

NOVELIZACE PŘEDPISU D7/2 A ORGANIZOVÁNÍ VÝLUKOVÉ ČINNOSTI

**Ing. Jiří Witiska, Lenka Komínová
SŽDC, Generální ředitelství, Odbor operativního řízení a výluk, Praha**

1. ÚVOD

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) plní podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách úkoly spojené s bezpečným provozováním dráhy a drážní dopravy. Zákonem č. 77/2002 Sb., je SŽDC pověřena i rolí vlastníka a tím se na ní vztahují další povinnosti uložené zákonem o drahách (mimo jiné zajištění provozuschopnosti, údržby a opravy dráhy, a pečování o její rozvoj a modernizaci).

Při plnění povinností spojených se zajištěním provozuschopnosti dochází mnohdy k omezení provozování dráhy a drážní dopravy, a to z důvodu provedení stavebních prací na trati nebo v jejím okolí. Tato omezení mají dopad do organizování drážní dopravy, což způsobuje značné problémy nejen pro provozovatele dráhy, ale následně i pro provozovatele drážní dopravy.

Při přípravě a následné realizaci výluk je klíčovou činností kvalitní koordinace všech subjektů podílejících se na výluce a zpracování proveditelných dopravních opatření. Výluková činnost, která je prováděna na trati za provozu, by měla mít co nejnižší negativní vliv na dopravce a tím na kulturu cestování v osobní dopravě i na ekonomický dopad v osobní i nákladní dopravě.

Organizování výluk velmi ovlivnil vstup ČR do EU, tzn. přijetí evropských norem a nařízení. Proces organizačních změn vedoucí k zavedení „živé dopravní cesty“ probíhal od vzniku SŽDC 1. ledna 2003 až do 1. září 2011 kdy byly převedeni poslední zaměstnanci řízení provozu od Českých drah, akciové společnosti. Tento krok byl zásadní z pohledu organizování výluk především pro tvorbu opatření pro výluky, která začala být plně v kompetenci SŽDC a bylo nutné nastavení pravidel k projednání výluk mezi provozovatelem dráhy a dopravci.

Vzhledem k nutným organizačním změnám byl ke dni 15. prosince 2013 novelizován předpis SŽDC D7/2, a následně k 13. prosinci 2015 byla vydána 1. změna tohoto předpisu.

2. NOVELIZOVANÝ PŘEDPIS SŽDC D7/2 VE ZNĚNÍ S 1. ZMĚNOU

Předpis SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností je dokumentem interní legislativy SŽDC. Gestorským útvarem předpisu je Odbor operativního řízení a výluk (dále jen „O11“).

Předpis SŽDC D7/2 je závazný pro:

- a) zaměstnance provozovatele dráhy, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na výlukové činnosti, na činnostech s ní souvisejících, na řízení provozu a obsluze dráhy;
- b) dopravce, kteří na drahách SŽDC provozují drážní dopravu;

- c) zaměstnance dodavatelských a servisních organizací podílejících se na údržbě zařízení dopravní cesty, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na realizaci výlukové činnosti;
- d) právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC organizují a realizují výlukovou činnost;
- e) právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC konají pro SŽDC práce na zařízení, v důsledku které se zúčastňují výlukové činnosti, kterou zajišťuje SŽDC;
- f) cizí právní subjekt požadující výluky na základě smluvního vztahu se SŽDC;
- g) zaměstnance projekčních kanceláří podílejících se na přípravě projektové dokumentace, týkající se dopravní technologie a organizace výstavby.

3. ZÁKLADNÍ NÁZVY A POJMY

Většina pojmů se v principu nemění, došlo pouze k upřesnění či doplnění.

Výluka je úprava způsobu dopravního a provozního použití zařízení dopravní cesty vyžadující přijetí zvláštních technologických a technických opatření, při které dochází k omezení provozování dráhy a případně i k omezení provozování drážní dopravy.

Předpokládaná výluka je ve smyslu ustanovení tohoto předpisu výluka naplánovaná v rámci minimálně týdenního plánu výluk, pro kterou je zpracován výlukový rozkaz (dále jen „VR“), je povolena zmocněním a konaná podle tohoto VR.

Denní výluka je pro potřeby plánování výluk a tvorby VR v informačním systému „Centrální systém výluk“ (dále jen „IS CSV“) výluka konaná pouze v jednom kalendářním dni.

Noční výluka je pro potřeby plánování výluk a tvorby VR v IS CSV výluka konaná v noční době přes 0:00 hodin (kdykoliv v časové poloze od 18:00 hodin do 06:00 hodin).

Nepřetržitá výluka je pro potřeby plánování výluk a tvorby VR v IS CSV výluka, konaná v nepřetržitém režimu přesahující parametry noční výluky.

Operativní výluka je předpokládaná denní nebo noční výluka konaná v předem určeném časovém rozmezí, počtu a době konání výluk stanovených VR, přičemž její začátek a konec je určován provozním dispečerem Centrálního dispečerského pracoviště v závislosti na aktuální provozní situaci.

Objednavatel výluky je ředitel Oblastního ředitelství (dále jen „OŘ“) nebo jeho statutární zástupce, do jehož správy spadá zařízení dopravní cesty, které má být vyloučeno. Objednavatele výluky může rovněž stanovit ředitel Odboru provozuschopnosti (dále jen „O15“).

