

# Garance návazností IDS ZK

Příloha č. 10 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK

**Zlín, červen 2018**



## OBSAH

<b>1</b>	<b>ZÁKLADNÍ POVINNOSTI DOPRAVCE.....</b>	<b>2</b>
1.1	DOPRAVCE JE POVINEN ZEJMÉNA:.....	2
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ PRAVIDLA GARANCE NÁVAZNOSTÍ V IDS ZK.....</b>	<b>2</b>
2.1	ČEKACÍ DOBA .....	3
2.2	PŘESTUPNÍ DOBA .....	3
2.3	DISPEČERSKÉ ŘÍZENÍ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU .....	3
2.4	SPOJENÍ MEZI JEDNOTLIVÝMI PRACOVNÍKY .....	4
2.5	MIMOŘÁDNOSTI V DOPRAVĚ.....	4
2.5.1	Mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem .....	4
2.5.2	Mimořádnosti v dopravě nezávislé na Dopravci .....	4
2.5.3	Postup v případě mimořádnosti v dopravě .....	5
2.6	VÝLUKY A OMEZENÍ DOPRAVY .....	5
2.6.1	Výluky na železnici .....	6
2.6.2	Výluky / uzavírky silničních komunikací <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
2.7	DROBNÉ VÝLUKY S OMEZENÝM DOPADEM NA DOPRAVU .. <b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b>	
2.8	TECHNICKÉ ZÁVADY, JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY .....	7
2.9	PROVOZNÍ ZÁLOHA .....	7
<b>3</b>	<b>DISPEČERSKÉ ŘÍZENÍ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU.....</b>	<b>8</b>
3.1	POVINNOSTI JEDNOTLIVÝCH PRACOVNÍKŮ DOPRAVCŮ .....	8
3.1.1	Povinnosti řidičů..... <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
3.1.2	Povinnosti dispečera Centrálního dispečinku.....	8
3.2	ODPOVĚDNOSTI JEDNOTLIVÝCH PRACOVNÍKŮ .....	8
3.3	ŘÍZENÍ PROVOZU.....	8
3.3.1	Opoždění odjezdu spoje..... <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
3.3.2	Vypravení náhradního autobusového spoje..... <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
3.3.3	Vrácení spoje do přestupního místa..... <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
3.3.4	Změna v trase, v času odjezdu, nevykonání spoje..... <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
3.3.5	Změna územní platnosti a prodloužení časové platnosti jízdenek IDS ZK... 9	

## ÚVOD

Tato metodika je závazná pro Centrální dispečink a pro Dopravce zajišťující veřejnou linkovou dopravu IDS ZK.

## 1 ZÁKLADNÍ POVINNOSTI DOPRAVCE

### 1.1 Dopravce je povinen zejména:

- a) vést, o každé mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem a jejím řešení, průkazné záznamy a jejich seznam týdně (nejpozději vždy poslední pracovní den v týdnu) zasílat v elektronické podobě na Centrální dispečink.
- b) v případě mimořádnosti v dopravě postupovat dle kapitoly 2.5.3. „Postup v případě mimořádnosti v dopravě“ tohoto dokumentu.
- c) vyhodnocovat dopady výluk silničních komunikací na území Zlínského kraje, které Dopravci nahlásí správce komunikace a informovat bez prodlení Koordinátora, a to v případě, přesahují-li dopady těchto výluk možnosti řešení dané tímto dokumentem.

Další povinnosti Dopravce jsou uvedeny ve zbývajících kapitolách tohoto dokumentu.

