud by ho chtěl PD pořídit. V takovém případě musí být pořízena změna složení vlaku do CompoST.
- 6.4.2** V případě, že rozbor vlaku nesouhlasí se skutečnými parametry vlaku, musí PD:
- ve vhodné stanici vystavit zákaz jízdy vlaku podle bodu 6.8 tohoto Provozního řádu;
  - informovat výpravčí v úseku mezi aktuální polohou vlaku a dopravnou zastavení.
- 6.4.3** Náhradní pořízení rozboru vlaku provede PD v klientu ISOŘ v modulu ISOŘ CDS vybráním příslušného vlaku a volbou z kontextového menu „Změny po trase“ -> „Náhradní rozbor“. Výpravčí provede pořízení rozboru vlaku v určené aplikaci pro vedení dopravní dokumentace.
- 6.4.4** Opravu hodnoty ve zprávě Rozbor vlaku lze provést:
- z úrovně stanice – max. 1 hodinu po příjezdu/odjezdu z daného dopravního bodu;
  - z úrovně PD – max. 12 hodin po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
  - z úrovně datového dohledu – max. 72 hodin po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
  - z úrovně analýzy – max. 7 dní po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
  - z úrovně dopravce – max. 5 minut po příjezdu do cílové stanice/odjezdu z daného dopravního bodu.
- 6.5 Vlak připraven**
- 6.5.1** PD smí v mimořádných případech zadat informaci „Připravenost k odjezdu“ a to **pouze na žádost dopravce**. Dopravce sdělí PD předpokládaný čas odjezdu z konkrétního dopravního bodu a spojení na strojvedoucího.
- 6.5.2** V případě, že nastal čas připravenosti k odjezdu vlaku a po postavení vlakové cesty vlak neodjel, výpravčí po vykonání nutných dopravních úkonů pro další zajištění řízení a organizování železniční dopravy neprodleně oznámí PD neodjetí vlaku včetně vlivu na dopravu.
- 6.5.3** Pokud nastal čas připravenosti k odjezdu vlaku a výpravčí ví, že vlak neodjede z viny dopravce (např. vlak není sestaven, nenachází se v dopravně) neprodleně informuje PD.



- 6.5.4** Ustanovení podle bodu 6.5.2 a 6.5.3 neplatí pro dopravní bod „Státní hranice“. V těchto případech je čas připravenosti k jízdě vlaku pouze orientační.
- 6.5.5** PD po ohlášení o nedodržení odjezdu vlaku, v případech uvedených v bodech 6.5.2 a 6.5.3, vystaví zákaz jízdy vlaku podle bodu 6.8 tohoto Provozního řádu. PD informuje dopravce o dodržování Směrnice Is10 a o nutnosti zaslání aktualizace informace „Vlak připraven“.
- 6.5.6** Pokud je vyžadována informace „Vlak připraven“ u vlaku, který se nachází v mezistaničním oddílu (manipulace na nákladisti, vlečce na širé trati) a není dopravcem informace včas pořízena a hrozí zpoždění dalších vlaků, PD umožní jízdu takového vlaku do následující nejbližší vhodné stanice odkud vystaví zákaz jízdy. Zároveň informuje dopravce o dodržování Směrnice Is10 a o nutnosti zaslání aktualizace informace „Vlak připraven“.
- 6.5.7** Opravu hodnoty ve zprávě Vlak připraven lze provést:
- z úrovně stanice – nelze provést,
  - z úrovně PD – do doby odjezdu z daného dopravního bodu,
  - z úrovně datového dohledu – nelze provést,
  - z úrovně analýzy – nelze provést,
  - z úrovně dopravce – do doby odjezdu z daného dopravního bodu.
- 6.6 Požadavek na čekání vlaku na přípojný vlak nebo integrovaný prostředek**
- 6.6.1** V případě, kdy dopravce chce zachovat přípojové vazby mezi vlaky nebo na dopravní prostředek integrovaného dopravního systému (dále jen „prostředek“) odešle datovou zprávu „Čekání vlaku na přípoj“ do ISOŘ a do PA pro přímé řízení provozu v konkrétním dopravním bodě. Zpráva obsahuje pokyny dopravce pro výpravčího, jenž má v požadované dopravně (zastávce) k vlaku zajistit přípoj.
- 6.6.2** Při příjmu informace „Čekání vlaku na přípoj“ výpravčí neprodleně posoudí, zdali je vzhledem k provozní situaci možné s tímto požadavkem souhlasit nebo ho zamítnout. V případě, kdy výpravčí nemůže jednoznačně odpovědět, zdali s požadavkem souhlasí/zamítá, odešle výpravčí datově do ISOŘ odpověď „Nevyjádřeno“.
- 6.6.3** SŽ může splnit požadavek dopravce na čekání na přípojný vlak pouze tehdy, jestliže informaci „Čekání vlaku na přípoj“ výpravčí obdrží **nejpozději 10 minut** před pravidelným nebo plánovaným časem odjezdu vlaku z vlastní stanice, za podmínky, že tomu nebrání provozní situace.
- 6.6.4** V případě, že se výpravčí do doby stanovené PA od příjmu zprávy nerozhodne (nereaguje), dojde k automatickému vygenerování odpovědi „Nevyjádřeno“ a k odeslání této zprávy do ISOŘ a dopravci.
- 6.6.5** Na stav „Nevyjádřeno“ je výpravčí v PA periodicky upozorňován do doby souhlasu nebo zamítnutí požadavku.
- 6.6.6** V případě, že dojde k nutnosti změnit stav informace (např. ze souhlasu na zamítnuto), musí výpravčí neprodleně odeslat informaci s novým stavem do ISOŘ.
- 6.6.7** PD má možnost v ISOŘ kontrolovat rozhodnutí výpravčích, popřípadě jejich rozhodnutí měnit. O změně stavu PD musí být výpravčí telefonicky informován.
- 6.7 Propadnutí kapacity dráhy**
- 6.7.1** Propadnutí kapacity dráhy je v ISOŘ prezentováno v jádře „Stav směnového plánu“ ve sloupci „zp“ takto:
- 8 h před propadnutím kapacity dráhy se v jádře „Stav směnového plánu“ ve sloupci „zp“ zobrazí indikace zpoždění, které je prezentováno hodnotou „1“ v bílém poli,
  - 1 h před propadnutím kapacity dráhy se indikace zpoždění v jádře „Stav směnového plánu“ změní na hodnotu „1“ na červeném poli,

- propadnutí kapacity dráhy je prezentováno hodnotou „1“ na červeném poli.
- 6.7.2** PD v případě vystavení červeně podbarvené jedničky, kontaktuje dopravce a vyrozumí ho o problému. PD navrhne dopravci tyto způsoby řešení:
  - ukončení jízdy vlaku ve stanovené dopravně – zbytek trasy deaktivovat,
  - odstavení vlaku ve stanovené dopravně.
- 6.7.3** V případě okamžiku propadnutí kapacity dráhy ve výchozí stanici vlaku, ISOŘ automaticky vystaví zákaz jízdy vlaku a po 60 minutách po zákazu jízdy vlaku, deaktivuje trasu s důvodem „Trasa zrušena z důvodu zpoždění většího jak 1 200 min ve výchozím bodu z důvodu dopravce“.
- 6.7.4** V případě, že vlaku propadá kapacita dráhy v nácestné stanici vlaku, ISOŘ automaticky vystaví zákaz jízdy v dopravně vybrané ISOŘ a po uplynutí 60 minut je vlak odstaven a zbytek trasy deaktivován z důvodu na straně dopravce.
- 6.7.5** Pokud se PD nemůže spojit nebo dohodnout s dopravcem ohledně řešení propadnutí kapacity, zadá ve vhodné stanici zákaz jízdy vlaku.
- 6.8 Zákaz jízdy vlaku**
- 6.8.1** V mimořádných případech (např. zadržení vlaku z důvodu odklonu vlaku, mimořádná událost, propadnutí kapacity dráhy, chybný rozbor vlaku), kdy PD potřebuje zadat nesouhlas s jízdou vlaku a zároveň datově sdělit dopravci zadržení vlaku, použije v ISOŘ funkcionalitu „Zákaz jízdy vlaku“.
- 6.8.2** Datové sdělení o zákazu jízdy vlaku je z ISOŘ odesíláno pouze dopravci ČD Cargo, a.s. Ostatní dopravce kontaktuje PD telefonicky nebo jinou dohodnutou formou.
- 6.8.3** Odebrání zákazu jízdy je plně v kompetenci PD.