4. PŘÍPRAVA A PLÁNOVÁNÍ VÝLUK

Na přípravu a plánování výluk má vliv již samotná tvorba projektu, jejíž příprava se řídí v současné době platnou Směrnicí GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.

Plánování a koordinace výluk je základním předpokladem k plynulé a bezproblémové realizaci výluk. Tyto činnosti probíhají na úrovni ročního plánování výluk a střednědobého plánování výluk. Tvorba všech plánů výluk je realizována v IS CSV.

Cílem koordinace výluk je minimalizace vlivu výluk na provozování drážní dopravy. Po naplánování požadavků na výluku objednavatelem jsou tyto požadavky koordinovány schvalovatelem v přiděleném obvodu se zohledněním daných pravidel, např.:

- zamezit dvojímu dopravnímu opatření u vlaků osobní dopravy, omezit souběh výluk s náhradní dopravou (dále jen „ND“) do jedné stanice, výjimky jsou možné jen po projednání s dopravcem;
- omezit konání výluk v době zvýšené poptávky po přepravě;
- zajistit průjezdnost případné odklonové trasy;
- organizovat výluky na více kolejích tratích tak, aby nebyly souběžně konány výluky se značným dopadem na plnění jízdního řádu (dále jen „JŘ“).

Pro snadnou orientaci při plánování a koordinaci jsou v plánech výluk používány zkratky upozorňující na omezení provozování dráhy a drážní dopravy. Aktuální seznam zkratek je uveden na portále provozování dráhy spravovaném SZDC.

Roční plán výluk

Roční plán výluk (dále jen „RPV“) je souhrn výluk na období kalendářního roku. Obsahem ročního plánu je vymezení výluky vzhledem k místu vyloučení, rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty dále se uvádí objednavatel výluky, účel výluky, délka a počet výluk v daném měsíci, viz obr. 1.

Harmonogram k vydání RPV schvaluje generální ředitel. Roční celosíťovou výlukovou poradu svolává náměstek GŘ pro řízení provozu.

Datum a hodina tisku: 1.7.2016 11:15:45 hod.

Poř. číslo	Číslo výluky	Trať/úsek / Stanice	S.E. měsíční kalendář TK: traťové kalendář Další popis	Objednavatel Účel výluky Uprávnění	Výluky		Výluka působící na souř.												Poznámka
					První	Délka	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Roční plán - uzavřený 2016																			
Výlukové rameno: 505 - Choceň - Velký Osek; Opatovice nad Labem - Odb. Plačice; Pardubice hl.n. - Jaroměř																			
1	V-006950/13	Choceň - Újezd u Choceň	TK: traťová bez TV, ND	OR Hradec Králové (Objed. 6) Kácení stromů s demontáží TV. "zdvojkolejnění Střelová - Opatovice	10	6	10										ND Černá - Choceň		
2	V-006960/13	Týniště nad Orlicí	SK: 9. bez TV, 3, 5, 9, 9a, 11, 15, 17, 21 jen TV.	OR Hradec Králové (Objed. 6) Oprava koleje.	5	10dř								5					
3	V-006961/13	Třebetchovice pod Ořechem - Týniště nad Orlicí	TK: traťová + TV, ND	OR Hradec Králové (Objed. 6) Oprava přejezdu km 43,446, ASP, štik, BK.	5	10dř											od 23. 7. 2014.		
4	V-006971/13	Hradec Králové hlavní nádraží Hradec Králové hlavní nádraží - Jaroměř	SK: celá jen TV, záhlaví jaroměřské TK: traťová jen TV, LNT+N D	OR Hradec Králové (Objed. 6) BO ÚO a portálměrniny	10	5					10								
Výlukové rameno: 506 - Týniště nad Orlicí - Otovice zastávka z; Dobruška nz - Opočno pod Orlickými horami; Václavice - Starčoch																			
1	V-006980/13	Police nad Metují - Teplice nad Metují	TK: traťová bez TV,	OR Hradec Králové (Objed. 6) Kč: SVP traf. SVK och. z 1 v m.	12	10dř										12	Výluky Teplice n. M. od Brumovské soustavy,		

