DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, a.s.

ELEKTRICKÉ DRÁHY
odštěpný závod

O 1/2

PŘEDPIS

O ZÁSADÁCH OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, a.s.

ELEKTRICKÉ DRÁHY
odštěpný závod

O 1/2

PŘEDPIS

O ZÁSADÁCH OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU

Schváleno ředitelem Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. –Elektrické dráhy, o.z. dne 23. 6. 2003 protokolem čj. 12000/76/03. Do výtisku je zapracován opravný list č. 1 schválený dne 20. 12. 2004 pod čj. 12000/137/04

Platí od 1. ledna 2005
(novelizované znění)

JEN PRO SLUŽEBNÍ POTŘEBU

LIST OPRAV +)

Číslo opravného listu	Platí od	Opravil		Poznámka
		dne	jméno	

+) Za včasné zpracování přidělených oprav v textu a za provedení záznamu o opravách odpovídá držitel tohoto výtisku.

Rozsah znalostí

1) úplná znalost:

   dispečer provozního dispečinku

2) částečná znalost:

   a) dispečer EDT - §§ 3, 4, 7
   b) dispečer výrobního dispečinku - §§ 3, 4, 7
   c) směnový výpravčí - §§ 3, 4, 7
   d) směnový mistr depa - §§ 3, 4, 7
   e) zaměstnanci pohot. čet - §§ 3, 4, 7
   f) řidič tramvaje - § 6

3) Vedoucí zaměstnanci určí rozsah znalostí ustanovení Předpisu O 1/2 pro své podřízené zaměstnance, pokud nejsou uvedeni v odstavci 1 a 2.

O b s a h

Část I – Úvodní ustanovení

§ 1 - Úvod
§ 2 - Základní ustanovení

Část II – Zásady operativního řízení

§ 3 - Operativní řízení provozu
§ 4 - Základní ustanovení pro zaměstnance jednotného systému operativního řízení provozu tramvají

Část III – Organizace operativního řízení provozu tramvají

§ 5 - Zásady dopravy
§ 6 - Pravidla operativního řízení provozu tramvají pomocí radiostanic
§ 7 - Povinnosti jednotlivých složek, zařazených v operativním řízení provozu tramvají

Část IV – Závěrečná ustanovení

§ 8 - Odpovědnost
§ 9 - Povolování změn, doplňků a výjimek
§ 10 - Zrušovací ustanovení
§ 11 - Účinnost

Seznam použitých zkratek

DP, a.s.	**-** Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost
EDT	- energetický dispečink tramvají
JDC	- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., jednotka Dopravní cesta
JPT	- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., jednotka Provoz Tramvaje
JŘ	- jízdní řád
JSVT	- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., jednotka Správa vozidel Tramvaje
KPV	- krácený přepravní výkon
KZ	- konečná zastávka
LD	- lanová dráha
MČTÚT	**-** mobilní četa technické údržby tramvají
MHD	- městská hromadná doprava
MU	- mimořádná událost
NTD	- náhradní tramvajová doprava
OIS	- odbavovací a informační sytém
OPZS	- operační plán zimní služby
OZT	- opravárenská základna tramvají
PDT	**-** provozní dispečink tramvají
PO MHD	- projekt organizace městské hromadné dopravy
RST	- radiostanice
TÚT	- technická údržba tramvají

Část I.