## 2 ZÁKLADNÍ PRAVIDLA GARANCE NÁVAZNOSTÍ V IDS ZK

Návaznosti v rámci IDS ZK jsou rozděleny do 2 základních skupin:

1. **návaznosti negarantované** vychází z časových poloh jednotlivých spojů linek bez povinnosti vyčkat na přípoj. V případě výluk je řešeno podle výlukových pokynů vydávaných jednotlivými dopravci v systému IDS ZK.
2. **návaznosti garantované** jsou generovány Koordinátorem. Seznam těchto návazností (dále jen „**Databáze garantovaných návazností**“), bude Dopravci předán v elektronické podobě po podpisu Smlouvy (v dostatečné lhůtě před Zahájením provozu) a dále vždy v aktualizované verzi v případě změn tohoto seznamu vyvolaných změnou jízdních řádů. V této Databázi garantovaných návazností je uveden čas příjezdu spoje – navazující spoj má povinnost čekat na tento spoj, čekací doba v minutách a v případě potřeby ještě další specifikata k zajištění návaznosti.

## 2.1 Čekací doba

Čekací doba je doba, po kterou spoj vyčká na příjezd zpožděného přípojného spoje (vlaku). Čekací doba stanoví maximální interval mezi pravidelným odjezdem navazujícího spoje a skutečným příjezdem opožděného přípojného spoje (vlaku), při kterém je navazující spoj ještě povinen čekat na přípojný vlak (spoj). Mezi skutečným příjezdem zpožděného vlaku (spoje) a odjezdem navazujícího spoje musí být dodržena přestupní doba. Maximální přípustné zpoždění navazujícího spoje je dáno součtem čekací a přestupní doby.

Dispečer Centrálního dispečinku může v odůvodněných případech rozhodnout o prodloužení čekací doby vozidla v mezích limitovaných dalšími technologickými souvislostmi (další přípoje, obrat vozu).

## 2.2 Přestupní doba

Přestupní doba je minimální doba nutná k bezpečnému přestupu cestujících v daném přestupním bodu. Vlaky a autobusové spoje, u nichž je interval mezi příjezdem a odjezdem kratší než přestupní doba, se nepovažují za přípoje. Přestupní doby v jednotlivých přestupních bodech v IDS ZK jsou stanoveny v dokumentu Přestupní doby, který bude Dopravci předán bezodkladně po podpisu Smlouvy (vždy v dostatečné lhůtě před Zahájením provozu).

## 2.3 Dispečerské řízení Centrálního dispečinku

Dispečerské řízení provozu vozidel IDS ZK spočívá zejména v:

- předání informace řidičům o zpoždění přípojů, stanovení čekání či nečekání na zpožděný přípoj podle aktuální Databáze garantovaných návazností.
- možnosti zkrácení či prodloužení čekací doby, v případech uvedených v článku 2.1 Čekací doba. Nestanoví-li dispečer z důvodu zjednodušené informace více vozům jednoznačnou výzvu čekat/nečekat, postupuje řidič vozidla dle sdělené výše očekávaného zpoždění a čekací doby dle aktuální Databáze garantovaných návazností.
- zajištění opoždění odjezdu spoje z důvodů zpoždění negarantovaného přípoje.
- informování řidiče při mimořádnostech v dopravě o dopravní situaci, např. při neprůjezdnosti komunikace včetně určení objízdné trasy.
- řešení technologických souvislostí provozu ve spolupráci s dispečinky dopravců, zapojených do systému Centrálního dispečinku.

## **2.4 Spojení mezi jednotlivými pracovníky**

Kontakty (pevné linky, mobily) na Centrální dispečink a dispečery dopravců IDS ZK budou mezi sebou předány nejpozději měsíc před začátkem plnění předmětu Smlouvy o veřejných službách. Změny svých údajů dopravci průběžně hlásí Koordinátorovi.

Komunikace mezi dispečerem Centrálního dispečinku a řidičem probíhá prostřednictvím aplikace MPV (Monitorování provozu vozidel), která je hlavní součástí Centrálního dispečinku. V případě poruchy MPV je Dopravce povinen vybavit řidiče bezodkladně mobilním telefonem a informovat Centrální dispečink.

Vzhledem k tomu, že Centrální dispečink bude v kontaktu s řidiči, může vyplynout potřeba výměny vozu řidiče, případně operativní změny v obězích vozidel. Tento požadavek řidiče přenese Centrální dispečink k odpovědnému pracovníkovi Dopravce. V uvedených případech komunikuje řidič přednostně s pověřeným pracovníkem Dopravce.