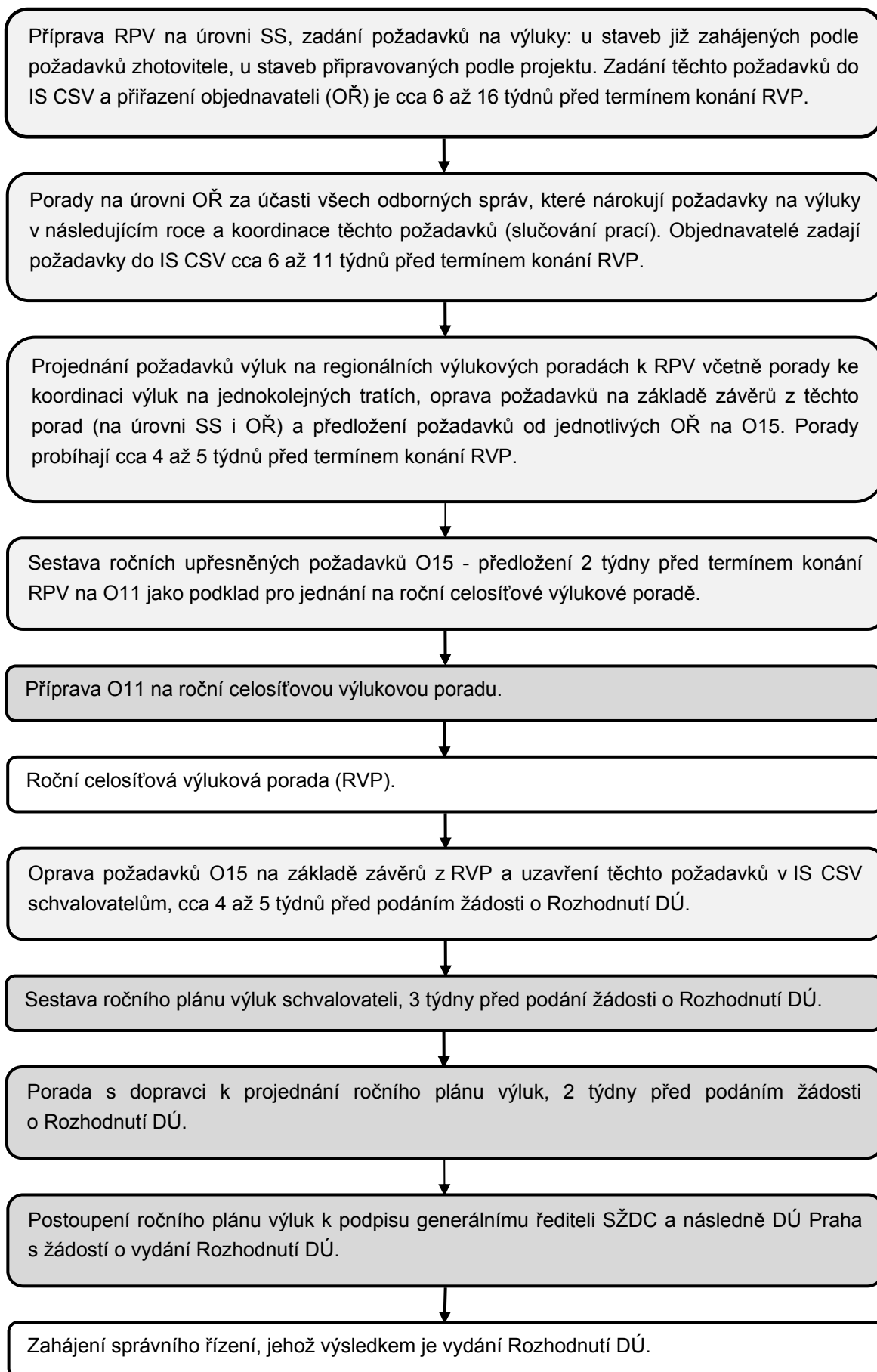
Obr. 1: Vzor návrhu ročního plánu výluk

Roční plán výluk obsahuje všechny nepřetržité výluky delší než 24 hodin a všechny s nimi související denní výluky mající vliv na provozování drážní dopravy. Dále výluky delší než 6 hodin konané více než 5 dní bezprostředně po sobě a výluky, u nichž se předpokládá zastavení provozu závislé trakce, popř. úplné zastavení provozu. Při zadání požadavku se rozlišuje, zda jsou výluky konané na základě § 23b nebo § 23c Zákona č. 266/1994, o dráhách.

Podle § 23b se jedná o výluky, které jsou delší než 24 hodin, při kterých dojde k narušení sjednaného rozsahu a četnosti drážní dopravy. Provozovatel dráhy informuje o těchto výlukách Drážní úřad formou vyrozumění, na základě kterého může Drážní úřad rozhodnout o době a podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části.

Podle § 23c se jedná o výluky, u kterých dochází k narušení četnosti a sjednaného rozsahu drážní dopravy z důvodu rekonstrukce dráhy a je na ně vydáváno stavební povolení. Drážní úřad na základě žádosti provozovatele dráhy zahájí správní řízení a na jeho závěr vydá Rozhodnutí o omezení provozování dráhy (dále jen „Rozhodnutí DÚ“), ve kterém stanoví dobu a podmínky pro omezené provozování dráhy nebo její části.

Roční plán výluk je sestavován na několika úrovních podle schváleného harmonogramu k vydání RPV, viz obr. 2.



Obr. 2: Harmonogram projednání ročního plánu výluk

Střednědobé plány výluk

Střednědobé plány výluk jsou souhrny výluk na období týdne až tří měsíců před termínem konání výluky. Obsahem střednědobých plánů je vymezení výluky vzhledem k místu vyloučení a rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty. Dále se uvádí objednavatel výluky, účel výluky, čas konání výluk v jednotlivých dnech měsíce, resp. týdne, viz obr. 3.