## **7 OSTATNÍ INFORMACE K VLAHU (PMD)**

### **7.1 Informace o pohybu vlaku „I0803 Pohyb vlaku“**

- 7.1.1** Informaci o pohybu vlaku „I0803 Pohyb vlaku“ je povinné pořizovat za:
  - výchozí a cílový dopravní bod čísla vlaku (mimo dopravní body typu státní hranice a hranice infrastruktury, které jsou pořizovány v ISOŘ automaticky);
  - za dopravní bod v trase vlaku, který je uveden v ZDD a je za něj vedena dopravní dokumentace v PA;
  - za dopravní body v mezistaničním úseku ve své řízené oblasti ve směru jízdy vlaku, a to v případě, kdy je směnovým plánem nebo ročním jízdním řádem naplánován úkon (manipulace s vozy, odvěšení/přivěšení hnacího vozidla, nezavěšený postrk, jízda úvratí, střídání vlakové čety apod.) a informace není automaticky generována PA pro vedení dopravní dokumentace za příslušný dopravní bod.
- 7.1.2** Informace „I0803 Pohyb vlaku“ podle bodu 7.1.1 musí být neprodleně pořízena nejpozději však 5 minut po zadokumentování příjezdu/průjezdu/odjezdu. Informaci „I0803 Pohyb vlaku“ je možné pořídit pomocí **Web ISOŘ**. Časová hodnota v položce příjezdu informace „I0803 Pohyb vlaku“, nesmí být menší než hodnota za předchozí dopravní bod (odjezd z vlastní dopravně). Časová hodnota příjezdu do dopravního bodu v mezistaničním úseku by se měla rovnat času odjezdu z vlastní dopravně, kde byla pořízena poslední informace „I0803 Pohyb vlaku“, navýšena o plánovanou jízdni dobu. Časová hodnota odjezdu z dopravního bodu v mezistaničním úseku se rovná času příjezdu, navýšena o jednu minutu.
- 7.1.3** Pokud je to technicky možné, musí být informace „I0803 Pohyb vlaku“ podle bodu 7.1.1 pořízena pomocí aplikací EDD, GRADO nebo GTN.
- 7.1.4** Způsob náhradního pořízení informace „I0803 Pohyb vlaku“ z důvodu nemožnosti odeslání této informace z PA stanoví Pokyn přednosta PO, respektive CDP.



- 7.1.5** PD smí za výpravčího/operátorku pořídit nebo editovat informaci „I0803 Pohyb vlaku“ pouze v případě poruchy provozní aplikace výpravčího a nemožnosti náhradního pořizování ve **Web ISOŘ** výpravčím/operátorkou nebo na základě dohody mezi PD a výpravčím.
- 7.1.6** V případě zadávání informace „I0803 Pohyb vlaku“ způsobem jiným, než uvedeným v článku 7.1.4, musí výpravčí zajistit neodesílání této zprávy z vlastní provozní aplikace. Způsob zajištění provede podle příslušného návodu pro obsluhu.
- 7.1.7** Pokud PD bude požadovat úpravu informace „I0803 Pohyb vlaku“ (změna času, koleje, prvotní analýzy), musí vyzvat výpravčího o zaslání opravné informace. Jde-li o změnu, která nesouhlasí s dopravní dokumentací, nesmí tuto změnu výpravčí vykonat a o vzniklém rozporu informuje PD.
- 7.2 Pořízení informace „I0803 Pohyb vlaku“ z dopravního bodu mimo plánovanou trasu**
- 7.2.1** Na základě vyhlášeného směnového plánu musí výpravčí zajistit odjezd/příjezd vlaku do plánovaného bodu trasy vlaku. Ustanovení tohoto bodu neplatí v případech povolených v Seznamu objízdnych tras na Portálu provozování dráhy (<https://provoz.spravazeleznice.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1620718>).
- 7.2.2** Ve stanicích (v obvodech stanice), kde je dovoleno zahájit/ukončit jízdu vlaku mimo plánovaný dopravní bod musí výpravčí při pořízení informace „I0803 Pohyb vlaku“ přidat příznak o této skutečnosti. Způsob zadání informace „I0803 Pohyb vlaku“ s příznakem je uveden v návodu pro obsluhu dané aplikace.
- 7.3 Příjem prvotní analýzy**
- 7.3.1** Pokud výpravčí zadá do informace „I0803 Pohyb vlaku“ důvod narušení jízdy vlaku, včetně prvotní analýzy, nemusí výpravčí duplicitně telefonicky informovat PD o zaznamenané prvotní analýze.
- 7.3.2** Pořízení informace „I0803 Pohyb vlaku“ z dopravního bodu v případě evidované ND v dopravním bodě (stanice), která není obsazena, není povinné.
- 7.4 Informace „I0803 Pohyb vlaku“ v případě mimořádného ukončení jízdy**
- 7.4.1** V případě, že došlo k odeslání informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku a tento vlak mimořádně ukončí svoji jízdu bez dojezdu do další stanice, postupuje se následovně:
- vlak neopustil staniční kolej, přesto byl potvrzený odjezd, vlak minul odjezdové návěstidlo, ale neopustil stanici nebo vlak částečně opustil stanici – PD ve spolupráci s výpravčím zajistí zrušení informace „I0803 Pohyb vlaku“ o odjezdu vlaku. PD deaktivuje trasu vlaku z této stanice;
  - vlak ukončil jízdu na širé trati nebo částečně vjel do sousední stanice:
    - pokud existuje v mezistaničním úseku dopravní bod (např. zastávka, bod návratu postrku), PD deaktivuje trasu vlaku z tohoto bodu do konce trasy a pořídí informaci „I0803 Pohyb vlaku“ za tento bod s časem příjezdu, který uvede výpravčí (čas oznámení výpravčímu o ukončení jízdy vlaku);
    - pokud neexistuje žádný vhodný dopravní bod v mezistaničním úseku, PD deaktivuje trasu vlaku z odjezdové stanice. Trasa vlaku bude v modulu ISOŘ CDS zobrazena jako odjetá z dopravního bodu a nedojetá do dalšího dopravního bodu podle Směrnice Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“) č. 109;
  - vlak vjel celý do sousední stanice, ale neukončil svoji jízdu na staniční koleji nebo místě obvyklém pro zastavení – PD zadá informaci „I0803 Pohyb vlaku“ za tuto stanici s časem příjezdu, který uvede výpravčí (čas oznámení výpravčímu o ukončení jízdy vlaku).
- 7.5 Zpráva o jízdě vlaku přes hranici infrastruktury**

- 7.5.1** Dopravní bod „hranice infrastruktury“ byl zaveden jako obdoba státní hranice pro specifikaci rozhraní infrastruktury SŽ na území ČR s jinými IM.
- 7.5.2** Zpráva o jízdě přes hranici infrastruktury se generuje automaticky v ISOŘ nebo manuální obsluhou PA a PAVZZ.
- 7.5.3** Náhradní pořízení informace o jízdě přes hranici infrastruktury provede obsluha prostřednictvím **Web ISOŘ**, nebo další postup dohodne s PD.

## **7.6 Konec jízdy nezavěšeného postrku**

- 7.6.1** V případě odstupu nezavěšeného postrku, nevyžaduje ISOŘ pořízení informace „I0041 Vlak připraven“ pro další jízdu vlaku.

## **7.7 Úkony k vlaku**

- 7.7.1** Dopravce může úkony sdělit prostřednictvím KADR při aktivaci, prostřednictvím **ComposT** po aktivaci, prostřednictvím datové komunikace mezi ISOŘ a systémem dopravce.

- 7.7.2** Mohou nastat tyto stavy:

- pokud chce dopravce odstranit všechny úkony – dopravce zadá příkaz všechny plánované úkony zrušeny;
- pokud chce dopravce upravit existující úkony – dopravce zadá všechny úkony právě platné pro daný bod. Úkony odlišné oproti předchozímu stavu se přidají a úkony již nově chybějící se zruší;
- pokud dopravce nezadá žádný úkon – neprovede se žádná změna a platí předchozí stav úkonů (tj. úkony se nepřidávají ani nemažou);
- případ, kdy přidělená trasa neobsahuje k bodu žádný nebo shodný úkon – dopravce uvede nový požadovaný úkon. Tento nový úkon bude následně v ISOŘ prezentován jako mimořádný úkon.

- 7.7.3** PD smí v mimořádných případech zadat/odebrat úkon, a to **pouze** na žádost dopravce. Dopravce sdělí PD pro daný dopravní bod přesný výčet úkonů.

- 7.7.4** Úkony IM, které přímo souvisí s organizováním a řízením drážní dopravy (např. vjezd na obsazenou kolej, ohlašovací povinnost nařízena) nesmí dopravce a PD smazat a ani přidat.