Úvodní ustanovení

§ 1

Úvod

1. Předpis O 1/2 - Předpis o zásadách operativního řízení tramvajového provozu (dále jen O 1/2) vychází ze základního řídícího předpisu – Organizačního řádu DP, a.s., a dále ze základního provozního Předpisu D 1/2.
2. Předpis O 1/2 vymezuje „**operativní řízení“** jako souhrn činností v oblasti preventivních a likvidačních procesů, směřujících jednoznačně k udržení plánovaného provozního stavu nebo k odstranění následků mimořádných událostí v provozu tramvají.
3. Předpisem O 1/2 nejsou dotčena ustanovení Předpisu O 4/2 v oblasti likvidace a šetření MU v provozu tramvají.
4. Předpis O 1/2 upřesňuje povinnosti a kompetenční vztahy mezi jednotlivými útvary podniku a pohotovostními složkami, zařazenými do jednotného systému operativního řízení.
5. Předpisem O 1/2 se stanovuje, že **hlavním řídícím a koordinačním útvarem operativního řízení tramvajového provozu v působnosti DP, a.s.,** je útvar **provozního dispečinku tramvají**.
6. Ve smyslu odst. 5 jsou útvary jednotného systému operativního řízení povinny plnit všechny příkazy vydané PDT a ostatní útvary podniku jsou povinny přednostně zabezpečovat operativní opatření nařízená PDT.
7. Ve smyslu Předpisu O 1/2 je nutno jednat i v těch případech, které v něm nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zajištěna bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozu městské hromadné dopravy.

§ 2

Základní ustanovení

1. Základním dokumentem pro organizování a řízení tramvajové dopravy je Projekt organizace městské hromadné dopravy.
2. Způsob organizování tramvajové dopravy ve smyslu PO MHD mimo vymezené organizační normy a provozní předpisy dále upřesňují:
   a) oběžník dopravního ředitele, popř. pokyn vedoucího jednotky Provoz Tramvaje,
   b) provozně-organizační opatření,
   c) provozně-dispečerské opatření energetického dispečinku tramvají pro úpravu grafikonu, energetické propustnosti tratí, regulace odběru trakční energie a návazná opatření,
   d) provozně-dispečerské opatření odboru řízení provozu v oblasti zásadních změn operativního řízení,
   e) dopravně-organizační opatření dispečinku MHD,
   f) dispečerské řízení dopravní akce ze strany PDT.

3. Pro řízení tramvajové dopravy v rámci PO MHD platí hlavní zásada, že tramvajový provoz se organizuje a řídí dle JŘ příslušných tramvajových linek.

4. Při vzniku MU jakéhokoliv druhu, kdy tramvajový provoz nelze na dotčených linkách provozovat podle platných JŘ, odpovídá PDT za včasná a účinná operativní opatření směřující k obnovení plánovaného stavu nebo k zajištění intervalového řízení na dotčené lince.

Část II.

Zásady operativního řízení provozu tramvají

§ 3

Operativní řízení provozu

1. Jednotný systém operativního řízení tramvajového provozu v rámci DP, a.s., tvoří:
   a) PDT a jemu podřízené pohotovostní složky,
   b) EDT a jemu podřízené pohotovostní složky,
   c) Výrobní dispečink provozovny vrchní stavby,
   d) Výpravny dopravních provozoven,
   e) Depa dopravních provozoven.

2. **V operativním řízení provozu tramvají platí zásada odpovědnosti jediné osoby ve službě za řízení svěřeného úseku.**

3. Ve smyslu tohoto paragrafu mají odpovědnost za operativní řízení tramvajového provozu tito zaměstnanci:
   a) vedoucí směny PDT – za celou síť provozu tramvají,
   b) vedoucí směny EDT – za činnosti vymezené Směrnicí Es 1/2,
   c) dispečer výrobního dispečinku provozovny vrchní stavby – za činnosti vymezené správci kolejových pasů a příslušných traťových zařízení,
   d) vedoucí pohotovostní čety řízené PDT – za činnosti vymezené „Statutem“ pohotovostní čety,
   e) vedoucí pohotovostní čety řízené EDT - za činnosti vymezené „Statutem“ pohotovostní čety,
   f) směnový výpravčí – za činnosti vymezené Směrnicí Ds 2/2,
   g) směnový mistr depa – za činnosti vymezené Předpisy V 1/2 .

   Uvedení zaměstnanci odpovídají zároveň za účinnou koordinaci likvidace MU v provozu tramvají dle kompetencí vymezených tímto Předpisem.

4. Operativním řízením provozu tramvají ve smyslu tohoto Předpisu se rozumí řízení:
   a) v plánovaném provozním stavu,
   b) v mimořádném provozním stavu.

5. Účelem operativního řízení provozu tramvají při **plánovaném** provozním stavu je zajistit hlavní povinnost dopravce, tj. jízdu vlaků podle platných JŘ.