Střednědobé plány upřesněné - schválené Říjen 2015		Objednavatel výluky		U	St	C	Pá	So	Ná	U	St	C	Pá	So	Ná	U	St	C	Pá	So	Ná	U	St	C	Pá	So	Ná									
Výlukový rozkaz, stupnice Název vyloučeného zařízení Doprava:	Doplnění informace Název a druh vyloučeného zařízení	Důvod a čas konání výluky	Důvod a čas konání výluky	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Výlukové rameno: 326																																				
ROV B 32H06001	E Výluka nap. stanice Blaznko	OŘ Brno (Objednavatel 4) F:00699531 F:00699633	Běžná údržba napájecí stanice. od: 07:00 hod. - do: 13:00 hod.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Brno-Maloměřice - Letovice	Jízdy vlaků elektrické trakce dle pokynů elektrodispečera			6	6																															
Výlukové rameno: 501																																				
ROV 43019 A		OŘ Hradec Králové (Objednavatel 7)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		

Obr. 3: Vzor střednědobého plánu výluk

V rámci střednědobého plánování je vydáváno několik druhů plánů podle harmonogramu projednání, a to:

- střednědobý plán výluk je sestavován 2 až 3 měsíce před termínem konání výluk a vychází ze schváleného RPV;
- střednědobý upřesněný plán výluk je sestavován 1 až 2 měsíce před termínem konání výluk a vychází ze střednědobého plánu výluk;
- měsíční plán výluk je sestaven měsíc před termínem konání výluk a vychází ze střednědobého upřesněného plánu výluk;
- týdenní plán výluk je vydán ve středu předcházející týdnu, ve kterém se konají výluky a vychází z měsíčního plánu výluk.

Výluky zařazené do plánů (vyjma převedených z RPV) musí mít s dostatečným předstihem zajištěno projednání s Drážním úřadem, podléhají-li parametrům stanoveným § 23b nebo § 23c Zákona č. 266/1994, o dráhách (popsáno výše).

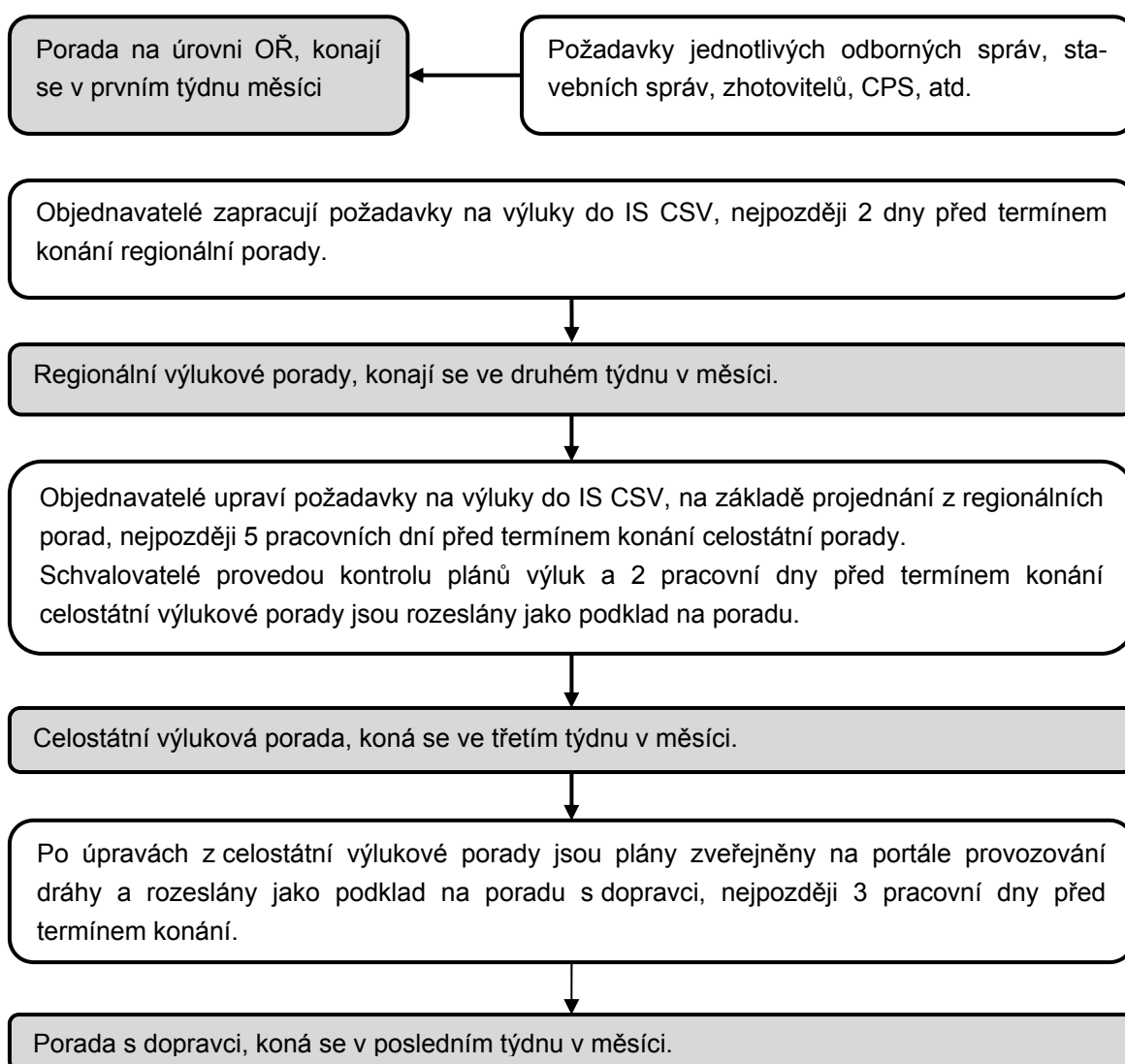
Všechny plány výluk pro střednědobé období jsou projednávány na výlukových poradách na několika úrovních:

