

SŽ SM099

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

účinnost zveřejněním v eDAP

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

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

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

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

© Správa železnic, státní organizace, 2023

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

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval

PŘEDMLUVA

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

OBSAH

	strana
ČÁST PRVNÍ ÚVOD.....	11
ČÁST DRUHÁ SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY.....	12
ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ.....	19
ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST.....	22
ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	23
příloha A (normativní) UPŘESNĚNÍ POSTUPŮ PŘI ŘEŠENÍ PROVOZU BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ.....	26
příloha B (normativní) KONTAKTNÍ OSOBY NA VÝROBCE/DODAVATELE DT-VÝHYBKÁRNA A STROJÍRNA, A.S. PROSTĚJOV.....	32
příloha C (normativní) TYPOVÁ ČINNOST DŽIN – DISPEČERA ODDĚLENÍ DISPEČINKU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	33
příloha D (normativní) TYPOVÁ ČINNOST HDI – DISPEČERA SKUPINY HLAVNÍHO DISPEČERA INFRASTRUKTURY	37
příloha E (normativní) TYPOVÝ POKYN OŘ.....	38
příloha F (normativní) EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O KALAMITU.....	39
příloha G (normativní) EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VÝPOMOC.....	40

ROZSAH ZNALOSTÍ

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

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

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

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
ředitelé OŘ, CDP, CTD, SŽT a HZS SŽ	informativní: celá směrnice
náměstci pro provoz infrastruktury OŘ	úplná: celá směrnice
zaměstnanci GŘ, OŘ podílející se na sledování a hodnocení provozní situace v infrastruktuře	úplná: část první a druhá, příloha B, C, D informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci CTD podílející se na sledování stavu infrastruktury ve správě CTD	úplná: část první; část druhá, článek 2, 3 informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci GŘ a OJ Správy železnic, podílející se na přípravě a provozování dráhy během NMJ	úplná: část první; část druhá, článek 2, 3, 5, 6, 7; část třetí, příloha A, C, D, F, G informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci zařazení do nehodových dozorů GŘ, OŘ a CDP, nehodových pohotovostí CTD a nehodových a poruchových pohotovostí OSPD a OSŘP na OŘ	úplná: část první a čtvrtá informativní: zbytek směrnice
ústřední dispečer, hlavní dispečer, vedoucí dispečer OORP CDP Správy železnic	úplná: část první; část druhá, článek 2, 3, 5, 6, část třetí, článek 11, 12, 13, 14; část čtvrtá, článek 16, 19; příloha A, článek A.1, A.3 informativní: zbytek směrnice
hlavní dispečer infrastruktury GŘ – HDI	úplná: celá směrnice
dispečer železniční infrastruktury na OŘ, dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP, elektrodispečer	úplná: část 1; část 2, čl. 2, 3, 5, 6, 7; část 3, čl. 10, 11, 12, 13, 14, 18; příloha A, čl. A.3.17 (1), A.3.19; přílohy C, F, G informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci HZS SŽ ve funkci velitel zásahu a dále zaměstnanci pracovišť OIS a COIS HZS SŽ	úplná: část první; část druhá, čl. 5, 6, 7; část třetí, čl. 10, 11, 12, 14; příloha A, čl. A.3.17 (1) informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci OJ zajišťující smlouvy s CPS na zajištění odklizení a likvidace následků NMJ	úplná: část třetí čl. 10; příloha A čl. A.2, A.5.2 informativní: zbytek směrnice

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci GŘ O8, O13 a O15 podílející se na řešení poruch výhybek na tratích TEN-T	úplná: část druhá, článek 8; příloha B informativní: zbytek směrnice
zaměstnanci OJ, pověření ředitelem OJ ke zpracování do pokynu podle přílohy E	úplná: celá směrnice

ZKRATKY A ZNAČKY

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

Aplikace

DŽIn	Aplikace na podporu dispečerského řízení provozuschopnosti
AVV	Systém dopravy zajišťující Automatické vedení vlaku
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COIS.....	Celostátní operační a informační středisko HZS SŽ
CPS	Cizí právní subjekt (v této směrnici zhotovitel pro Správu železnic)
CS/SSM.....	Centrální sklad Hradec Králové, Středisko svrškového materiálu Hranice
CTD	Centrum techniky a diagnostiky
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
DA SŽ	Dispečerský aparát řízení provozu Správy železnic
DOZ.....	Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení (dálková obsluha dráhy)
DŽDC.....	Dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP
DŽIn	Dispečer oddělení dispečinku železniční infrastruktury na oblastním ředitelství
ED	Elektrodispečer/elektrodispečink
GŘ.....	Generální ředitelství Správy železnic
HD.....	Hlavní dispečer řízení provozu
HDI	Souhrnná zkratka pro dispečera skupiny hlavního dispečera infrastruktury odboru provozuschopnosti GŘ Správy železnic a dispečink skupiny hlavního dispečera infrastruktury
HPS	Hodnocení provozní situace
HZS SŽ	Hasičský záchranný sbor Správy železnic
IS CSV	Informační systém – Centrální systém výluk
ISSP J2	Informační systém sledování pomalých jízd
JŘ.....	Jízdní řád
MD ČR.....	Ministerstvo dopravy České republiky
MIB	Magnetický informační bod, který je traťovou částí systému AVV
Modul HPS	Modul Hodnocení provozní situace aplikace DŽIn
MU.....	Mimořádná událost
MVTV	Montážní vůz trakčního vedení
NMJ	Nebezpečné meteorologické jevy
NPI OŘ.....	Náměstek ředitele oblastního ředitelství pro provoz infrastruktury
ODŽI	Oddělení dispečinku železniční infrastruktury na oblastním ředitelství
OIS.....	Operační a informační středisko zásahového obvodu HZS SŽ
OJ	Organizační jednotka Správy železnic
OOŘP	Oddělení operativního řízení provozu na CDP
OPI.....	Odbor provozu infrastruktury aparátu OŘ
OŘ.....	Oblastní ředitelství
OSPD	Organizační složka Správy železnic odpovídající za provozuschopnost dráhy na OŘ
OSŘP	Organizační složka Správy železnic, odpovídající za řízení provozu na OŘ
O8	Odbor nákupu a veřejných zakázek
O13	Odbor traťového hospodářství