6. Účelem operativního řízení provozu tramvají při **mimořádném** provozním stavu je co nejdříve obnovit provoz v tramvajové síti, odstranit příčinu, resp. následky předmětné

MU, docílit co nejrychleji a nejúčinněji plánovaného provozního stavu, a to za dodržení bezpečnosti a plynulosti tramvajového provozu včetně nejmenšího přepravního dopadu na cestující veřejnost.

7. S odkazem na § 3 Předpisu D 1/2 je nutno dále počítat s možností účasti dalších složek na likvidaci mimořádných stavů v rámci operativního řízení tramvajového provozu. Tyto složky nejsou zahrnuty do klasického schématu, přesto jejich podíl na likvidaci MU může za daných okolností výrazně ovlivnit konečný rozsah události a proto je podstatné, aby všichni zúčastnění o jejich existenci a možnosti zapojení do systému byli informováni.
8. Zaměstnance ve smyslu odst. 7 lze rozdělit do tří skupin:
   a) kontrolní orgány všech stupňů (dopravní kontrola JPT, kontrola JSVT a Dopravní dozor DP, a.s.), jejichž zaměstnanci se v souladu s příslušným provozním předpisem nebo podnikovou normou vykazují příslušným odznakem, příp. průkazem, vymezujícím rozsah kontrolního oprávnění,
   b) zaměstnanci jednotlivých složek základního schématu operativního řízení, kteří se v dané situaci vyskytují na místě MU bez předepsané výstroje a vybavení, ale kteří jsou schopni se řidičům tramvají prokázat služebním průkazem, prokazatelně vyznačujícím jejich funkční zařazení,
   c) další zaměstnanci DP, a.s., kterým z trvalého či dočasného pověření vyplývá možnost, příp. povinnost zasáhnout v provozu tramvají a jsou schopni tuto okolnost řádně zúčastněným stranám dokladovat služebním průkazem s uvedením jejich práv a povinností v operativním řízení.

§ 4

Základní ustanovení pro zaměstnance zařazené do jednotného systému operativního řízení provozu tramvají

1. Na zaměstnance zařazené do jednotného systému operativního řízení provozu tramvají, uvedené v § 3, odst. 3, se vztahují ustanovení provozních předpisů platná dle předepsaného rozsahu znalostí pro jednotlivé funkce.
2. Základní povinností těchto zaměstnanců je průběžně zajišťovat předepsané činnosti podmiňující preventivní opatření k zachování plánovaného provozního stavu.
3. Při výskytu mimořádného provozního stavu nebo mimořádné provozní události uplatnit taková opatření, která by zajistila včasné obnovení plánovaného provozního stavu při respektování zásadních pravidel bezpečnosti tramvajového provozu a cestujících.
4. Zaměstnancům zařazeným do jednotného systému operativního řízení provozu tramvají nesmí být ukládány takové úkoly, které by plnění jejich základních povinností znesnadňovaly nebo znemožňovaly.

Část III.

Organizace operativního řízení provozu tramvají

§ 5

Zásady dopravy

1. Provoz tramvají je organizován podle platných JŘ.
2. Jednotlivé články operativního řízení provozu tramvají musí být organizovány podle povahy a rozsahu předepsané činnosti tak, aby jimi zajišťovaný způsob řízení a stupeň koordinace zaručoval pravidelnou a bezpečnou tramvajovou dopravu.
3. Operativní řízení provozu tramvají musí být organizováno a technicky zabezpečeno tak, aby umožňovalo:
   a) bezpečnou, plynulou a pravidelnou jízdu tramvajových vlaků,
   b) kontrolu úrovně poskytovaných služeb a provozně-technického stavu tramvajových tratí a traťových zařízení,
   c) rychlou a přesnou informaci jednotlivých článků operativního řízení provozu tramvají o provozním stavu,
   d) včasné provozní zákroky,
   e) včasné plnění služebních příkazů,
   f) včasnou informovanost cestujících.
4. Koordinační úloha provozního dispečinku tramvají mimo již stanovenou odpovědnost za provoz tramvají v celé síti spočívá především v řešení provozních opatření, která vyžadují součinnost dalších útvarů či složek (viz Směrnice Ds 1/2).
5. PDT je v rámci koordinace dopravních procesů MHD **podřízen** dispečinku MHD.
6. PDT je v rámci operativního řízení tramvajové dopravy **nadřízen**:
   a) EDT ve smyslu Předpisu Es 1/2,
   b) výrobnímu dispečinku provozovny vrchní stavby dle vymezených zásad spolupráce,
   c) podřízeným pohotovostním četám ve smyslu „Statutu“,
   d) mistrům dep v rámci koordinace činnosti při vyřazení tramvaje z přepravního výkonu,
   e) směnovým výpravčím v rámci koordinace změn ve vypravení, výkonů operačního plánu zimní služby a ostatních činností ve smyslu ostatních norem,
   f) řidičům tramvaje při výkonu služby.