- 7.7.5** PD nesmí používat úkony „Požadavek na zastavení“, „Nezveřejněné zastavení“ a „Průjezd“. Tyto úkony jsou určeny pouze pro konstrukci JŘ.

## **7.8 Předpokládané zpoždění vlaku**

- 7.8.1** Předpokládané zpoždění vlaku zadává buď:

- výpravčí prostřednictvím aplikací pro vedení dopravní dokumentace, popřípadě **Web ISOŘ**;
- operátor železniční dopravy prostřednictvím aplikace GTN, popřípadě **Web ISOŘ**;
- PD na základě požadavku zaměstnance řízení provozu prostřednictvím aplikace ISOŘ;
- dopravce vlastním systémem;
- automaticky ISOŘ.

- 7.8.2** Zadáním předpokládaného zpoždění vlaku oznamuje SŽ (dopravce) „očekávané zpoždění ve výši „xx“ minut z důvodu ...“ ve výchozí nebo nácestné stanici (pro výchozí nebo tranzitní vlaky).

## **7.9 Manuální zadání předpokládaného zpoždění vlaku**

- 7.9.1** Povinnost zaslání manuální informace nastává v případech, kdy předpokládané zpoždění dosáhne 10 a více minut u vlaků veřejné osobní dopravy. Totéž platí pro předpokládané

změny velikosti zpoždění o 10 a více minut. Výjimky mohou být uvedeny v Prováděcím nařízení ke Směrnici pro řízení provozu na tratích SŽDC D7. Zadání informace předpokládaného zpoždění na nákladní dopravu není zakázáno.

**7.9.2** Informaci pořizuje zaměstnanec řízení provozu (výpravčí, operátor železniční dopravy) a oznamuje tím „odchylku od **jízdního řádu** o „xx“ minut“ ve výchozím dopravním bodě nebo nácestné stanici (pro výchozí nebo tranzitní vlaky). Za výchozí dopravní bod se rovněž považuje bod státní hranice nebo hranice infrastruktury.

**7.9.3** Změní-li se předpokládané zpoždění, na základě bodu 7.9.1 je třeba vyslat novou opravnou informaci s novou hodnotou navýšení/snížení zpoždění od aktuální odchylky od **jízdního řádu**.

#### **7.10 Automatické zadání předpokládaného zpoždění vlaku**

**7.10.1** V případě, že na vlak veřejné osobní dopravy nepřišla do 5 minut po pravidelném odjezdu informace „I0803 Pohyb vlaku“ ISOŘ automaticky aktualizuje předpokládané zpoždění vlaku na systémový čas z posledního známého dopravního bodu, kde byl zaznamenán příjezd vlaku. Pro vlak osobní neveřejné dopravy a nákladní vlaky upraví předpokládané zpoždění +5 minut nad systémový čas.

**7.10.2** Další automatická změna předpokládaného zpoždění vlaku podle bodu 7.10.1 následuje vždy po dalších 5 minutách.

**7.10.3** Automatické předpokládané zpoždění vlaku generuje ISOŘ do doby příjmu informace „I0803 Pohyb vlaku“ z daného dopravního bodu nebo následujícího dopravního bodu o odjezdu z dopravního bodu.

#### **7.11 Poznámky dispečera**

**7.11.1** Poznámka dispečera slouží pro vlastní poznámky dispečera. Tyto poznámky jsou k dispozici všem zaměstnancům SŽ, kteří mají klienta ISOŘ Desktop nebo CDS.

**7.11.2** Editace poznámek jiným zaměstnancem není umožněna.

#### **7.12 Příděl čísel Posunu mezi dopravami (dále jen „PMD“)**

**7.12.1** Číslo PMD na síti SŽ musí být jedinečné v daném dni. Číslo PMD přiděluje informační systém evidence čísel (dále jen „ISEČ“) na základě vyslaného dotazu z příslušné PA, popřípadě jsou stanoveny kontingenty čísel PMD pro manuální použití. Číslo PMD jsou rozdělena takto:

- 800000–800199 – pro příhraniční mezistaniční úseky mezi SŽ a ŽSR,
- 800200–895999 – přiřazována ISEČ,
- 896000–896999 – vedoucí dispečer oblast Přerov,
- 897000–899999 – vedoucí dispečer oblast Čechy.

**7.12.2** V případě, kdy výpravčí nemůže získat číslo PMD ze ISEČ, kontaktuje svého příslušného vedoucího dispečera, který mu přidělí nejbližší volné číslo PMD ze svého kontingentu. Vedoucí dispečer zaeviduje vydání čísla PMD takto:

- použité číslo PMD,
- datum a čas vydání čísla PMD,
- PMD jede v úseku (do km),
- jméno a příjmení výpravčího,
- pracoviště výpravčího.

**7.12.3** Vydávání čísel PMD vedoucím dispečerem probíhá postupně od začátku kontingentu ke konci. Po přidělení posledního čísla z kontingentu zajistí vedoucí dispečer uložení skončeného kontingentu a vytvoření nového kontingentu. Ukončený kontingent čísel PMD musí být minimálně jeden rok archivován. Způsob archivace zajistí ředitel CDP.

**7.12.4** Evidenci vydaných čísel podle bodu 7.12.2 vede vedoucí dispečer elektronicky. **PD nesmí v ISOŘ CDS zakládat nové číslo PMD.**

### **7.13 Náhradní dokumentace PMD v ISOŘ**

**7.13.1** Data o skutečné jízdě PMD se rovněž evidují v ISOŘ. V případě, kdy aplikace pro vedení dopravní dokumentace neodeslala data o jízdě PMD do ISOŘ, oznámí výpravčí tuto skutečnost příslušnému PD, který v modulu ISOŘ CDS provede náhradní dokumentaci.

**7.13.2** Náhradní dokumentaci PMD provede PD v ISOŘ CDS v okně „Posun“, který otevře z dialogu „Seznam posunů“.

### **7.14 Oprava informace „I0803 Pohyb vlaku“ a prognózy**

**7.14.1** Opravu hodnoty ve informaci „I0803 Pohyb vlaku“ lze provést:

- z úrovně stanice – 1 hodinu po příjezdu/odjezdu z daného dopravního bodu;
- z úrovně PD – 12 hodin po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
- z úrovně datového dohledu – 72 hodin po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
- z úrovně analýzy – 7 dní po dojezdu vlaku do cílového dopravního bodu;
- z úrovně dopravce – zprávu nepořizuje;
- z úrovně cizího IM – do doby vstupu vlaku na infrastrukturu SŽ.

**7.14.2** Opravu hodnoty v prognóze vlaku lze provést:

- z úrovně stanice – do doby odjezdu z daného dopravního bodu;
- z úrovně PD – do doby odjezdu z daného dopravního bodu;
- z úrovně datového dohledu – zprávu nepořizuje;
- z úrovně analýzy – zprávu nepořizuje;
- z úrovně dopravce – zprávu nepořizuje.

**7.14.3** Opravu hodnoty ve zprávě „Předpověď jízdy vlaku“ lze provést:

- z úrovně stanice – zprávu nepořizuje;
- z úrovně PD – zprávu nepořizuje;
- z úrovně datového dohledu – zprávu nepořizuje;
- z úrovně analýzy – zprávu nepořizuje;
- z úrovně dopravce – do doby odjezdu z daného dopravního bodu;
- z úrovně cizího IM – do doby vstupu vlaku na infrastrukturu SŽ.

## **8 OMEZENÍ INFRASTRUKTURY V ISOŘ**

### **8.1 Obecné ustanovení k DOMIN**

**8.1.1** Metodika zadávání omezení infrastruktury včetně jejich editace, popřípadě jejich odstranění, zneplatnění a podobně jsou uvedeny v Provozním řádu informačního systému Databáze omezení infrastruktury (dále jen „DOMIN“).

**8.1.2** Pokud provozní dispečer nebo vedoucí dispečer rozhodne o zákazu výluky, zruší ji v modulu ISOŘ CDS sám a do poznámky napíše důvod.

**8.1.3** Jestliže předpokládaná nebo nepředpokládaná výluka nebyla zahájena z důvodu zrušení nebo odvolání (nebyl upraven plán v DOMIN podle Provozního řádu DOMIN) - PD kontaktuje zaměstnance SŽ odpovědného za zadání výluky uvedeného v DOMIN, který neprodleně zajistí úpravu plánu v DOMIN.

### **8.2 Evidence omezení infrastruktury mimo výluky**

**8.2.1** Omezení infrastruktury, které nebylo evidováno v rámci plánované, nepředpokládané nebo provozní výluky a nemá žádný nebo výrazný vliv na organizaci a řízení provozu nemusí být evidováno v ISOŘ. O evidenci záznamu do ISOŘ a tím také do DOMIN rozhodne provozní dispečer.