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

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

ČÁST PRVNÍ ÚVOD

článek 1 Obecné pojmy

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

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

ČÁST DRUHÁ SLEDOVÁNÍ PROVOZNÍ SITUACE NA ÚSEKU PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY

článek 2 Systém operativního řízení provozuschopnosti

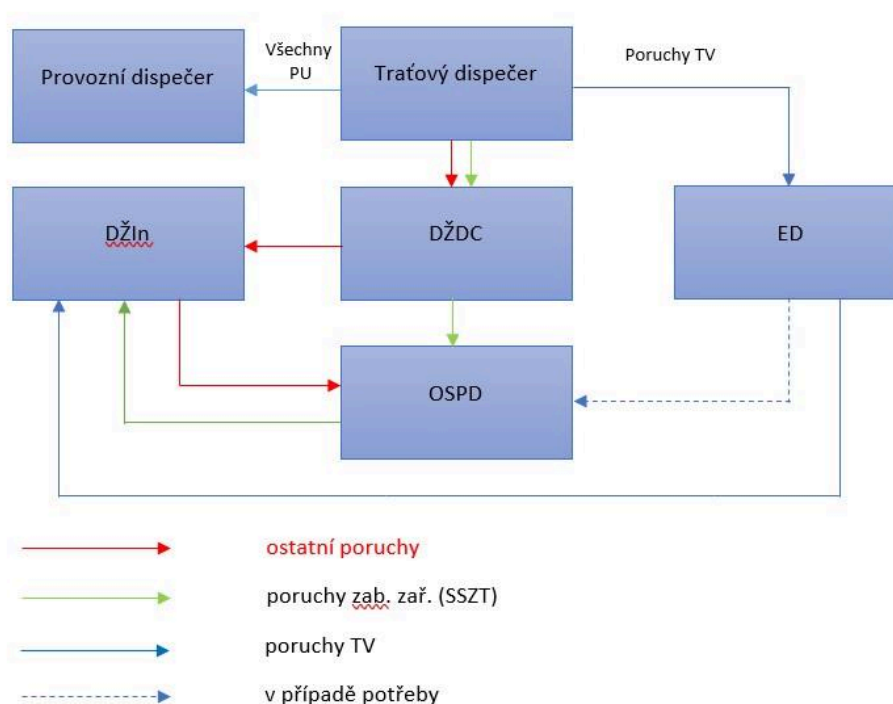
- (1) Pro zajišťování provozuschopnosti je zavedeno dispečerské řízení provozuschopnosti a operativní přenos informací o PU.
- (2) Dispečerské řízení provozuschopnosti je u OŘ zajišťováno systémem pohotovostí a dozorů. Operativní přenos informací o PU je v systému operativního řízení provozuschopnosti nezbytnou podpůrnou činností.
- (3) Systém operativního řízení provozuschopnosti sestává z:
 - a) dispečinků provozuschopnosti (DŽIn, DŽDC, ED)
 - b) poruchové pohotovosti odborných správ
 - c) nehodové pohotovosti odborných správ
 - d) nehodového dozoru OŘ
- (4) Nehodový dozor je dále zajišťován na úrovni Centrálních dispečerských pracovišť (dále jen „CDP“) a Centra techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“) a vrcholově na úrovni GŘ.
- (5) Správa železniční telematiky (dále jen „SŽT“) provozuje centrální pracoviště, které zajišťuje řešení poruch přenosových a datových sítí. Název tohoto pracoviště je Centrální Service Desk a kontakt na toto pracoviště je uveden v týdenním rozpisu nehodového dozoru Správy železnic.
- (6) Na OŘ jsou zřízena pracoviště Oddělení dispečinků železniční infrastruktury (dále jen „ODŽI“). Toto pracoviště je obsazeno dispečerem železniční infrastruktury (dále jen „DŽIn“). Za celý obvod OŘ shromažďují informace o PU. O PU jsou vedeny záznamy – evidence v aplikaci DŽIn.
- (7) Aplikace DŽIn slouží pro evidenci veškerých PU v obvodu OŘ a do této aplikace mají za povinnost zapisovat PU dispečeri ODŽI, elektrodispečink (dále jen „ED“) (PU na zařízení ve správě SEE, řeší příloha C.6 této směrnice) a dispečer železniční dopravní cesty SSZT OŘ na CDP (dále jen „DŽDC“) (PU na zařízení obsluhovaném z CDP, kde obnovení provozuschopnosti organizuje DŽDC).
- (8) Příslušný dispečer zadá PU do aplikace DŽIn bezprostředně po jejím ohlášení na své pracoviště minimálně jako rozpracovanou. Za správnost informace zadané do aplikace DŽIn odpovídá ten dispečer, který ji do aplikace zadal. To samé platí u i případné následné modifikaci záznamu. Záznamy v aplikaci DŽIn si zachovávají svoji historii. V případech, kdy je ED nebo DŽDC vytížen, například odstraňováním poruchy, pověří DŽIn, aby záznam do aplikace založil, případně dále doplňoval.
- (9) Rozpracované postupy při evidenci v aplikaci DŽIn jsou popsány v příloze C této směrnice.
- (10) Na GŘ SŽ je zřízeno pracoviště skupiny Hlavního dispečera infrastruktury (dále jen „HDI“). HDI je součástí odboru provozuschopnosti GŘ (dále jen „O15“), pracoviště HDI je fyzicky začleněno v Situačním centru SŽ. HDI užívá aplikaci DŽIn pro operativní sdílení informací na Situačním centru SŽ. HDI mimo jiné zpracovává Hodnocení provozní situace (dále jen „HPS“) a to prostřednictvím aplikace DŽIn a jeho modulu Hodnocení provozní situace (dále jen „modul HPS“).