§ 6

Pravidla operativního řízení provozu tramvají pomocí radiostanic

A) Všeobecné podmínky

1. Všechny tramvajové vlaky, vypravené do kolejové sítě k plánované přepravě cestujících i vlaky neurčené JŘ (viz předpis Ds 3/2) musí být vybaveny funkční radiostanicí doplněnou odbavovacím a informačním systémem.
2. Výjimku mají speciální pracovní stroje a vlaky, které nejsou vybaveny přípravou pro OIS a dále vlaky, vypravené OZT za účelem zkušební jízdy.

3. Závada na RST nebo OIS je důvodem k výměně vlaku.
4. Povinné vybavení funkční RST platí i pro vozidla pohotovostních čet, zařazených do jednotného systému operativního řízení.

B) Činnost řidičů tramvajových vlaků

1. Řidič tramvaje je povinen při nástupu na vlak nastavit základní identifikační údaje OIS.
2. Řidič tramvaje je v průběhu výkonu služby povinen používat RST spojení a přitom dodržovat Základní pravidla radiotelefonního spojení (viz Směrnice Ř č.1/2003).
3. Řidič tramvaje má prostřednictvím RST spojení **pouze na PDT, volací znak KGX 5** následujícím způsobem:

Spojení na dispečerskou funkci	*Barva tlačítka*
Dopravní dispečer	Modrá
Vlakový dispečer	Žlutá
Provozní dispečer	Bílá
PDT	Červená (Tíseň)

4. Řidič tramvaje hlásí na **PDT** (volací znak KGX 5, tlačítko dle charakteru události) každou mimořádnou provozní událost, která má nebo by mohla mít vliv na bezpečnost, plynulost a pravidelnost tramvajové dopravy. Předávaná informace musí zejména obsahovat:
   a) přesné určení místa a směr jízdy,
   b) druh mimořádné provozní události,
   c) důvod nebo zdroj narušení provozu,
   d) volné směry jízdy na tramvajové trati.

5. Řidič tramvaje hlásí **vlakovému dispečerovi**:
   a) technické poruchy a závady vzniklé na tramvajovém vlaku v průběhu služby,
   b) žádosti o zásah mobilní čety technické údržby tramvají,
   c) žádosti o výměnu vlaku.

6. Řidič tramvaje hlásí **provoznímu dispečerovi**:
   a) úpravu intervalu při odjezdu z KZ,
   b) obracení vlaku na trati,
   c) výjezd a najetí do JŘ po opravě,
   d) informace vlaků operativní zálohy (výjezd, příjezd, najetí do JŘ za vyřazený vlak),
   e) nepřítomnost střídajícího řidiče na střídacím bodě,
   f) neodkladný dotaz pro příslušnou výpravnu.

7. Řidič tramvaje hlásí **dopravnímu dispečerovi**:
   a) závady na kolejové trati a traťových zařízení,
   b) ztrátu napětí v troleji,
   c) závady na dopravním značení a poruchy SSZ,
   d) dopravní nehody vlastní i cizí, které omezují nebo přerušují provoz tramvají

e) všechny nepravidelnosti, které svým rozsahem překračují povolenou toleranci,
f) v nočním provozu každou nepravidelnost, vzniklou na přestupním bodě,
g) vznik pracovního úrazu,
h) ostatní mimořádné události.