- výlukové porady na úrovni OŘ za účelem sumarizace žádostí o výluky. Tyto porady vedou objednavatelé (zaměstnanci pověřeni ředitelem OŘ). Účelem těchto porad je projednání žádostí o výluky v rámci obvodu příslušného OŘ, slučování prací jednotlivých odborných správ OŘ za účelem minimalizace počtu výluk a jejich koordinace. Po této poradě je souhrn žádostí o výluky zpracován na úroveň požadavků na výluky v IS CSV a je připraven na regionální výlukovou poradou;
- regionální výlukové porady svolává ředitel O15 a vedou je centrální objednavatelé (zaměstnanci pověřeni ředitelem O15). Účelem porad je projednání střednědobých požadavků výluk, změn a doplnění střednědobých plánů výluk, střednědobých upřesněných plánů výluk a jejich koordinace;
- celostátní výlukovou poradou svolává ředitel O11 a vede ji hlavní schvalovatel (zaměstnanec pověřený ředitelem O11). Účelem porady je projednání a odsouhlasení střednědobých plánů výluk, změn a doplnění střednědobých

upřesněných plánů výluk a předložení požadavků na konstrukci výlukového nákrešného jízdního řádu (dále jen VNJR). Na poradě probíhá koordinace výluk na styčných výlukových ramenech, projednání výluk na příhraničních traťových úsecích. Při koordinaci výluk se rovněž zohledňují požadavky na jízdy zvláštních, zkušebních a měřicích vlaků;

- poradu s dopravci svolává ředitel O11 a vede ji hlavní schvalovatel. Účelem porady je projednání střednědobého plánu výluk a změn střednědobých upřesněných plánů výluk schválených na celostátní výlukové poradě a předložení požadavků na konstrukci VNJR.

Harmonogram projednání střednědobého plánu je zřejmý z obr. 4.



Obr. 4: Harmonogram střednědobého plánování

Specifický přístup k plánování výluk je potřebný na pohraničních úsecích. Žádost o projednání podává objednavatel e-mailem s dostatečným předstihem v termínech stanovených podle smluvních ujednání týkajících se provozování dráhy a drážní dopravy v pohraničních úsecích.

Na závěr procesu plánování a před samotnou realizací výluky je vydáno zmocnění. Zmocnění je dokument vydaný ředitelem O11, který povoluje konání předpokládaných výluk v něm uvedených. Zmocnění vychází z uzavřeného týdenního plánu výluk.

Zmocnění musí obsahovat následující údaje:

- kontakt na zpracovatele (schvalovatele, který jej zpracoval);
- rozdělovník (adresář);
- datum a čas konání výluky;
- rozsah a místo konání výluky;
- číslo VR včetně příslušné etapy;
- účel výluky (uvedení hlavní pracovní činnosti);
- jméno a příjmení odpovědného zástupce objednavatele výluky (dále jen „OZOV“);
- zmocnění příslušného ředitele OŘ, který výluky objednal, k provedení výluky;
- podpis ředitele O11.

Distribucí zmocnění zajišťuje zaměstnanec O11.

5. VÝLUKOVÉ ROZKAZY

Výlukové rozkazy jsou zpracovávány ve dvou základních úrovních. Zpracování žádosti o VR zajišťuje zaměstnanec úseku náměstka ředitele OŘ, do jehož působnosti přímo spadá oblast týkající se provozuschopnosti SŽDC (objednavatel). Tuto žádost překládá ke zpracování VR určeným zaměstnancům úseku náměstka ředitele OŘ, do jehož působnosti přímo spadá oblast týkající se řízení provozu. VR schvaluje a podepisuje ředitel OŘ.

Objednavatel je při zpracování žádosti o VR povinen se soustředit především na zadání správného vymezení výluky, a to ve vztahu k zařízení dopravní cesty a termínu, resp. času konání výluky. U investičních akcí, kde je investorem stavební správa (dále jen „SS“), toto zpracování v IS CSV zajišťuje zaměstnanec SS. Při projednání žádosti objednavatel spolupracuje s jednotlivými odbornými správami, kterých se výluka dotýká, a se zpracovateli staniční technologie. Tito zaměstnanci jsou z pohledu předpisu a IS CSV chápáni jako dílčí zpracovatelé.

Dílčí zpracovatelé jsou povinni dodat svá opatření a připomínky objednavateli nejpozději do 5 pracovních dnů od zaslání žádosti.

Objednavatel je povinen zpracovat žádost s dostatečným časovým předstihem, aby ji 65 dní před termínem konání výluky postoupil hlavnímu zpracovateli ke zpracování VR (u žádostí o ROV A, ROV B, ROV C, ROV D je stanoven termín 50 dní před termínem konání výluky).