Článek 3

Postupy při ohlašování, vedení evidence a odstraňování provozních událostí

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

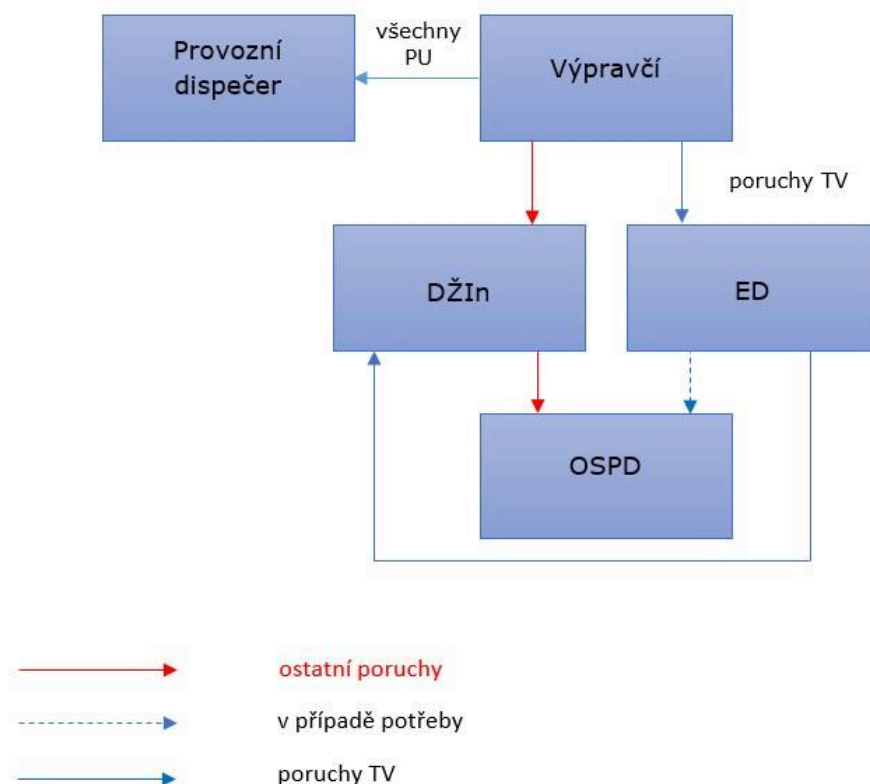
Ohlašování PU na tratích řízených z CDP



obrázek 1 – ohlašování PU na tratích řízených z CDP

- Všechny PU je povinen traťový dispečer oznámit příslušnému PD.
- Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje traťový dispečer přímo ED. ED informuje o ohlášené PU DŽIn. ED v případě potřeby kontaktuje OSPD. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje traťový dispečer prostřednictvím DŽDC. DŽDC informuje DŽIn, který následně avizuje OSPD.
- Poruchy (PU) na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT jsou ohlašovány traťovým dispečerem DŽDC, DŽDC si avizuje přímo OSPD (SSZT) a informuje DŽIn.
- Ostatní PU jsou ohlašovány prostřednictvím traťového dispečera přes DŽDC, který vždy informuje DŽIn. DŽIn následně avizuje příslušnou OSPD.