**8.2.2** Evidenci omezení infrastruktury podle bodu 8.2.1 v ISOŘ provede PD v modulu ISOŘ CDS funkcionalitou „Omezení infrastruktury“ na základě metodiky stanovené Provozním řádem DOMIN.

**8.2.3** Pokud závada nebyla evidována společně s výlukou, musí PD do poznámky k danému záznamu volnou formou uvést, že se nejedná o výlukou.

## **9 SLEDOVÁNÍ ZAPŮJČENÝCH HNACÍCH VOZIDEL (HV) K UVOLNĚNÍ TRATĚ**

**9.1.1** Pro potřeby evidence jízd hnacích vozidel využitých pro uvolnění traťové nebo staniční koleje, popřípadě pro zjištění stavu tratě, použije PD funkcionalitu pro evidování HV v ISOŘ.

**9.1.2** PD je povinen evidovat všechny jízdy se zapůjčenými hnacími vozidly. Jedná se jak o jízdu vlaku, tak i PMD.

**9.1.3** Zásady evidence sledování zapůjčených hnacích vozidel:

- PD musí pořídít všechny předepsané informace k vlaku – Rozbor vlaku a Vlak připraven;
- hnací vozidla se od dopravce provozním dispečerům datově nepředávají. Všechna hnací vozidla jsou v ISOŘ a je možné je ihned použít;
- v ISOŘ Desktop slouží k tomuto účelu jádro – Sledování zapůjčených HV;
- na jízdu zapůjčených hnacích vozidel platí povinnost pořídít i dynamické informace o jízdě vlaku nebo PMD.

**9.1.4** Pro evidenci a prezentaci dat o zapůjčených HV je určena informace „I2269 Evidence zapůjčených HV“.

**9.1.5** K prezentaci probíhajícího zapůjčení HV se po zadání HV do evidence objeví v aktuálním stavu ISOŘ Klient nové jádro „Evidence zapůjčených HV“. Jádro se zobrazí u provozního dispečera, v jehož obvodu se aktuálně vyskytuje zapůjčené HV.

## **10 VEŘEJNÁ PŘÍPŘEŽNÍ A POSTRKOVÁ SLUŽBA – OBECNÁ PRAVIDLA**

### **10.1 Žádost o poskytnutí služby VPS**

**10.1.1** Dopravce (uživatel služby) požádá o službu:

- při žádosti o trasu v ročním JŘ (KANGO);
- při žádosti o trasu v KADR;
- při mimořádnostech v provozu telefonickou žádostí provozního dispečera. Operativní přidání a zrušení služby VPS provádí PD přímo v PA ISOŘ umístěním technologických úkonů do trasy vlaku, tedy „**ZVPS Začátek VPS**“ do bodu požadovaného zahájení VPS a „**KVPS Konec VPS**“ do bodu požadovaného ukončení VPS.

### **10.2 Realizace služby**

**10.2.1** Dopravce (uživatel služby) zadáním Služby deklaruje požadavek na zajištění veřejné přípřežní a postrkové služby. Na realizaci VPS se podílejí:

- provozovatel služby – dispečerský aparát SŽ;
- dodavatel služby – dopravce (poskytovatel služby), který na základě smlouvy zapůjčil jedno nebo více HV Správě železnic k realizaci VPS;

- dopravce (uživatel služby), který v jednom nebo i více traťových úsecích použije VPS pro své vlaky.
- Požadavek na službu se v ISOŘ projeví jako úkon na vlaku:
  - **ZVPS** – „Začátek VPS“ – označení bodu začátku VPS;
  - **KVPS** – „Konec VPS“ – označení bodu konce VPS;
  - **NVPS** – „Nevyužití VPS“ – dopravce (uživatel služby) oznamuje, že nepožaduje již přidělenou VPS. Tento úkon může dopravce (uživatel služby) zadat pouze v bodě, kde byl původně ZVPS. Zadáním tohoto úkonu dojde ke zrušení požadavku na VPS v úseku k nejbližší KVPS.

**10.2.2** Není povoleno použít VPS pro posun nebo PMD, vyjma operativního odstavení z důvodu vzniklých technických závad.

**10.2.3** Pokud potřeba VPS pominula a dopravce (uživatel služby) službu již nepožaduje, je dopravce (uživatel služby) povinen službu VPS zrušit. Dopravce (uživatel služby) zrušení služby provede zadáním úkonu NVPS k bodu, v němž byl počátek požadované služby, v KADR nejpozději při aktivaci vlaku. Zrušení požadavku na VPS po aktivaci vlaku musí dopravce (uživatel služby) projednat s provozním dispečerem, který NVPS pořídí v ISOŘ.

### **10.3 Dispečerský aparát provozovatele dráhy**

**10.3.1** Koordinaci služby VPS zajišťuje provozovatel dráhy.

**10.3.2** Dispečerský aparát provozovatele dráhy se řídí těmito zásadami:

- vlaky uživatelů služby vede k bodu nástupu příprěže / postrku tak;
  - aby nedocházelo ke zpoždování vlaků;
  - aby příprěžní / postrkové lokomotivy byly maximálně využity;
- provázení vlaků s příprěží / postrkem a vedení vlaků z oblasti po odstoupení příprěže / postrku koordinuje tak, aby se v oblasti nehromadily vlaky;
- vlaky jsou provázeny v pořadí, v jakém do úseku přijíždějí – prioritizace vlaků se v tomto úseku neuplatňuje, prioritizace vlaků jedoucích načas ve své pravidelné trase musí být řešena již v předchozím navádění vlaků do úseku;
- umožní náskok vlaku větší než 3 hod, pokud to přinese **v úseku s příprěžní a postrkovou službou** provozní výhodu. Souhlas zadává provozní dispečer předepsaným způsobem v aplikaci ISOŘ.

### **10.4 Odpovědnost PD za Lv jízdy**

**10.4.1** Provozní dispečer v návaznosti na vývoj provozní situace a evidované požadavky dopravců na příprěž / postrk určuje práci strojvedoucímu příprěžního / postrkového HV. V případě nutné neproduktivní jízdy příprěžního / postrkového HV, zajistí jménem dopravce – dodavatele služby, všechny úkony potřebné pro jízdu takového lokomotivního vlaku.

**10.4.2** Dispečerský aparát provozovatele dráhy zajišťuje přiděl kapacity dráhy pro lokomotivní jízdy zapůjčených hnacích vozidel prostřednictvím aplikace ISOŘ funkcí „Náhradní přidělení kapacity dráhy v ISOŘ“. Provozní dispečer zadá všechny atributy nutné pro vytvoření kapacity dráhy podle Provozního řádu ISOŘ bodu 4.3.5 a podle 4.3.8, zadá produkt „Žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty z jiných důvodů na straně SŽ“ a rovněž zadá atribut Postrková služba. Použitím funkce „Náhradní přidělení kapacity dráhy v ISOŘ“ dojde k automatické aktivaci trasy vlaku.

**10.4.3** V případě, že trasa pro lokomotivní jízdu HV nebude využita, PD trasu deaktivuje s důvodem na straně provozovatele dráhy.

**10.4.4** Provozní dispečer dále zajistí zadání informací „Rozbor vlaku“ a „Vlak připraven“ dodavatelem služby do aplikace ComposT. Tím bude zajištěno splnění všech podmínek pro jízdu vlaku.

**10.4.5** Po přidělu kapacity zkontroluje provozní dispečer dodání TJŘ příslušnému strojvedoucímu daného lokomotivního vlaku dodavatelem služby.

## **10.5 Dispečerský aparát dopravce**

- 10.5.1** Dispečerský aparát dopravce (uživatel služby) je povinen předat požadavek na přípřež / postrk provozovateli dráhy stanoveným způsobem.
- 10.5.2** Strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla vlaku informuje o místě nástupu a odstoupení přípřeže / postrku dispečerský aparát dopravce – uživatele služby v souladu se svými vnitřními předpisy.
- 10.5.3** Pokud dopravce (uživatel služby) požaduje pro konkrétní vlak službu VPS, odpovídá za to, že řazení soupravy tohoto vlaku odpovídá předpisům platným pro řazení vlaku s přípřeží / postrkem. Dispečerský aparát dopravce (uživatel služby) koordinuje společně s dispečerským aparátem provozovatele dráhy jízdu vlaku tak, aby v úseku s přípřeží / postrkovou službou nedošlo k nepředpokládanému zastavení, manipulaci nebo odstavení vlaku. Dispečerský aparát dopravce (uživatel služby) je povinen informovat dispečerský aparát provozovatele dráhy o všech skutečnostech, které mají vliv na využití služby přípřeže / postrku a její koordinaci, zejména odřeknutí služby.
- 10.5.4** Dispečerský aparát dopravce (uživatel služby) je povinen zadat informace „Složení vlaku“ a „Vlak připraven“ i v případech nástupu/odstupu přípřeží / postrkové služby podle SŽ Is10.