8. Řidič tramvaje hlásí **PDT:**
a) všechny události, které mají nebo mohou mít vliv na ohrožení života či zdraví,
b) fyzický útok na řidiče tramvaje.

C) Specifické radiotelefonní relace používané výhradně řídící základnovou radiostanici PDT

1. **Generální volba –** určená pro všechny RST v síti

všichni řidiči tramvají jsou povinni takto předávanou informaci vzít na vědomí a jejím obsahem se řídit.

- při generální volbě postupuje PDT následovně:
  „Zde KGX 5 – zpráva pro všechny radiostanice v síti!“ *– následuje předávaná informace,*
- vlastní informace je v pravidelných intervalech opakována, dokud její obsah neztratí časovou, místní nebo dějovou platnost,
- generální volbu je možné rovněž využít při pátracích relacích uskutečňovaných na žádost orgánů činných v trestním řízení (Policie ČR).

2. **Lokální volba** – určená pro omezený počet radiostanic, která je v relaci přesně vymezena (např. konkrétní linka, konkrétní vozy, oblast).

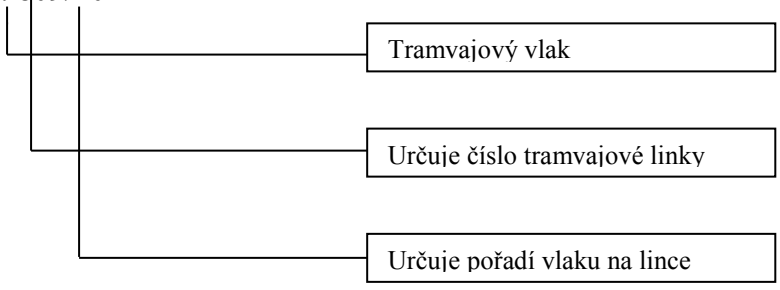
D) Systém přidělování volacích znaků

1. **<u>vlakům vypravovaným dle JŘ</u>**

a) vlakům vypravovaným dle JŘ jsou přiděleny volací znaky:
- řada 801 – 834 pro vlaky pravidelných denních linek
- řada 835 – 849 pro vlaky NTD a zvláštní linky
- řada 851 – 859 pro vlaky nočních pravidelných linek

b) volací znak tvoří trojčíslí, lomítko a dvojčíslí.

Příklad: 809/10



c) volací znaky jsou trvale přiděleny tímto systémem a jejich případné změny jsou přípustné výhradně se souhlasem vedoucího operátora JPT.

2. **<u>vlakům neurčeným JŘ</u>**

a) vsunuté – posilové vlaky - základní volací znak je **KGX 850**
- řada 850/11 – 19 + 111 – 119 = provozovna Hloubětín
- řada 850/21 – 29 + 211 – 219 = provozovna Kobylisy
- řada 850/31 – 39 + 311 – 319 = provozovna Motol
- řada 850/41 – 49 + 411 – 419 = provozovna Pankrác
- řada 850/51 – 59 + 511 – 519 = provozovna Strašnice
- řada 850/71 – 79 + 711 – 719 = provozovna Vokovice
- řada 850/81 – 89 + 811 – 819 = provozovna Žižkov

První číslice za lomítkem označuje provozovnu, druhá resp. poslední dvě číslice u trojmístné kombinace označuje pořadí vlaku.

b) vlaky operativní zálohy deponované na stanovištích v síti – základní volací znak je **KGX 860**

- Hloubětín	= 861/xx	dopolední směna: x = 11
- Kobylisy	= 862/xx	odpolední směna: x = 21
- Motol	= 863/xx	noční směna: x = 31
- Pankrác	= 864/xx	
- Strašnice	= 865/xx	
- Vokovice	= 867/xx	
- Žižkov	= 868/xx	

c) vlaky operativní zálohy deponované v depu dopravních provozoven – základní volací znak je **KGX 860**