Ohlašování PU na tratích mimo CDP



obrázek 2 – ohlašování PO na tratích mimo CDP

- Všechny PU je výpravčí povinen oznámit příslušnému PD.
 - Poruchy a závady (PU) na trakčním vedení ohlašuje výpravčí přímo ED. ED informuje o ohlášené PU DŽIn. ED v případě potřeby kontaktuje OSPD. Ostatní PU na zařízení ve správě SEE ohlašuje výpravčí dispečerovi DŽIn, který následně avizuje OSPD.
 - Ostatní PU jsou ohlašovány výpravčím dispečerovi DŽIn, DŽIn avizuje příslušnou OSPD.
- (4) U poruch na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení ve správě SSZT platí další postup plně dle ustanovení článku 4.2.5 předpisu SŽ T100, tzn. že zpravený zaměstnanec OUZZ je povinen se co nejdříve spojit s příslušným výpravčím a potvrdit mu převzetí zprávy nebo zprávu od něho teprve převzít. Po převzetí zprávy o poruše nepřímou zpraveným zaměstnancem OUZZ výpravčí doplní zápis v Záznamníku poruch časem převzetí zprávy, příjmením a funkcí zaměstnance, který převzetí zprávy potvrzuje. Odstranění poruchy ohlašuje zaměstnanec OUZZ prvotně výpravčímu a následně DŽIn (s popisem příčiny a odstranění).
- (5) Zaměstnanec odstraňující následky PU průběžně informuje příslušného dispečera, tak aby ten je mohl předat a zajistit tím informovanost ostatních složek a eliminovat tak nadbytečnou komunikaci dalších subjektů se zaměstnancem pracujícím na odstranění PU. Pokud z nějakého důvodu zaměstnanec neinformuje dispečera, který ho na řešení PU povolal, příslušný dispečer si aktualizaci postupu prací a stavu infrastruktury aktivně vyžádá.
- (6) Při ohlášení PU uvede příslušný zaměstnanec všechny potřebné údaje, které jsou v danou chvíli k dispozici. Dispečer může stanovit prioritu odstraňování PU. Zaměstnanec OSPD

informuje dispečera o předpokládaném termínu odstranění PU bezprostředně poté co je schopen tento termín určit. Zaměstnanec OSPD komunikuje s dispečerem i v případech, kdy dojde ke zjištění posunu předpokládaného termínu odstranění PU, nebo kdy je zapotřebí povolat další odbornou správu či jiný zásah. Po ukončení PU zaměstnanec OSPD ohlásí ukončení PU (včetně způsobu odstranění).

- (7) Provozní dispečer CDP si sám podle vážnosti PU zhodnotí, zda je nutné si předpoklad vyžádat či nikoliv. Provozní dispečer CDP si v případě nutnosti činit provozní opatření vyžádá u dispečera DŽIn informaci o předpokladu ukončení PU nebo obnovení provozuschopnosti s omezením. Na způsobu aktualizace informace se dohodnou. Stanovení předpokladu obnovení provozuschopnosti je zpravidla možné až po fyzické prohlídce zařízení dotčeného PU.
- (8) Aplikace DŽIn eviduje aktuální přehled PU v infrastruktuře.
- (9) Centrální přehled informací o PU sítě SŽ je na úseku provozuschopnosti dráhy veden hlavním dispečerem infrastruktury.

článek 4

Vyhodnocování provozní situace

- (1) Vyhodnocování provozní situace je nedílnou součástí monitorování provozní situace a poskytuje tak výstupy pro plánování a manažerské řízení infrastruktury.
- (2) Každá PU vyžaduje vlastní vyhodnocení. Jeho obsah a náplň odpovídá okolnostem, rozsahu a vlivům, které měla PU v infrastruktuře na provozování dráhy, drážní dopravy nebo jiné činnosti v rámci SŽ i mimo SŽ.
- (3) K PU, kdy byl zastaven provoz, konala se nepředpokládaná výluka neprojednaná podle předpisu SŽ D7/2, došlo k mimořádné události a všem ostatním PU hodným zřetele (například PU trvale omezující provoz nebo obsluhu dráhy) zajistí ředitel OŘ jejich interní projednání.
- (4) Na základě výsledků projednání přijímá ředitel OŘ, nebo jeho zástupce na příslušném úseku, odpovídající opatření.
- (5) Vyhodnocení provozní situace provádí OPI v souvislostech s informacemi o provozně technickém stavu infrastruktury, které jsou na OPI zpracovávány. Tím je například výluková činnost v návaznosti na výsledky z diagnostiky.
- (6) Účelem vyhodnocení provozní situace a následným přijetím odpovídajícího opatření je, kromě jiného, zefektivnění činností, které jsou vykonávány při odstraňování PU, případně při odstraňování následků mimořádných událostí.
- (7) Součástí vyhodnocení provozní situace je doplnění požadovaných informací k jednotlivým PU v modulu HPS. Tuto činnost zajišťuje OPI.
- (8) OPI může být na základě rozhodnutí ředitele OŘ v činnosti podle odstavce (7) zastoupeno jiným pracovištěm OŘ, vždy však ve spolupráci s OPI. Zaměstnanec zastupujícího pracoviště nesmí být dispečer infrastruktury v aktivní službě (DŽIn, DŽDC, ED).
- (9) Zpracování a uložení informací o vyhodnocení provozní situace dokončí OŘ v modulu HPS aplikace DŽIn v pracovních dnech do 10:00 hodin. HPS za dny pracovního volna a pracovního klidu bude uloženo první následující pracovní den do 10:00 hodin. Tento termín je možné po vzájemné dohodě s HDI prodloužit.
- (10) Vyhodnocení provozní situace za celou síť SŽ provádí na základě údajů poskytnutých za všechna OŘ jednotlivými pracovišti OPI a CTD v pracovních dnech HDI.