## **11 APLIKAČNÍ PODPORA VPS**

Veškeré činnosti, související s VPS, vykonává PD v provozní aplikaci ISOR Desktop.

### **11.1 Evidence strojvedoucích**

- 11.1.1** PD eviduje strojvedoucí na základě oznámení dispečera (strojmistra) dopravce (poskytovatele služby) pomocí informace „I2029 Nástup strojvedoucího do směny“. Dopravce (poskytovatel služby) předá PD tyto informace:

- jméno strojvedoucího (jeden řetězec na jméno a příjmení),
- číslo licence strojvedoucího,
- číslo mobilního telefonu (kontakt),
- dopravní bod zahájení směny (dopravní body, kde je poskytována VPS),
- čas zahájení směny (strojvedoucí má obsadit, zahájit výkon na elektrickém hnacím vozidle [dále jen „EHV“]),
- čas konce směny (do kdy má obsazení EHV ve VPS trvat),
- dopravní bod konce směny (dopravní body, kde je poskytována VPS),
- obsadí HV ve VPS (číslo EHV k vystřídání, obsazení. PD vybírá z nabídky EHV zařazených do VPS).

### **11.2 Nástup na směnu, změny obsazení EHV, uzamčení EHV**

#### **11.2.1 Oznámení změn**

Oznamuje dispečer dopravce (poskytovatele služby). Všechny změny zaznamenává PD v informaci „I2029 Nástup strojvedoucího do směny“.

#### **11.2.2 Obsazení EHV**

Strojvedoucí EHV pro VPS oznamuje PD obsazení a připravenost EHV pro výkon VPS. PD zaeviduje skutečnost pořízením informace „I2180 Změna obsazení HV strojvedoucím“. Místo nasazení strojvedoucího musí být shodné s místem výskytu EHV pro VPS.

#### **11.2.3 Uzamčení EHV**

Oznamuje dispečer dopravce (poskytovatele služby), strojvedoucí (indispozice strojvedoucího, strojvedoucí nebyl vystřídán apod.). Ohlášené uzamčení EHV pro VPS zaeviduje PD pořízením informace „I2160 Odstup strojvedoucího z HV“. Každé uzamčení EHV pro VPS je PD povinen neprodleně oznámit vedoucímu dispečerovi, který tento stav zaznamená do Záznamníku závad a mimořádných událostí.



## **12 PLÁNOVÁNÍ, REALIZACE POKRYTÍ VLAKU VE VPS**

### **12.1 Přehled vlaků s požadovanou službou VPS**

Vlaky s požadovanou službou VPS (vlaky s evidovanou žádostí o VPS, vlaky s žádostí o změnu služby VPS) jsou evidovány v jádře „**Vlaky k VPS**“.

#### **12.1.1** V jádře jsou zobrazeny:

- Vlaky s požadovanou VPS jsou nabízeny 6 hodin před předpokládaným příjezdem do bodu zahájení VPS.
- Provozním dispečerem zavedené lokomotivní vlaky (jízdy lokomotivních vlaků k další VPS) s poznámkou k vlaku „VPS“ (Poznámku „VPS“ k vlaku je nutné při rychlé objednávce ad hoc vlaku v desktop KADR vždy doplnit).

#### **12.1.2** Jízdy lokomotivních vlaků

Naplánování přesunu EHV pro VPS lokomotivního vlaku provádí PD na základě upozornění v jádře „**HV pro VPS**“. PD použije informaci „I0740 Objednávka ad-hoc vlaku“ a provede naplánování trasy lokomotivního vlaku.

- Je vyžadováno, aby **PD naplnil poznámku k vlaku klíčovým slovem „VPS“** (poznámka IM) a použil volbu automatické aktivace vlaku.
- Předpokládá se, pro jednotnost činnosti strojvedoucího na EHV pro VPS, že i vůči jízdě lokomotivního vlaku budou evidovány události jak „Přivěšení EHV pro VPS na rezervovaný vlak“, tak i „Odvěšení EHV pro VPS z vlaku“. Strojvedoucí EHV pro VPS nebo výpravčí musí tyto časy PD nahlásit.

## **13 BONUS-MALUS/VPN PDD**

### **13.1 Sankční vlaky**

#### **13.1.1** Systém odměňování výkonu je založen na přiřazení odpovědnosti za vzniklé narušení provozování drážní dopravy.

#### **13.1.2** Kategorie odpovědnosti:

- provozovatel dráhy,
- dopravce,
- ostatní (externí a sekundární důvody).

#### **13.1.3** Po 12 hodinách od polohy v cílové stanici nebo v místě odstavení se nastaví cílové zpoždění, ze kterého se určuje, jestli je vlak sankční. Do režimu sankčních vlaků spadají vlaky:

- osobní dopravy, zpožděné 15 a více minut,
- nákladní vlaky, zpožděné 60 (240, **úprava bude vyhlášena**) a více minut.

### **13.2 Zdůvodnění narušení**

#### **13.2.1** Uživatelem ISOŘ CDS:

- nelze zdůvodnit duplicitním kódem pro stejnou část jízdy,
- nelze zdůvodnit 0minutové zpoždění pro potvrzenou část jízdy,
- nelze zdůvodnit více než je přírůstek zpoždění.

#### **13.2.2** Výjimkou je výpočet přírůstku po oživení odstaveného vlaku, který se rovná absolutní hodnotě zpoždění na odjezdu.

#### **13.2.3** Pomocí zprávy V0803 na **Web ISOŘ**:

- nelze zdůvodnit duplicitním kódem pro stejnou část jízdy,

- nelze zdůvodnit 0minutové zpoždění pro potvrzenou část jízdy,
- nelze zdůvodnit více než je přírůstek zpoždění,
- nelze smazat / editovat narušení založené uživatelem ISOŘ CDS nebo s prvotní analýzou.

#### **13.2.4** Automaticky serverem ISOŘ CDS:

- kontrola probíhá každých 20 minut z důvodu dodatečné editace dat,
  - na vstupním bodě státní hranice (dále jen „SH“) a hranici infrastruktury (dále jen „HI“) kódem O5;
  - pro vlaky s předpokládaným zpožděním se doplňují kódy O9 a O3. Po potvrzení se tyto kódy většinou nahrazují v provozní aplikaci,
- pro vlaky mimo zbytkovou kapacitu a 24 hodin po dojetí, nebo odstavení vlaku a hodinu po potvrzení jízdy v místě případného automatického doplnění narušení probíhá 3 kolové zdůvodňování sankčních vlaků kódem D2 (prvotní analýza: „Automaticky doplněno“), porovnání dojezdového zpoždění s počtem zdůvodněných minut v celé trase, pokud chybí zdůvodněné minuty:
  - 1. kolo – doplnění kódu D2 od začátku trasy od 2 minut výše → pokud stále není dostačující →;
  - 2. kolo – doplnění kódu D2 od začátku trasy pro 1minutové přírůstky → pokud stále není dostačující →;
  - 3. kolo – doplnění kódu D2 pro nezdůvodněné vlaky – doplnění kódu D2 s 1 minutou pro půlminutové přírůstky (0:30 – 0:59).

#### **13.2.5** Limity pro práci s narušením:

- do 60 minut by se měl vyjádřit výpravčí a doplnit zdůvodnění;
- do 180 minut reaguje dispečer;
- od 180 minuty se může vyjádřit dopravce ke kódům v jeho odpovědnosti, po 24 hodinách k ostatním kódům;
- 10 pracovních dní má dopravce na stanovisko;
- při nesouhlasu dopravce má SŽ 45 dní na reakci;
- při nesouhlasu SŽ má dopravce dalších 10 pracovních dní na reakci;
- pokud i nadále všichni nesouhlasí, má SŽ 10 pracovních dní na předání arbitrovi;
- 10 pracovních dní má arbitr na rozhodnutí.

### **13.3** Editace narušení

#### **13.3.1** Analýza SŽ:

- 45 dní lze editovat narušení ze strany analýzy SŽ;
- to ale končí zamčením od dopravce (od 3 hodiny do 10 dní může jen reálně editovat kód, minuty a část jízdy), potom s omezením na ostatní položky; do 400 dní může libovolně doplnit „Poznámka k uzavřenému narušení“.