Druhy výlukových rozkazů

VR se dělí do skupin podle stupně použitelnosti a podle druhu a rozsahu zařízení dopravní cesty, jehož výluku zajišťují. ROV (ROV A) může být zpracován pro více výluk, které budou definovány jako etapy ROV. Výlukové etapy se označují jedním písmenem abecedy A – Z. Jednotlivé etapy mohou být označeny indexem (např. Etapa A1, Etapa B1 – B10), pokud se vylučuje stejné zařízení dopravní cesty, ale v odlišném čase, případně i u rozsáhlých výluk, tvoří-li logický celek.

- „Rozkaz o výluce“ (dále jen „ROV“) je dokument, který se vypracovává v případě, že výluka vyžaduje přijetí rozsáhlých provozních a dopravních opatření. Má platnost pouze pro období jednoho JŘ.
- „Rozkaz o výluce A“ je zjednodušená forma ROV, vypracovává se v rámci obvodu železniční stanice (dále jen „ŽST“) pro výluky kolejí bez trakčního vedení (dále jen „TV“) a pro další zařízení dráhy (např. nástupiště, podchody). Má platnost pouze pro období jednoho JŘ.
- „Složky rozkazů o výluce“ (dále jen „SROV“) je soubor zjednodušených ROV určených pro určené výlukové rameno a zpracovaných pro určitý typ výluk. Tyto VR mají trvalou platnost a nesmí obsahovat potřebu přijetí dopravních a provozních opatření.
 - ROV B je určený pro výluky kolejí a TV a je zařazen v SROV B.
 - ROV C je určený pro výluky zabezpečovacího zařízení (dále jen „ZZ“) a je zařazen ve SROV C.
 - ROV D je určený pro výluky Evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (dále jen „ETCS“) a je zařazen v SROV D.

Pro jednoduchou přehlednost při práci s VR a snadné rozpoznání o jaký druh VR se jedná, je stanoveno označování, resp. číslování VR.

ROV, ROV A se číslovají pětímístným číslem, následovně:

- 1. číslice označuje OŘ, jež VR vydalo a v jehož obvodu se výluka koná, číslice jsou stanoveny v příloze č. 25 předpisu SZDC D7/2;
- 2. číslice určuje druh ROV:
 - „0“ - výluky v obvodu ŽST (ROV A),
 - „3“ - výluky kolejí a s ní související výluky ostatních zařízení dráhy,
 - „4“ - výluky v zahraničí (v příhraničních úsecích) mající vliv na provoz na síti SZDC,
 - „5“ - výluky ZZ nebo sdělovacího zařízení (dále jen „SZ“) a s ním související výluky ostatních zařízení dráhy;
- 3. až 5. číslice – jedná se o pořadové číslo vydaného VR v rámci období platnosti VR.

ROV B (C, D) jsou číslovány osmimístným „číslem“, následovně:

- 1. pozice (číslíce) označuje číslo OŘ, jež VR vydalo a v jehož obvodu se koná vyšší rozsah omezení, stejným způsobem jako u ROV, ROV A;
- 2. pozice (číslíce) označuje druh vyloučeného zařízení dopravní cesty, u výluky kolejí a TV rozlišení čísla kolejí u více kolejných tratí, následovně:

- číslice 1 a 2 pro jednokolejné nebo vícekolejné tratě,
- číslice 6 pro výluky ZZ a SZ a číslice 8 pro výluky ETCS;
- 3. pozice (písmeno) označuje druh a rozsah vyloučeného zařízení, pro označení se používají písmena velké abecedy např.:
 - „A“ pro výluky traťových kolejí,
 - „B“ pro výluky TV nad celou dopravnou a jedním nebo oběma přilehlými úseky atd;
- 4. - 5. pozice (čísllice) označuje číslo SROV, číslování se provádí v rámci obvodu jednotlivých OŘ, které SROV zpracovávají a čísla určují;
- 6. - 8. pozice (čísllice) označuje číslo ROV B (resp. C, D) zařazeného do SROV.

Číslování VR je zásadní pro jednoznačnost VR a jedinečnost „čísel“ pro zpracování v IS SŽDC. Z těchto důvodů je pro identifikaci výluky v rámci platného JŘ dovoleno používat „číslo“ vždy jen jednou.

Z uvedeného je patrné, že číslování pomáhá ke snadné orientaci, resp. vyhledání příslušného dokumentu, stejně tak u všech návazných dokumentech vydaných k dané výluce. Např. VR - 13005 – jedná se o ROV pro výluky v obvodu OŘ Olomouc, a výluky kolejí a TV, v daném roce je vydán jako 5. v pořadí. Má platnost omezenou na období jednoho JŘ.

Obsah výlukových rozkazů

Předpis stanovuje obsah VR. Nejrozsáhlejší jsou VR typu ROV, jelikož obsahují i provozní a dopravní opatření nejen provozovatele SŽDC, ale i provozovatelů drážní dopravy).