článek 5

Oddělení dispečink železniční infrastruktury na OŘ – ODŽI

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

článek 6

Skupina hlavního dispečera infrastruktury SŽ – HDI

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

článek 7

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

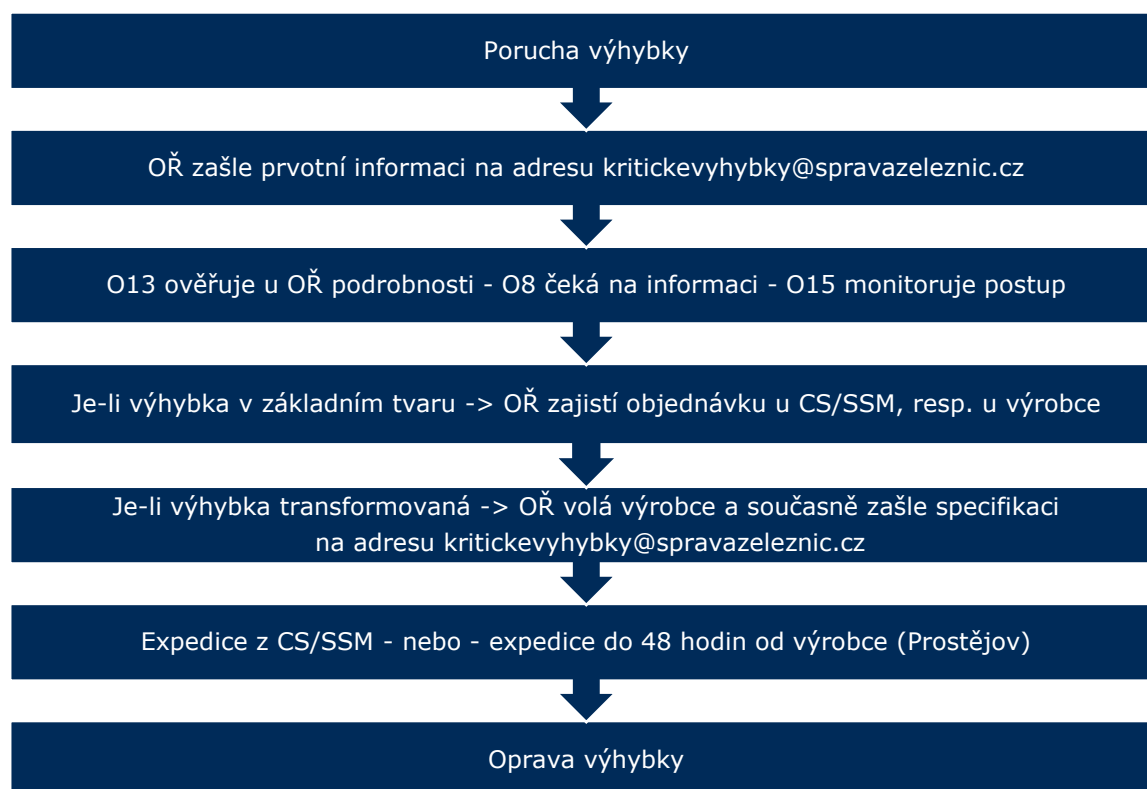
- (1) Český hydrometeorologický ústav (dále jen „ČHMÚ“) zasílá Správě železnic každý den Specializovanou předpověď počasí, během zimního období zasílá také Předpověď regionální pro zimní období (listopad – březen), a v případě výstrah během celého roku Výstražné informace a k nim upřesňující informace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