### **13.4** Zobrazení na klientovi ISOŘ CDS

#### **13.4.1** Dialog Nevýřízené nesouhlasy dopravce a prezentace počtu nesouhlasů ve stavovém řádku vidí pouze uživatelé po povolení práva v Administraci. Práva má pouze role Analýza jízdního řádu.

### **13.5** Proces schvalování na klientovi ISOŘ CDS

#### **13.5.1** Vytvořením nového narušení dojde k založení jeho stanoviska „čeká se na dopravce“:

- Do 180 minut lze narušení editovat/odstranit bez omezení (podle role a práv) a dopravce ke stanovisku nemá přístup.
- Nad 180 minut / 24 hod se stanovisko s odpovědností dopravce/ostatní a provozovatel zobrazí v aplikaci dopravci a ten se může začít vyjadřovat. Dokud se dopravce ke stanovisku nevyjádří, lze narušení stále editovat.
- Pokud se dopravce vyjádří souhlasem/nesouhlasem, narušení se uzamkne pro editaci. Lze editovat pouze položky mimo kód narušení, minuty a část jízdy.
- Dopravce má na vyjádření 10 pracovních dní, do té doby, pokud to editační práva dovolují, lze editovat narušení z klienta ISOŘ CDS.

### **13.6 Možnosti role Analýza jízdního řádu**

**13.6.1** Editace jízdy – Zrušit – smazání zadaného narušení jízdního řádu; dostupné pouze v případě práv pro editaci narušení, role analýza může smazat narušení s uzavřenými stanovisky do 10 pracovních dní od potvrzené části jízdy. Tzv. „Reakce na unáhlené rozhodnutí dopravce“ pro možnost nápravy uzavřených stanovisek. Před pokusem o smazání je informační hláška, zda chce opravdu smazat Ano/Ne.


### **13.7 Zobrazení na Webu ISOŘ – „Narušení jízdního řádu“**

**13.7.1** Pokud má uživatel patřičná práva podle role, pak se v menu vedle „Dotazy“ zobrazí volba „Narušení jízdního řádu“.

**13.7.2** Kliknutím na číslo vlaku se zobrazí Přehled jízdy vlaku. Kliknutím na kód narušení nebo ikonu stanoviska se zobrazí Průběh odsouhlasení.

**13.7.3** Kód příčiny se v seznamu neodsouhlasených narušení prezentuje ze stanoviska a může se lišit oproti kódu v trase. Jedná se o návrh ze strany dopravce v průběhu vývoje stanoviska. V trase se tento kód změní až po reakci SŽ.

**13.7.4** Tlačítko „Hromadný souhlas“ lze použít pro skupinové odsouhlasení 1 až všech viditelných záznamů na stránce. Tlačítko se aktivuje po zatržení záznamů ve sloupci „Vyjádřit se“.

**13.7.5** Kliknutím na  dojde k vyvolání formuláře pro vyjádření se. Na formuláři jsou informace o vybraném narušení a vlaku, ke kterému patří. Uživatel buď souhlasí, nebo nesouhlasí a uvádí povinné „Vyjádření“ a může navrhnout změnu kódu a minut narušení.

### **13.8 Proces schvalování na webu**

#### **13.8.1 Narušení nabývá těchto stanovisek a má tyto lhůty k vyjádření:**

- Vytvořením nového narušení dojde k založení jeho stanoviska „čeká se na dopravce“:
  - Stanovisko se zobrazí v seznamu po 180 minutách od založení kódu narušení v případě kódu narušení v odpovědnosti dopravce / po 24 hodinách u odpovědnosti provozovatel nebo ostatní. Dopravce se může začít vyjadřovat. Dokud se dopravce ke stanovisku nevyjádří, lze narušení stále editovat a mazat. Pokud je čas zdůvodněné části jízdy vlaku starší než 24 hodin, pak při změně u kódu narušení ze strany provozovatele běží editační rezerva 15 minut. Po těchto minutách se dopravci zobrazí editovaný kód.
  - Pokud se dopravce vyjádří souhlasem/nesouhlasem, narušení se uzamkne pro editaci. Lze editovat pouze položky mimo kód narušení, minuty a část jízdy.
  - Dopravce má na vyjádření 10 pracovních dní.
- Dopravce se vyjadřuje:
  - Souhlasí – ukončení kauzy.

- Nesouhlasí – SŽ má 45 dní na vyjádření ke stanovisku „čeká se na SŽ“.
- Je nečinný – automatický souhlas po 10 pracovních dnech a ukončení kauzy.
- SŽ se vyjadřuje k 1. nesouhlasu dopravce:
  - Souhlasí – ukončení kauzy.
  - Volí kompromis – aktualizuje původní návrh a zakládá nové narušení.
  - Nesouhlasí – trvá na původním návrhu.
  - Je nečinný – po 45 dnech automatická změna kódu narušení na D2 a ukončení kauzy.
- Dopravce se vyjadřuje podruhé:
- Souhlasí – ukončení kauzy.
  - Nesouhlasí – změna stanoviska na „předat arbitrovi“.
  - Je nečinný – automatický souhlas po 10 pracovních dnech a ukončení kauzy.
- Předání arbitrovi ze strany SŽ – do 10 pracovních dní musí SŽ předat podklady arbitrovi.
- Rozhodnutí arbitra:
  - Do 10 pracovních dní se arbitr rozhodne a SŽ aktualizuje stanovisko podle jeho vyjádření na:
    - vina SŽ – konec kauzy, změna kódu narušení na odpovědnost provozovatele,
    - vina DOPRAVCE – konec kauzy, změna kódu narušení na odpovědnost dopravce,
    - vina NIKDO – konec kauzy, automatická změna na kód O0,
    - nečinnost – vina NIKDO.

## **14 POVINNOSTI PROVOZNÍHO DISPEČERA PRO DOHLED NAD KVALITOU DAT**

### **14.1 Obecné povinnosti provozního dispečera pro dohled nad kvalitou dat**

**14.1.1** PD pro dohled nad kvalitou dat (dále jen „PD Dohled“) průběžně sleduje informace v dialogu „Podezřelé vlaky“, „Chybné informace“ a „Podezřelé informace“, které vyhodnocuje a následně zajišťuje správnost a úplnost dat. Rovněž kontroluje stav zahájení/ukončení omezení infrastruktury.

**14.1.2** Nápravu dat provádí na základě zjištěných informací z aplikace ISOŘ, popřípadě z jiných aplikací nebo přímo dotazem u zaměstnance, který informaci pořídil nebo ji za něj pořídila automaticky svěřená aplikace.

**14.1.3** V případě závažnějších závad v ISOŘ komunikuje PD s HelpDesk Oltis.

### **14.2 Výluky dopravní služby**

**14.2.1** Provozní dispečer pro dohled nad kvalitou dat (dále jen „PD Dohled“) shromažďuje a ukládá depeše o změnách ve výlukách dopravní služby (dále jen „VDS“). Změny průběžně kontroluje s plány z DOMIN, případné nesrovnalosti nebo pochybnosti řeší se zpracovatelem edps. V případě nedostupnosti zpracovatele zapracovává změny do DOMIN.

**14.2.2** V okně „Seznam výluk dopravní služby“ kontroluje seznam VDS. VDS podbarvené červeně jsou plány VDS, které:

- nebyly zahájeny a měly být zneplatněny (zakázány) Ř O12 nebo PD – PD Dohled kontaktuje příslušného PD, aby provedl zneplatnění, včetně důvodu zneplatnění;

- nebyly správně zahájeny a v DOMIN vznikl duplicitní záznam – PD Dohled pořídí skutečnost u plánované VDS a zajistí smazání duplicitní VDS z DOMIN. O pořízení duplicity informuje příslušného zaměstnance (např. elektronickou zprávou);
- nebyly zahájeny z důvodu odřeknutí na straně OŘ (nebyl upraven plán v DOMIN podle Provozního řádu DOMIN) – PD Dohled zašle informaci na příslušného zaměstnance na OŘ, který neprodleně zajistí úpravu plánu v DOMIN.