Mezi základní položky všech VR patří:

- vydávající OS SŽDC, období platnosti JŘ, datum vydání, číslo VR, číslo jednací;
- jméno a příjmení zpracovatele VR, jeho číslo telefonu, e-mailovou adresu;
- rozdělovník, tabulku změn;
- místo konání výluky, zda se jedná o výluky celé traťové (staniční) koleje nebo jen její části, napětovou výluky trakčního vedení, rozsah změn závislostí ZZ, SZ, ETCS a ostatních zařízení dopravní cesty, jako jsou nástupiště (hrany nástupišť), podchody atd.;
- čas zahájení, přerušování a ukončení výluky;
- souběhy výluk, datum konání výluk (neplatí pro VR trvalé platnosti);
- název pracoviště určeného k zahájení, přerušování a ukončení;
- rozsah vypnutí nebo úpravy napájení trakčního vedení; rozsah vypnutí nebo úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, ETCS;
- zpravování doprovodu vlaků.

Příprava a tvorba výlukových rozkazů

Při zpracování výlukového rozkazu je nejdůležitější kompletace provozních opatření plynoucích z omezení a především projednání, resp. zpracování opatření dopravců. Hlavní zpracovatel VR dále odpovídá za zpracování vzorů zpracování pro doprovod vlaků ve vztahu ke stanoveným omezením a zpracovaným opatřením podle pravidel stanovených především předpisem SŽDC D1. U všech druhů VR zpracovatelé zodpovídají za rozeslání VR všem dotčeným zaměstnancům.

Zpracování VR se řídí harmonogramem přípravy a zpracování VR, který je také přílohou předpisu SŽDC D7/2, viz obr. 5.

Harmonogram přípravy a zpracování VR													
	týden	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Popis činnosti													
1. založení žádosti o VR		←→											
2. připomínkování žádosti na úrovni OŘ (vyjádření jednotlivých správ a zaměstnanců pro místní technologii)			←→										
3. Zpracování připomínek k žádosti o VR				←→									
4. Postoupení žádosti hlavnímu zpracovateli VR - 65 dní před termínem konání					↔								
5. Kontrola žádosti hlavním zpracovatelem a případné opravy žádosti objednavatelem					↔	↔							
6. Zpracování podkladů pro opatření dopravců						←→							
7. Hlavní zpracovatel požádá dopravce o vypracování opatření nejpozději 45 dní před termínem konání výluky							←→						
8. Zpracování opatření dopravce - současně připomínkování navržených opatření zástupci OŘ/ÚŘP, CDP								←→					
9. Zaslání konečného opatření dopravce hlavnímu zpracovateli nejpozději 20 dní před termínem konání výluky									←→				
10. Vydání VR - nejpozději 15 dní před termínem konání výluky											←→		

←→ Úsek NPS
←→ Úsek NŘP

Obr. 5: Harmonogram přípravy a zpracování výlukových rozkazů

Výlukové nákrešné jízdní řády

Současně se zpracováním VR vydává O11, v případě rozsáhlého omezení kapacity dopravní cesty Výlukový nákrešný jízdní řád (dále jen „VNJR“).

Podnětem pro zpracování VNJR je žádost zaměstnanců zúčastněných v procesu plánování a koordinace výluk (zaměstnanci O11), zaměstnanců připomínkových žádosti o VR, resp. VR z oblasti řízení provozu (technologové CDP a OŘ, zpracovatelé VR a další) a neposlední v řadě samotných dopravců.

Podkladem pro zpracování, tj. určení rozsahu omezení (vyločení traťových kolejí, pomalé jízdy, výluky zabezpečovacího zařízení apod.), jsou údaje zpracované v žádosti o VR.

Pro kvalitní zpracování VNJR a projednání omezení přidělu kapacity s dopravci v termínu stanoveném v § 21a Vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění je zásadní, aby rozsah omezení zpracovaný v žádosti o VR již nebyl v průběhu tvorby VR měněn.

6. REALIZACE VÝLUK

Na organizaci, přípravě a řízení výluk se přímo podílí:

- odpovědný zástupce objednavatele výluky (OZOV);
- vedoucí výlukových prací (dále jen „VVP“);
- zaměstnanec pro řízení sledu (dále jen „ZPŘS“);
- výpravčí (resp. dirigující dispečer, dispečer RB) výlukou dotčených dopraven.

Vzhledem k rozsahu a technologické složitosti výluky mohou být ustanoveni:

- organizační zástupce zhotovitele (dále jen „OZZ“);
- koordinátor OŘ/ÚŘP.

Pro každou výlukou je určen vždy pouze jeden OZOV, jeden VVP nebo jeden OZZ a maximálně dva ZPŘS.

OZOV má předpisem stanovené především tyto povinnosti:

- odpovídá za provedení úkonů souvisejících se zahájením, přerušením a ukončením výluky, které stanovuje předpis SŽDC D1;
- na základě požadavku VVP (popř. OZZ) stanovuje technologickou kolej;
- zodpovídá za zajištění vývěsek pro cestující na zastávkách při výluce jedné traťové koleje a jízdě vlaků osobní dopravy k nástupišti opačného směru;
- zajišťuje všechny úkony spojené se změnou rozsahu výluky, a to jak projednanou, tak i mimořádnou.

Další povinnosti OZOV stanovují předpisy SŽDC D1, D3, D4 a další.