Článek 8

Omezení provozuschopnosti výhybek na tratích TEN-T

- (1) Je-li z důvodu zjištěné závady na součásti výhybky odborně způsobilou osobou OŘ rozhodnuto o vyloučení z provozu celé výhybky nebo její části, výhybka je situována v hlavní koleji tratě zařazené do sítě tratí TEN-T, a má-li toto rozhodnutí takový vliv na JŘ, že je nezbytné zavést náhradní dopravu, nebo odřeknout přidělenou kapacitu na dobu delší než 24 hodin, OŘ neprodleně informuje o takové skutečnosti generální ředitelství (dále i „GR“) elektronickou poštou na emailovou adresu kritickevyhybky@spravazeleznice.cz. Adresáty každé zprávy zaslané do této zástupné schránky jsou zástupci Odboru nákupu a veřejných zakázek (dále jen „O8“), Odboru traťového hospodářství (dále jen „O13“) a O15.
- (2) Obsahem prvotní zprávy musí být minimálně popis a lokalizace výhybky, obecný popis závady, fotodokumentace a zavedené opatření správce. Příklad informace: „Kritická závada na výhybce: ŽST Stříbro, výhybka číslo 1, příčný lom hrotu srdcovky 45 cm od hrotu s odlomením části temena v délce 28 cm, výhybka vyloučena, provoz v úseku Vranov u Stříbra – Stříbro zastaven.“
- (3) O13 po obdržení zprávy, tyto podklady posoudí, popř. si vyžádá další podklady a zpětně zasílateli zprávy i ostatním adresátům sdělí, zda na místo vyšle specialistu k posouzení závažnosti závady (např. s využitím speciálních diagnostických metod, které nejsou na OŘ k dispozici). Na základě posouzení zaslané dokumentace nebo výsledku místního šetření vydá O13 stanovisko k možnosti a podmínkám pro obnovení provozu a to neprodleně, jak to bude možné.
- (4) Není-li možné danou závadu součásti výhybky opravit jinak než její výměnou za novou, současně pokračuje omezení uvedené v první větě odstavce (1) a jedná-li se o součást výhybky, která není k dispozici na stavu zásob daného OŘ, postupuje OŘ podle odstavce (5) nebo (6).
- (5) **Výhybky v základním tvaru** mají na stavu zásob CS/SSM zajištěn tzv. Balíček náhradních dílů pro výhybky tratí TEN-T. Sortiment balíčku se skládá ze srdcovek, jazyků a opornic pro vybrané tvary výhybek a soustavy železničního svršku. V požadavkovém listu OŘ pro CS/SSM zdůrazní potřebu bezodkladného dodání náhradního dílu (dále jen „ND“) v rámci řešení kritického omezení provozuschopnosti. Pokud není ND na skladu CS/SSM, kontaktuje OŘ výrobce/dodavatele DT – Výhybkárnu a strojírnu, a.s. (dále jen „výrobce/dodavatel“).
- (6) **Transformované výhybky** mají u výrobce/dodavatel připraveny polotovary v jejich servisním skladu. Týká se náhradních dílů - jazyků, opornic a srdcovek pro výhybky soustav železničního svršku UIC60, S49 1. a 2. generace a R65, vyjma srdcovek typu PHS, SK, SK I a ZP. Zástupce OŘ zjistí přesnou technickou specifikaci ND, jak je uvedeno níže, a přímo kontaktuje zástupce výrobce/dodavatele. Kontaktovat výrobce/dodavatele smí OŘ výhradně v pořadí, jak je uvedeno v příloze B. Souběžně OŘ zašle informaci na emailovou adresu kritickevyhybky@spravazeleznice.cz obsahující přesnou technickou specifikaci potřebného ND nezbytnou pro jeho oficiální objednání (tvar výhybky, poloměr a úhel odbočení, technické vybavení – typ závěru, žlabové pražce, typ srdcovky, tepelné zpracování atd.). O8 na základě této obdržené informace bezprostředně vyhotoví a zašle objednávku výrobcí/dodavateli. Výrobce/dodavatel z uskladněného polotovaru vyrobí bezodkladně příslušný ND, a to včetně expedice ND od výrobce do 48 hodin od objednání.

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



obrázek 3 – schéma postupu při zajišťování náhradního dílu

článek 9

Nestabilní úseky

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

ČÁST TŘETÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ

článek 10 Obecné informace

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

článek 11 Štáb ochrany před nebezpečnými meteorologickými jevy

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

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

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

článek 12 **Komunikace úseku provozuschopnosti,** **řízení provozu a HZS SŽ**

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

článek 13 **Zajištění provozování drážní dopravy v omezeném rozsahu**

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

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

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

článek 14

Kalamita

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

článek 15

Zhodnocení činnosti během nebezpečných meteorologických jevů

- (1) Činnost při NMJ se na OŘ souhrnně vyhodnocuje jednou ročně za období od 1. října do 30. září a nejpozději do 30. listopadu se zpráva o vyhodnocení zasílá v elektronické uzavřené podobě na O15. V případě, že byla vyhlášena kalamita, zašle OŘ zvlášť informaci o jejím vyhodnocení nejpozději do 5 pracovních dnů po jejím ukončení na O15, taktéž v uzavřené elektronické podobě.
- (2) Vyhodnocení stavu kalamity by mělo min. obsahovat informaci o žadateli o vyhlášení kalamity, odsouhlasení vyhlášení, lokalizaci úseků s poruchami, seznam vyloučených úseků s časovým vymezením apod.

ČÁST ČTVRTÁ NEHODOVÝ DOZOR A POHOTOVOST

článek 16 Nehodový dozor

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

článek 17 Nehodová pohotovost

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

článek 18 Poruchová pohotovost

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

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

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

článek 19 **Společná ustanovení části čtvrté**

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

ČÁST PÁTÁ **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

článek 20 **Zmocňovací ustanovení**

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

článek 21 **Zrušovací ustanovení**

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

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

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

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

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

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

SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

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

SŽDC D7 – Předpis pro operativní řízení provozu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

příloha A (normativní)**UPŘESNĚNÍ POSTUPŮ PŘI ŘEŠENÍ PROVOZU
BĚHEM NEBEZPEČNÝCH METEOROLOGICKÝCH JEVŮ****A.1 Pomůcky štábu**

A.1.1 V rámci přípravy na provoz při NMJ uloží ředitel OŘ vypracování pomůcek štábu a jejich předložení vedoucímu štábu nejpozději 20 dnů před jednáním štábu v termínu podle článku 11 odstavec (3). Způsob uložení pomůcek na OŘ a jejich předávání mezi zaměstnanci zastupujícími vedoucího štábu je v kompetenci ředitele OŘ. Pomůcky se doporučuje držet také ve fyzických složkách a předávat společně s předávkou nehodového dozoru OŘ.

A.1.2 Pomůcky štábu (v elektronické podobě) předá OŘ na O15 nejpozději do 31. října příslušného roku. O15 zajistí jejich uložení na PPD pod záložkou Provozování dráhy / Legislativa a předpisy / Předpisy / SŽ SM099 ve složce příslušného OŘ. V rámci OŘ si štáb distribuuje dokumenty podle svého uvážení.