## **2.5 Mimořádnosti v dopravě**

### **2.5.1 Mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem**

Za mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem se považují takové události, které byly způsobeny vinou na straně Dopravce. Jedná se zejména o poruchu vozidla, nezpůsobilost řidiče (strojvedoucího či člena vlakového doprovodu) k další jízdě, dopravní nehoda zaviněná řidičem vozidla, nefunkční odbavovací zařízení, apod.

V případě výpadku v dopravě způsobené Dopravcem je Dopravce povinen zajistit v co nejkratší možné době jeho náhradu.

O každé mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem a jejím řešení musí Dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam týdně (nejpozději vždy poslední pracovní den v týdnu) zasílat v elektronické podobě na Centrální dispečink. Formulář sloužící k zaznamenávání mimořádností v dopravě způsobené Dopravcem bude Dopravci předán nejpozději v den jeho zapojení do systému Centrálního dispečinku. Na vyžádání Centrálního dispečinku je Dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti do 48 hodin.

### **2.5.2 Mimořádnosti v dopravě nezávislé na Dopravci**

Za mimořádnosti v dopravě nezávislé na Dopravci se považují takové události, které nebyly způsobeny vinou na straně Dopravce. V případě výpadku v zajištění provozu spoje nezpůsobeného Dopravcem, ale okolními vlivy (nesjízdnost komunikace či železniční tratě,

dopravní nehoda s následnou neprůjezdností komunikace či železniční tratě), je Dopravce povinen vykonat takové kroky, aby byly dopady na cestující co nejnižší. O každé mimořádnosti v dopravě nezávislé na Dopravci a jejím řešení musí Dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam jedenkrát týdně zasílat (vždy poslední pracovní den v týdnu) v elektronické podobě na Centrální dispečink. Výjimku tvoří mimořádnosti z důvodu dopravní zácpy trávající méně než 20 minut. Na vyžádání Centrálního dispečinku je Dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti do 48 hodin.

### **2.5.3 Postup v případě mimořádnosti v dopravě**

V případě, že dojde na trase k mimořádnosti v dopravě způsobené Dopravcem i nezávislé na Dopravci, je řidič (u vlaku příslušná oprávněná osoba) povinen provést úkony stanovené vnitřním předpisem Dopravce, který byl schválen Koordinátorem nebo dle aktuální Databáze garantovaných návazností, zajistit bezpečnost cestujících a informovat o nastalém stavu pověřeného pracovníka Dopravce.

V případě, že technický stav vozidla dovoluje jeho dojezd do nejbližší konečné stanice, řidič pokračuje dále v cestě a Dopravce je povinen zajistit výměnu vozidla buď přímo na trati, nebo na konečné stanici.

Pokud technický stav vozidla nedovoluje jeho další jízdu a v případě, že do příjezdu dalšího spoje se stejnou trasou a stejnou nebo vzdálenější konečnou stanicí zbývá více než 30 minut, Dopravce zajistí, je-li to z přepravních důvodů nezbytné a účelné, přepravu vozidlem o stejné nebo vyšší kapacitě z místa předčasného ukončení jízdy a zabezpečit pravidelný odjezd náhradního spoje z konečné stanice.

V případě neprůjezdnosti komunikace může řidič po dohodě s dispečerem Centrálního dispečinku zvolit náhradní trasu. Tato trasa však musí být zvolena tak, aby se spoj vychýlil z trasy dle jízdního řádu v co nejmenší možné míře. Řidič je v každém případě povinen informovat o nastalém stavu cestujících. Koordinátor může při nahrazování výpadku vozidla na vybraných linkách stanovit jiný postup.

## **2.6 Výluky a omezení dopravy**

Z hlediska druhu výluk a omezení dopravy a z hlediska projednávání jsou výluky kategorizovány následujícím způsobem.