### **14.3 Předpokládané a nepředpokládané výluky**

**14.3.1** V okně „Omezení infrastruktury“ kontroluje seznam přijatých omezení infrastruktury z DOMIN a provozních aplikací pro vedení dopravní dokumentace a ISOR. Omezení infrastruktury podbarvené červeně jsou omezení, která:

- nebyla zahájena a měla být zneplatněna – PD Dohled kontaktuje příslušného PD, aby provedl zneplatnění, včetně důvodu zneplatnění;
- nebyla správně zahájena a v DOMIN vznikl duplicitní záznam – PD Dohled pořídí skutečnost u plánovaného omezení infrastruktury a zajistí smazání duplicitního omezení infrastruktury z DOMIN. O pořízení duplicity informuje příslušného zaměstnance (např. elektronickou zprávou);
- nebyla zahájena z důvodu zrušení nebo odvolání (nebyl upraven plán v DOMIN podle Provozního řádu DOMIN) – PD Dohled kontaktuje příslušného zaměstnance SŽ, který neprodleně zajistí úpravu plánu v DOMIN;
- **nebyla v ISOR správně zahájena nebo ukončena – PD Dohled zjistí skutečný stav konkrétního omezení infrastruktury dotazem u příslušného PD nebo výpravčího a zajistí pořízení skutečnosti, popřípadě úpravu plánu, zneplatnění, popřípadě odřeknutí omezení infrastruktury.**

### **14.4 Pomalé jízdy**

**14.4.1** PD Dohled shromažďuje a ukládá depeše o pomalých jízdách a v okně „Pomalé jízdy“ v ISOR CDS kontroluje plnopočetnost a správnost seznamu pomalých jízd s vydanými depešemi. Případný rozpor mezi edps a seznamem pomalých jízd v ISOR CDS je nutno řešit s HelpDesk Oltis.

**14.4.2** Dialog Pomalé jízdy lze vyvolat v menu „Parametry → Pomalé jízdy“ nebo kliknutím na ikonu v horní nástrojové liště. Zobrazí se dialog „Seznam pomalých jízd“ s možností filtrace na „Staniční/Úseková“ a „Místo konání“. Dvojklikem na vybraný řádek, nebo pomocí tlačítka „Detail“, otevřeme dialog „Pomalá jízda“, který obsahuje podrobné informace. Na dialogu je možné doplnit hodnotu přírážky a odeslat stiskem OK. Pomalé jízdy s hodnotou přírážky ovlivňují předpokládané časy jízdy vlaků v daném bodě/úseku.

**14.4.3** Pomalé jízdy jsou v seznamu barevně odlišeny takto:

- žluté podbarvení – pomalá jízda začíná za 12 hodin,
- červené podbarvení – pomalá jízda začíná za 1 hodinu,
- světle modré podbarvení – u PJ došlo ke změně nebo aktualizaci.

### **14.5 Kontrola rozboru vlaku**

**14.5.1** Pokud výpravčí zjistí nesprávný rozbor vlaku, neprodleně kontaktuje PD. PD rozhodne o zadržení vlaku (vystaví zákaz jízdy vlaku), kontaktuje dopravce a zajistí evidenci případu chybného rozboru v dokumentu „**Závady a mimořádné události – tzv. Šedivák**“.

**14.5.2** V případě zjištění chybného rozboru dispečerem pro dohled nad kvalitou dat (zobrazení informace o chybném rozboru v PA), PD Dohled neprodleně kontaktuje dopravce a oznámí mu danou skutečnost s tím, že je třeba rozbor vlaku upravit. Do doby úpravy dat bude vlak:

- osobní dopravy zadržen v nejbližší stanici, kde pravidelně zastavuje pro výstup nebo nástup cestujících,
- nákladní dopravy zadržen v nejbližší stanici.

**14.5.3** Pokud zadržení vlaku, podle bodu 14.5.2, v nejbližší stanici není možné (např. z provozních důvodů), PD určí jinou vhodnou stanici zastavení, ze které vystaví Zákaz jízdy vlaku.

**14.5.4** Při zobrazení chybové informace „Číslo hnacího vozidla“, „Nepřípustné hodnoty rozboru“, „Neznámá funkce hnacího vozidla“ kontaktuje PD Dohled dopravce a oznámí mu danou skutečnost s tím, že je třeba informace vlaku neprodleně upravit. Do doby úpravy dat postupuje PD a výpravčí jako při špatném rozboru (bod 14.5.1, 14.5.2 a 14.5.3).

**14.5.5** Při zobrazení chybové informace „Neznámá řada HV“ nebo „Výskyt více HV stejného čísla“ kontaktuje PD Dohled dopravce a oznámí mu danou skutečnost s tím, že je třeba informace vlaku neprodleně upravit.

## **14.6 Kontrola dopraven převzatých na místní řízení**

**14.6.1** Kontrolu konkrétního převzetí dopravní na místní provoz provede PD Dohled při zobrazení informace „Stanice již převzata na místní řízení“ nebo „Stanice není převzata na místní řízení“ v okně „Chybné informace“.

**14.6.2** V případě, že odhalí nedostatek, neprodleně ho odstraní přidáním záznamu nebo jeho změnou či ukončením.

## **14.7 Kontrola tras**

**14.7.1** PD Dohled je povinen průběžně sledovat, kontrolovat a řešit:

- chybová hlášení v poolu „Chybné informace“ a „Podezřelé informace“ na spodní liště aplikace CDS;
- informativní hlášení systému v poolu „Provozní informace“ na spodní liště aplikace CDS;
- chybová hlášení v poolu „Podezřelé vlaky“ v horní liště aplikace CDS (k zobrazení chybových hlášení je nutno příslušné volby zaškrtnout v „Masce“ po rozkliknutí pravým tlačítkem myši na ploše poolu „Podezřelé vlaky“).

**14.7.2** PD Dohled sleduje – prostřednictvím poolu „Přirůstky zpoždění“ – řešení nezdůvodněných zpoždění vlaků ostatními PD a spolupracuje s nimi na nápravě nedostatků a závad.

## **14.8 Řešení chybových hlášení v poolu „Podezřelé vlaky“**

**14.8.1** Při zobrazení chybné informace „Násobné využití trasy vlaku“ – Zpráva z KADR V7551, V7552 – chyba aktivace/deaktivace vnitřního úseku trasy z KADR – PD Dohled provede kontrolu správného naplánování vlaku. V případě chybného plánování zajistí ve spolupráci s přidělcem kapacity SŽ správný přiděl kapacity.

**14.8.2** Při zobrazení chybné (podezřelé) informace:

- „Nepotvrzená výchozí“ a „Nepotvrzená cílová“ – informují PD Dohled o chybějící informaci o odjezdu z výchozího dopravního bodu nebo o chybějícím příjezdu do cílového dopravního bodu. PD Dohled ve spolupráci s příslušným PD, případně výpravčím, ověří důvod chybějících informací a zajistí nápravu. V případě, že vlak odjel z jiného výchozího dopravního bodu nebo již do cílového bodu nedorazil, zajistí PD Dohled deaktivaci neprojeté části trasy.
- „Trasa odchylně“, která upozorňuje na přeložení trasy vlaku s násobným průjezdem v uzlu nebo na rozpor – PD Dohled zkontroluje podle naplánované trasy vlaku správný sled dopravních bodů a po dohodě s příslušným PD, případně výpravčím, opraví trasu vlaku v CDS. Vícenásobné průjezdy uzlem PD Dohled opraví přeložením trasy v mapě volbou ikony „Vlak“ v menu aplikace CDS (tzv. modrá mašinka). Rozpor odjezdové traťové koleje z bodu a příjezdové traťové koleje do následujícího bodu PD Dohled řeší ve spolupráci s příslušnými výpravčími.
- „Narušeno vlakem“ PD Dohled kontroluje, zda je výpravčím nebo PD doplněno číslo rušícího vlaku.

- „Neodjetý vlak“ PD Dohled kontroluje, proč vlak neodjel ve stanoveném čase (do poolu padají vlaky, který neodjely z výchozí stanice 60 minut po stanoveném odjezdu).
- „Nepřesný plán“ – chybové hlášení oznamuje, že vlak má v trase vlaku jiné dopravní body, než je stanoveno JŘ. PD Dohled ve spolupráci s příslušným PD zjistí správný stav a opraví trasu vlaku.
- „Časová poloha“ – chybové hlášení upozorňuje na příliš velké zpoždění a náskok. PD Dohled ve spolupráci s příslušným PD kontrolují, zda v prognóze vlaku nedojde k překročení časového rámce vlaku a pokud ano, činí opatření k řešení tohoto stavu.
- „Jízda vlaku po obsazené koleji“ – chybové hlášení upozorňuje PD Dohled na stav, kdy trasa vlaku vede po koleji obsazené odstaveným vlakem nebo zátěží. PD Dohled ve spolupráci s příslušným PD, výpravčím a případně s příslušným dopravcem prověří, zda je kolej skutečně ještě obsazena.
- „Nedojetý vlak“ – upozorňuje na stav, kdy systém hlásí, že vlaku chybí informace o jízdě v následujícím bodě v trojnásobku pravidelné jízdní doby. PD Dohled upozorní příslušného PD, který zjistí důvod chybějících informací a společně zajistí řešení situace.