POMŮCKY ŠTÁBU:

- a) **Plánek OŘ s kontakty na OSPD.** Uvedou se kontakty na vedení odborných správ, provozní střediska, traťové okrsky apod.
- b) **Přehled úseků se zvýšeným rizikem tvorby překážek na trati.** Uvede se seznam míst v obvodu OŘ, kde při NMJ obvykle hrozí:
 - 1. Zvýšený výskyt pádů stromů s dopadovou vzdáleností ke stavbě dráhy
 - 2. Zvýšený výskyt tvorby závějí
 - 3. Výskyt naplavenin (např. bahno z polí)
 - 4. Zatopení nebo povodně
 - 5. Sesunutí svahů a skal
 - 6. Tvorba ledového tělesa v tunelech a na jejich portálech
 - 7. A další

Tento seznam zpracují OŘ formou tabulky v aplikaci MS Excel ve formátu *xlsx s rozdělením podle TTP, názvu tratě, názvu úseku, km polohy, typu ohroženého objektu a typu rizika. Může být doplněn o schematický plán obvodu OŘ s vizualizací evidovaných rizik.
- c) **Rozmístění pohotovostí a prostředků na odstraňování následků NMJ.** Uvede se přehled umístění pohotovostí a mechanizace použitelné na odstraňování následků NMJ.
- d) **Členové štábu.** Uvede se vedoucí štábu OŘ a jeho zástupce a dále seznam členů štábu podle jména a příjmení, pracovního zařazení (funkce), pracoviště na OŘ, telefonní a emailové kontakty.
- e) **Zaměstnanci odborně způsobilí posoudit sjízdnost kolejí.** Uvede se seznam odborně způsobilých zaměstnanců posoudit sjízdnost kolejí a jejich přiřazení k dopravnám s kolejovým rozvětvením a kontakty na tyto zaměstnance.
- f) **Důležité dopravní s prioritním zprovozněním.** Uvede se seznam důležitých dopravních včetně kolejí a výhybek, které je nutné zprovoznit, aby mohla být odvolána kalamita.

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

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

A.2 Příprava na spolupráci s CPS

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

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

A.3 Kalamita

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.3.10 Vedoucí štábu, nebo jím pověřená osoba před odsouhlasením kalamity, a je-li to věrohodným způsobem ověřitelné, prověří skutečný stav v oblastech, pro které má být vyhlášena. Poté vedoucí štábu nebo jeho zástupce rozhodne o odsouhlasení nebo zamítnutí žádosti.

A.3.11 DŽIn pověřený vyhlášením kalamity vedoucím štábu nebo jeho zástupcem vyhlásí kalamitu postupem a na kontakty dohodnuté na štábu NMJ, minimálně e-mailem a telefonicky. DŽIn zároveň zajistí avizování určených zaměstnanců OŘ. Zaměstnanci OSPD avizování DŽIn o vyhlášené kalamitě povolají, v případě potřeby, smluvně zajištěné CPS k nástupu na odklizení následků NMJ ve lhůtách dohodnutých na zasedání štábu.

A.3.12 Odvolání kalamity může nastat, až když jsou sjízdné traťové koleje (včetně kolejí dopraven bez kolejového rozvětvení). V dopravě s kolejovým rozvětvením, až když jsou sjízdné koleje a výhybky uvedené v přehledu zpracovaném dle části A.1.2 odstavce f) této přílohy.

A.3.13 Záznam/záznamy o sjízdnosti kolejí a výhybek dle části A.1.2 odstavce f) této přílohy nebo obnovení provozuschopnosti jiného zařízení infrastruktury dotčeného kalamitou, provede u výpravčího odborně způsobilá osoba OSPD v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, v aktuálním znění.

A.3.14 Při ukončení kalamity jsou v dopravě s kolejovým rozvětvením sjízdné pouze ty manipulační koleje a ostatní dopravní koleje a vlečky, jejichž provozovatelem je SŽ a které již záznamem o sjízdnosti určila odborně způsobilá osoba OSPD. Zbývající koleje a vlečky, jejichž provozovatelem je SŽ zůstávají nesjízdné do doby pořízení záznamu o sjízdnosti v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem v aktuálním znění.

A.3.15 Možnost odvolání kalamity ohlásí telefonicky odborně způsobilá osoba OSPD DŽIn, který o tom neprodleně informuje vedoucího štábu nebo jeho zástupce. Pokud jsou pro odvolání splněny podmínky, pověří vedoucí štábu nebo jeho zástupce DŽIn odvoláním kalamity. DŽIn o tom podá informaci na kontakty a způsobem dohodnutým na jednání štábu.

A.3.16 Každé vyhlášení a odvolání kalamity musí obsahovat specifikaci, pro jaký obvod je kalamita vyhlášována, respektive odvolávána (dopravní, traťové koleje, části nebo celé OS OSŘP, atd.)

A.3.17 Informace o vyhlášené nebo odvolané kalamitě

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

A.3.18 Doporučené pořadí odstraňování překážek po vyhlášení kalamity.

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

A.3.19 Evidence žádostí

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

A.4 Obecné zásady zajištění provozu v zimních podmínkách

A.4.1 Vedoucí štábu rozhoduje o svolání štábu nebo povolání některého dalšího člena štábu.

A.4.2 Vedoucí štábu rozhoduje a odpovídá za optimální rozsah nasazení mechanizace pro odklízení sněhu a ledu.