### 2.6.1 Výluky na železnici

- **Plánované výluky**

Koordinátor se zúčastňuje jednání s dopravcem a společností Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) k připravovaným výlukám. V případě kolize výluky na železnici s dříve plánovanou výlukou silniční komunikace Koordinátor uplatní námitku proti konání výluky na železnici u SŽDC.

- **Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu**

Na základě měsíčního plánu výluk dojde buď přímo na měsíčním výlukovém štábu, nebo do jednoho týdne po něm, k dohodě mezi dopravcem, SŽDC a Koordinátorem, zda některá z výluk spadá do kategorie „Rozsáhlých výluk se značným dopadem na dopravu“. Koordinátor v těchto případech zpracuje ve spolupráci s drážním dopravcem a všemi výlukou dotčenými linkovými dopravci, opatření a dá je všem dotčeným dopravcům na vědomí.

Dopravci opatření Koordinátora podle potřeby dále rozpracují pro své pracovníky nebo minimálně své pracovníky o výluce informují a Koordinátor jim zpracovaná opatření postoupí. Před zahájením výluky se výpravčí přestupních stanic spojí s dispečinkou navazujících linkových dopravců a dohodnou si formu operativní spolupráce při aplikaci zpracovaného opatření, případně postupují podle pokynů Koordinátora nebo ČD, a.s. (Generální ředitelství, Regionální obchodní centrum Zlín - dále jen ROC ZLN).

- **Ostatní výluky s omezeným dopadem na dopravu**

Na základě týdenního plánu výluk oznámí Koordinátor tyto výluky v předstihu všem dopravcům IDS ZK provozujícím autobusové linky navazující v přestupních uzlech, které jsou dotčeny příslušnou výlukou. Koordinátor se dohodne s dopravci IDS ZK, zda výluka vyžaduje zpracování vlastních, vzájemně koordinovaných opatření. Jestliže nikoliv, zajistí příslušný dopravce IDS ZK pouze včasnou informovanost provozních pracovníků na směnách postižených výlukou o konání výluky.

V případě potřeby zpracuje Koordinátor ve spolupráci s dopravci IDS ZK místní opatření pro výluku. Případné sporné body při zpracování opatření v dopravě pro danou výluku rozhodne Koordinátor.

V den výluky řeší zpoždění vyvolaná výlukou operativně výpravčí v přestupních stanicích ve spolupráci s Centrálním dispečinkem a dispečinkou dotčených dopravců IDS ZK (mimo pracovní dobu dispečinku s pohotovostním pracovníkem příslušného dopravce IDS ZK). V odůvodněných případech může výpravčí v přestupní stanici po dohodě s dispečinkem

dopravce IDS ZK postupovat odchylně od této metodické pomůcky, případně postupuje podle pokynů Koordinátora nebo ROC ZLN.

- **Neplánované výluky a jiná omezení dopravy**

Nepředpokládané výluky, jakož i jiná omezení dopravy, oznámí výpravčí bez prodlení dispečinku (mimo pracovní dobu pohotovostnímu pracovníkovi) v daném přepravním uzlu navazujících dopravců IDS ZK a situaci řeší operativně ve vzájemné spolupráci.

Provozní dispečer SŽDC (ČD) a výpravčí obratových stanic jsou pro tyto případy vybaveni grafickými obraty souprav a hnacích vozidel a v případě neplánovaných výluk nebo omezení dopravy učiní operativní opatření v obězích souprav s cílem snížit dopad na pravidelnost dopravy (mj. např. odřeknutí zpožděného vlaku tak, že by byl veden přibližně v trase následujícího vlaku s cílem vést obratový vlak pouze z nácestné stanice avšak s minimálním zpožděním).

## **2.7 Technické závady, jiná omezení dopravy**

Technické závady a jiná nepředpokládaná omezení dopravy oznámí řidič vozidla bez prodlení vlastního dispečinku (pohotovostnímu pracovníkovi) a ten neprodleně informuje Centrální dispečink. Dopad závady či omezení dopravy pak řeší operativně Centrální dispečink ve spolupráci s dispečinky (pohotovostními pracovníky) dopravců IDS ZK ve spolupráci s dispečinky navazujících dopravců.