#### **14.8.3** Při zobrazení chybových hlášek:

- „Trasu vlaku nelze přeložit“ – Zpráva „V7570 Plán vlaku“ z dispečerského systému dopravce ČD Cargo (dále jen „DISC“) – rozdílný směnový plán mezi aplikací ISOŘ a DISC,
- „Vlak je již odstaven“ – Zpráva „V7570 Plán vlaku“ z DISC – požadavek na odstavení vlaku – vlak již odstaven v ISOŘ na propad kapacity,
- „Vlak již ukončil jízdu“ – Zpráva „V7570 Plán vlaku“ z DISC v případě dodatečných změn v DISC.

PD Dohled kontaktuje HelpDesk SO.

### **14.9 Nesprávně zadané informace k jízdě vlaku (PMD)**

**14.9.1** Chyba „Potvrzení jízdy vlaku ve stanici bez odklonového JŘ“ na zpracování zprávy „V0803 Jízda vlaku“ znamená, že se na vlaku s nenapojeným provozním odklonem nepovolí prodloužení trasy v uzlu. PD Dohled dotazem zjistí skutečný stav a zajistí opravu dat.

- „PMD chybí čas“ – Ve zprávě „V7930 PMD“ chybí čas povinný Zahájení nebo Ukončení;
- „Podezřelé zpoždění“;
- „Podezřelý náskok“;
- „První příliš vzdálené potvrzení jízdy od výchozí stanice vlaku“;
- „Nepřípustná doba čekání“ – chybová hláška se zobrazuje v těchto případech:
  - údaj „povolit Odjezd“ obsažený v informaci je naplněn neplatným časem, nebo zcela chybí;
  - čas „povolit Odjezd“ je větší než aktuální čas + 3 hodiny;
  - čas „povolit Odjezd“ je menší než aktuální čas;
  - čas „povolit Odjezd“ je větší než předpokládaný čas odjezdu v řešeném bodě navýšený o 3 hodiny;
- „Pravděpodobně stará identifikace vlaku“ - chybová hláška se zobrazuje v případě odmítnutí zpracování zprávy pro chybný výběr vlaku (chybí jízda na správný vlak);
- „Předpokládané zpoždění na odjezdu z cílové stanice“;
- „Předpokládané zpoždění na příjezdu do výchozí stanice“;



- „Překrytí tras vlaků“;
- „Příjezd vlaku do výchozí stanice“;
- „Příjezd vlaku s narušení na odjezdu“;
- „Nenalezen vyhovující vlak“;
- „Nesprávný čas“ – chybová hláška se zobrazuje v případě nesprávně zadaného času (nezadaný čas + budoucí čas + příjezd vyšší odjezdu + protičas návratu + nesousední body > 4 km vzdáleny se shodným časem + protičas vůči předchozí stanici + protičas vůči následující stanici).

PD Dohled kontaktuje zaměstnance, který zadal informaci a vyžádá si úpravu.

#### **14.9.2** Při zobrazení chybových hlášek:

- „Nenalezen JŘ k vlaku“ – Zpráva V0803 chybné číslo vlaku z provozní aplikace (PA) mimo platný JŘ,
- „Neplánovaná jízda před výchozí stanicí vlaku“ – Zpráva V0803 potvrzení jízdy vlaku před výchozí stanicí,
- „Neplánovaná jízda vlaku“ – Zpráva V0803 vlak má JŘ, ale není aktivován, kontrola naplánování vlaku,
- „Neplánovaná jízda vlaku, je odstaven“ – Zpráva V0803 na vlak, který je odstaven, chybná identifikace vlaku,
- „Neplánovaná jízda za cílovou stanicí vlaku“ – Zpráva V0803 jízda vlaku za cílovou stanicí,
- „Stanice není na trase vlaku“ – Zpráva V0803 jízda vlaku s podezřelou informací buď o chybném čísle vlaku nebo vlak neprojíždí dopravním bod nebo stanice nenalezena, ve stanici neexistuje uvedená kolej,
- „Vlak nelze přečíslovat“ – Zpráva V0803 jízda vlaku s podezřelou informací, že vlak již projel bodem přečíslování nebo jde o chybné přečíslování – zřejmě nebyl dodržen plán vlakové dopravy (např. končící vlak/výchozí vlak).

PD Dohled kontaktuje zaměstnance, který zadal informaci a vyžádá si informace o skutečnosti. Na základě skutečnosti rozhodne o úpravě zadání zaměstnancem.

**14.9.3** „Opakované potvrzení jízdy vlaku“ – K chybové hlášce dochází v případě potvrzení jízdy vlaku dvěma různými uživateli. PD Dohled provede porovnání údajů, v případě rozporu kontaktuje výpravčího a zadá informace v souladu s dopravní dokumentací výpravčího.

**14.9.4** „Rušení nepotvrzené jízdy vlaku“ – PD Dohled přezkontroluje zrušení jízdy vlaku a chybovou hlášku smaže.

**14.9.5** „Vlak nemá odjezd z výchozí stanice“ – PD Dohled kontaktuje zaměstnance, který má za povinnost informaci pořídit a vyžádá si neprodleně zadání informace. V případě krácení trasy provede ve spolupráci s PD úpravu trasy vlaku.

### **14.10 Ostatní chybová hlášení**

#### **14.10.1** Při zobrazení chybových hlášek:

- „Zpráva je starší než 72 hodin“ – zpravidla znovu oživený vlak v EDD po odstávce s neodeslanými zprávami.
- „Rušící neoprávněná zpráva“ – pravděpodobně již jízda byla zrušena jiným uživatelem.
- „Duplicitní aktivace vlaku“ – dodatečná aktivace vlaku na vlak plánovaný náhradním pořízením v ISOŘ.
- „Duplicitní deaktivace vlaku“ – Zpráva V7552 Deaktivace trasy z KADR – dodatečná deaktivace vlaku na vlak odřeknutý náhradním pořízením v ISOŘ.
- „Nelze zkrátit trasu vlaku“ – zpravidla chybně pořízená deaktivace z KADR.

- PD Dohled po kontrole skutečnosti chybovou hlášku smaže.

**14.10.2** „Neznámé číslo stanice“ – PD Dohled kontaktuje zaměstnance, který zadal informaci a vyžádá si opravu informace. V případě chyby na ISOŘ kontaktuje HelpDesk SO aplikace.

**14.10.3** „Vlak úsek rušených dat již projel“ – dopravce ruší původní rozbor a pořizuje nové (aktualizuje zprávu). Chybová hláška se zobrazuje:

- při příjmu zprávy V1266,
- při příjmu zprávy V0046 Rozbor vlaku.

PD Dohled provede kontrolu úplnosti dat. V případě chybného pořízení kontaktuje PD Dohled zaměstnance, který zadal informaci a vyžádá si úpravu dat.

**14.10.4** Při zobrazení chybových hlášek:

- „Nelze zrušit žádost o posouzení odstavení“,
- „Nenalezen odpovědný dispečer“,
- „Systémová chyba – došlo k neočekávané výjimce“,
- „Systémová chyba – neidentifikována“,
- „Systémová chyba – struktura zprávy“.

PD Dohled kontaktuje HelpDesk SO.

## **15 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

### **15.1 Zrušovací ustanovení**

**15.1.1** Dnem nabytí účinnosti tohoto pokynu se zrušují:

- Provozní řád ISOŘ, č. j. S45850/2016-SŽDC-O12
- Příkaz náměstka generálního ředitele pro řízení provozu, č.j. 14265/2017-SŽDC-GR-O12

### **15.2 Účinnost**

**15.2.1** Tento Provozní řád nabývá účinnosti 1. 12. 2019.

## **16 SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY V AKTUÁLNÍM ZNĚNÍ**

Prohlášení o dráze, vztahující se na příslušný kalendářní rok v aktuálním znění.

**SŽ D1 ČÁST PRVNÍ** – Dopravní a návěštní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem.

SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy.

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

SŽ Is10 – Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS).

SŽDC D7 – Předpis pro operativní řízení provozu.

**SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností.**

**SŽ SM100 – Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy.**

**SŽ SM102 – Používání provozních aplikací pro řízení provozu a organizování drážní dopravy.**

**Směrnice SŽDC č. 109 – Zobrazování prvků listu grafikonu vlakové dopravy v provozních aplikacích pro organizování a řízení drážní dopravy.**

Zákon 181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů (zákon o kybernetické bezpečnosti).

## PŘÍLOHA A (normativní)

## Pomocný formulář provozního dispečera při havárii ISOŘ

[illegible]

**Ověřovací doložka konverze dokumentu**

Ověřuji pod pořadovým číslem **3168740**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **58** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Libor SKLENIČKA**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **23.11.2022 13:47:33**



**c1089669-776b-4ae9-bd5e-916e0a2fa7f1**