Vedoucí výlukových prací řídí a organizuje práce na vyloučeném úseku zařízení dopravní cesty podle schválených technologických postupů. Zodpovídá za bezpečnost zaměstnanců v řízeném obvodu a za zajištění průjezdného průřezu ve vztahu k vedlejším provozovaným kolejím.

Zaměstnanec pro řízení sledu řídí a organizuje ve spolupráci s VVP (popř. OZZ) jízdy při posunu mezi dopravami (dále jen „PMD“) a posunových dílů na/z vyloučené koleje. Zodpovídá za bezpečnost jízdy těchto posunů po vyloučených kolejích včetně jízd přes přejezdy. Zajišťuje sepsání písemných rozkazů pro PMD podle předpisu SŽDC D1. Odjezd a návrat PMD a posunových dílů na a z vyloučené koleje zajišťuje po svolení výpravčího, resp. dirigujícího dispečera, dispečera radiobloku (dále jen „RB“).

Organizační zástupce zhotovitele se ustanovuje u výluk, na jejichž realizaci se podílí více VVP. Organizační zástupce zhotovitele vrcholově odpovídá za práci všech VVP zúčastněných na výluce a komunikuje za tyto zaměstnance s OZOV.

Na realizaci výluky se podílí a má své povinnosti zhotovitel. Zodpovídá především za to, že všechny právnické i fyzické osoby podílející se na výluce a realizující pohyb drážních vozidel mají se SŽDC uzavřenou smlouvu o provozování

drážní dopravy. Zhotovitel je povinen dodat objednavateli podrobný harmonogram prací, včetně seznamu mechanizace, která při provádění prací omezuje provozování drážní dopravy po sousedních kolejích.

Pro realizaci výluky je nutné provést všechna potřebná bezpečnostní opatření stanovená předpisy SŽDC (umístění varovných návěstidel, zneplatnění návěstidel, a další).

Rušení, zákaz, odvolání výluk

Za zrušení výluky se považuje stav, kdy je výluka zařazena do měsíčního plánu výluk, ale není ještě zmocněna. Zrušení výluky zajišťuje objednavatel, odpovídá za to, že neprodleně informuje dotčené zpracovatele VR a schvalovatele. U výluk s opatřením dopravců je schvalovatel zodpovědný za informování dotčených dopravců.

Zákaz výluky je stav, kdy zaměstnanec řízení provozu z důvodu zachování provozování drážní dopravy rozhodne o nekonání výluky, která již byla zmocněna. Zaměstnanci oprávněnými zrušit výluku je ředitel O11 a vedoucí dispečer centrálního dispečerského pracoviště (dále jen „CDP“). Ředitel O11 oznamuje zrušení výluky elektronickou depeší.

Odvolání výluky je stav, kdy nelze konat již zmocněnou výluku. Odvolání výluky zajišťuje objednavatel výluky. O odvolání výluky musí být neprodleně zpraven dispečer CDP a musí být vydána depeše o zrušení výluky. Provozní dispečer zajišťuje informování dopravců a prověřuje způsob zrušení, popř. trvání opatření stanovených ve VR a VNJR.

Při potřebě upravit časy k zahájení či ukončení výluky je vždy důležité neprodleně informovat dotčené provozní zaměstnance (výpravčí, dispečery). V případě, že nebude možné ukončit výluku a dojde k překročení o více jak 24 hodin, musí být tato skutečnost oznámena s dostatečným předstihem řediteli O11. Ředitel O11 zajistí vydání depeše „Oznámení o překročení výluky“, objednavatel výluky zajistí úpravu všech dokumentů vydaných ke zmocněné výluce.

7. ZÁVĚR

Z výše uvedených harmonogramů pro plánování a koordinaci výluk, tvorbu VR a VNJR je patrné, že pro řádnou realizaci výluky je zásadní dodržovat všechny termíny stanovené předpisem SŽDC D7/2.

Všechny předpokládané změny v již naplánované výluce zařízení dopravní cesty musí být v dostatečném předstihu projednány se všemi organizačními složkami SŽDC podílejícími se na plánování, koordinaci výluk, tvorbě VR a samotné realizaci výluky. Dále je nezbytné projednat plánovaná omezení s Drážním úřadem a se zákazníky SŽDC, tedy s dopravci, kterých v současné době působí na dráze celostátní a drahách regionálních celkem 94.

Při novelizaci předpisu v roce 2013 byly provedeny úpravy ve vztahu ke změnám v předpisech SŽDC D1 a D3. Dále bylo potřeba upravit, na základě organizačních změn, kompetence a odpovědnosti podle těchto změn. Novelizací je upřesněna odpovědnost konkrétních zaměstnanců za dílčí postupy při plánování a realizaci

výluk a upřesněna komunikace a vzájemná spolupráce mezi provozovatelem dráhy a dopravci v souladu s platnou legislativou.

V 1. změně předpisu vydané v roce 2015 byly zapracovány změny ve vztahu ke 2. změně předpisu SZDC D1 a novelizaci předpisu SZDC D7. Dále byly upraveny povinnosti zaměstnanců SZDC vzhledem k organizační změně SZDC ze dne 1. 1. 2015 a provedeny drobné opravy textu po novelizaci předpisu v roce 2013.

Lektoroval: Ing. Jiřina Imramovská, SZDC Praha