A.4.3 Využitelnost zaměstnanců řízení provozu OŘ v jednotlivých dopravních s kolejovým rozvětvením a dopravních bez kolejového rozvětvení bude projednána na pravidelném jednání štábu.

A.4.4 Funkci odpovědného zástupce objednavatele výluky při vyloučení koleje pro práci mechanizace na odstraňování sněhu a ledu smí vykonávat pouze zaměstnanec splňující požadavky na odbornou způsobilost stanovenou předpisem SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v aktuálním znění.

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

A.4.6 Výhybky se samovratným přestavníkem

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

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

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

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

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

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

A.5.3 Úsek provozu infrastruktury OŘ v průběhu zimy zajišťuje

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

A.5.4 Úsek řízení provozu OŘ v rámci přípravy provede

opatření k zajištění posouzení sjízdnosti manipulačních kolejí, ostatních dopravních kolejí a vleček, jejichž provozovatelem je SŽ, osobami odborně způsobilými OSPD před plánovanými posunovými jízdami, včetně stanovení časů, kdy musí být o posouzení sjízdnosti tyto osoby požádány.

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

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

příloha B (normativní)**KONTAKTNÍ OSOBY NA VÝROBCE/DODAVATELE
DT-VÝHYBKÁRNA A STROJÍRNA, A.S. PROSTĚJOV**

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

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

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

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

příloha C (normativní)**TYPOVÁ ČINNOST DŽIn – DISPEČERA
ODDĚLENÍ DISPEČINKU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY**

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

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

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

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

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

Komentář: OŘ organizačně zajistí, že výpravčí předají informaci o poruše a žádost o obnovení provozuschopnosti DŽIn. Obnovení provozuschopnosti může být dohodnuto podle vlivu na dopravu ihned nebo s odkladem na denní směnu zaměstnanců podílejících se na obnovení provozuschopnosti. Tato povinnost se netýká provozních událostí na trakčním vedení², které výpravčí hlásí přímo elektrodispečerům, a provozních událostí na zařízení, které je obsluhováno z CDP a které dopravní zaměstnanec CDP hlásí přímo DŽDC na CDP.

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

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

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

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

² Čl. 380–382 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

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

C.4 Trvale sleduje provozní situaci v infrastruktuře v obvodu OR prostřednictvím dostupných informačních zdrojů.

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

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

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

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

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

C.6 Vede centrální přehled o provozních událostech v infrastruktuře v obvodu OR.

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

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

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

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

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

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

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

C.8 Zajišťování ověřování sjízdnosti málo využívaných tratí

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

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

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

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

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

Postup podle tohoto bodu se týká výhradně řešení poruch MIB hlášených v souladu se SŽ PPD-1/2023³, kde jsou uvedeny postupy hlášení poruch MIB na úseku řízení provozu.

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

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

Podpůrné činnosti DŽIn – nepovinné

C.11 Helpdesk Dopravci

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

C.12 Zavádění pomalých jízd v systému ISSPJ2

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

C.13 Žádosti o přidělování kapacity dráhy SHV OŘ

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

C.14 Další zde neuvedené činnosti podle interních procesů OŘ

³ Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy SŽ PPD-01/2023

příloha D (normativní)**TYPOVÁ ČINNOST HDI – DISPEČERA
SKUPINY HLAVNÍHO DISPEČERA INFRASTRUKTURY**

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

D.1 Rozsah činnosti HDI ve vazbě na Situační centrum SŽ

Rozsah činnosti HDI uvedený v této příloze bude v kontextu s projektem Situačního centra SŽ podléhat vývoji. Předpokládá se proto, že rozsah činnosti HDI se může upravovat.

D.2 Rámcový rozsah činnosti HDI

- a) Dispečerská činnost při zajišťování dispečerského řízení provozuschopnosti za úsek provozuschopnosti.
- b) Sleduje stav provozuschopnosti infrastruktury, koordinuje a zajišťuje sled informací o omezení provozuschopnosti včetně postupu jejich odstranění.
- c) Eviduje, aktualizuje a informuje o změnách a vyhlášení „kalamity“ dle SM099 (zastavení provozů při NMJ).
- d) Komunikuje a spolupracuje s dispečerskými pracovišti úseku provozuschopnosti – DŽIn, elektrodispečink a DŽDC na CDP a nehodovými dozory a pohotovostmi OR.
- e) Spolupracuje s dílčími dispečinky na Situačním centru Správy železnic.
- f) Zajišťuje komunikaci a distribuci opatření mezi vedením SŽ a úsekem provozuschopnosti.
- g) Spolupracuje na ověřování sjízdnosti málo využívaných tratí v souvislosti s přidělováním kapacity dráhy podle směrnice SŽ SM072.
- h) Provádí vyhodnocení provozní situace v infrastruktuře za celou síť SŽ.

příloha E (normativní)**TYPOVÝ POKYN OŘ****E.1 Odůvodnění**

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

E.2 Pokyny ke zpracování

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

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

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

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

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

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

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

příloha F (normativní)**EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O KALAMITU**

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

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

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

EVIDENCE ŽÁDOSTÍ O VÝPOMOC

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

[illegible]

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **4201557**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **40** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Iveta VOPIČKOVÁ**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **06.12.2023 10:30:36**



34edf164-5c00-4e4b-acdd-bc2d11f29935