- **Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu**

Do této kategorie spadají všechny výluky s dobou trvání delší než 24 hodin v pracovní den a výluky v případech, kdy je na zastávky pro cestující vylepován výlukový jízdní řád. Organizace výluk je projednávána a schvalována Koordinátorem.

- **Drobné výluky s omezeným dopadem na dopravu**

Jedná se o výluková opatření, která mají dopad do návazností stanovených Koordinátorem. Tato opatření podléhají schválení Koordinátorem.

## **2.8 Provozní záloha**

Provozní záloha v železniční dopravě je stanovena vnitřním předpisem dopravce, který jej konzultuje s Koordinátorem.



## **3 DISPEČERSKÉ ŘÍZENÍ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU**

### **3.1 Povinnosti jednotlivých pracovníků dopravců**

#### **3.1.1 Povinnosti dispečera Centrálního dispečinku**

- a) Pokud dispečer Centrálního dispečinku obdrží (zjistí) informaci o zpoždění vlaku, oznámí délku zpoždění a předpokládaný odjezd jejich spoje všem řidičům, kteří zajišťují přípoje od tohoto zpožděného vlaku. V případech, kdy je stanovena povinnost řidiče přesvědčit se o příjezdu vlaku pohledem, může dispečer oznamovat pouze nečekání na přípoj - to v případě, že zpoždění vlaku bude delší než čekací doba spoje.
- b) Dispečer je povinen vést o podstatných telefonických hlášeníh stručný záznam.
- c) Dispečer sleduje vývoj dopravní situace ve svěřené oblasti a u zpožděných spojů jejich další návaznosti tak, aby mohl včas učinit opatření k navázání přípojů nebo k zajištění včasné jízdy výchozích spojů.

#### **3.2 Odpovědnosti jednotlivých pracovníků**

- a) Odpovědnost za dodržení čekací doby nařízené dispečerem a za navázání přípoje, o němž je nutno se přesvědčit pohledem, má vždy řidič přípojného vozidla.
- b) Dopravce odpovídá za zajištění aktuálních informací o vozidlech zapojených do systému Centrálního dispečinku, tzn., že bude aktualizovat data o svých vozidlech v aplikaci MPVDesktop, kterou mu poskytne Koordinátor. Případné stížnosti a následky způsobené zpřetrháním návazností související s nesprávnými údaji o vozidlech Dopravce v aplikaci MPVDesktop, půjdou k tíži daného Dopravce.

#### **3.3 Řízení provozu**

Základním způsobem řízení provozu veřejné dopravy na území Zlínského kraje je automatické řízení systémem Centrálního dispečinku, a to pomocí přenášení informací o včasnosti jízdy vozidel přímo z odbavovacích zařízení nebo skrze lokální dispečinky dopravců a pomocí automaticky generovaných textových zpráv řidičům všech vozidel IDS ZK zapojených do Centrálního dispečinku.

Dispečer Centrálního dispečinku může do řízení zasáhnout telefonicky nebo ručně psanou textovou zprávou. Přímé řízení dispečerem má vždy přednost před automatickým řízením.

Automaticky zasílané textové zprávy ze systému Centrálního dispečinku jsou pro řidiče vozidel závazné, pokud nejsou anulovány nebo upřesněny textovou zprávou dispečera Centrálního dispečinku nebo telefonickým pokynem dispečera Centrálního dispečinku. Pokud má řidič vozidla o automaticky generované textové zprávě pochybnosti, může kontaktovat dispečera Centrálního dispečinku.

### **3.3.1 Změna územní platnosti a prodloužení časové platnosti jízdenek IDS ZK**

V případě kalamit, krizových stavů a nedodržení návazností dle tohoto dokumentu, dá Centrální dispečink pokyn Dopravci, aby v souladu s Vyhláškou č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, změnil územní či časovou platnost jízdenek IDS ZK. Tento pokyn předá řidičům pomocí systému MPV.