- Hloubětín	= 861/xx – xx	dopolední směna: xx = 12 – 19
- Kobylisy	= 862/xx – xx	odpolední směna: xx = 22 – 29
- Motol	= 863/xx – xx	noční směna: xx = 32 – 39
- Pankrác	= 864/xx – xx	
- Strašnice	= 865/xx – xx	
- Vokovice	= 867/xx - xx	
- Žižkov	= 868/xx – xx	

První číslice za lomítkem označuje druh směny (ranní, odpolední, noční), druhá číslice pořadí vlaku.

d) služební vlaky dopravních provozoven – základní volací znak je **KGX 870**
- Hloubětín = 870/11 – 19
- Kobylisy = 870/21 – 29
- Motol = 870/31 – 39
- Pankrác = 870/41 – 49
- Strašnice = 870/51 – 59
- Vokovice = 870/71 – 79
- Žižkov = 870/81 – 89

První číslice za lomítkem označuje provozovnu, druhá číslice pořadí vlaku.

e) zvláštní vlaky pro objednané a smluvní jízdy – základní volací znak je **KGX 872**
- Hloubětín = 872/11 – 19
- Kobylisy = 872/21 – 29
- Motol = 872/31 – 39
- Pankrác = 872/40 – 49
- Strašnice = 872/51 – 59
- Vokovice = 872/71 – 79
- Žižkov = 872/81 – 89

f) služební vlaky technických provozoven a odboru 12230 – základní volací znak je **KGX 880**
- 12230 = 881/xxx = měřící tramvaj
- 12500 = 882/xxx = tramvajový brus
- 12700 = 880/xxx = zkušební jízdy, brzdné zkoušky
- 12830 = 883/xxx = měřící tramvaj

xxx = osobní volací znaky pracovníků střediska.
Seznam osobních volacích znaků je uložen u vedoucího operátora JPT.

g) cvičné vlaky – určené k výcviku a zkouškám řidičů tramvají – základní volací znak je **KGX 873**
volací znak cvičného vlaku 873/xxx
xxx = osobní volací znaky instruktorů jízdy
osobní volací znaky instruktorů jízdy přiděluje pověřený zaměstnanec odboru výchovy a vzdělávání a jejich seznam je uložen u vedoucího operátora JPT.

h) tramvajové sněhové pluhy – základní volací znak je **KGX 874**
- Hloubětín = 874/11 – 19
- Kobylisy = 874/21 – 29
- Motol = 874/31 – 39
- Pankrác = 874/41 – 49
- Strašnice = 874/51 – 59
- Střešovice = 874/61 – 69
- Vokovice = 874/71 – 79
- Žižkov = 874/81 – 89

První číslice za lomítkem označuje provozovnu, druhá číslice pořadí sněhového pluhu.

i) ostatní vlaky
- KGX 280 = zkušební jízda Siemens-Dopravní systémy
- KGX 800 = náhradní autobusová doprava (smluvní dopravci)
- KGX 871 = kyvadlová tramvajová doprava
- KGX 875 = reklamní vůz
- KGX 876 = jízda pro obědy
- KGX 877 = pracovní vůz
- KGX 878 = technická jízda depa
- KGX 879 = přesun vozů
- KGX 889/x = zkoušky RST (x – pořadí provozoven)
- KGX 891/91 = historická tramvaj (Muzeum MHD Střešovice)

3. U vlaků neurčených JŘ přiděluje (kromě vlaků uvedených pod písm.f) a g)) příslušný volací znak směnový výpravčí (u provozovny Střešovice určený zaměstnanec) ve smyslu tohoto předpisu.
4. V případě, že zaměstnanci depa pojedou tramvajovým vlakem pro vlak v jiném objektu a tento vlak potom pojede samostatně, přidělí výpravčí volací znak i pro tento vlak.

§ 7

Povinnosti jednotlivých složek, zařazených v operativním řízení provozu tramvají

A) Provozní dispečink tramvají

1. PDT je hlavním útvarem operativního řízení provozu tramvají a jako takový má naprostou prioritu rozhodování v dané oblasti, za kterou je i plně odpovědný.
2. Příkazy nadřízených zaměstnanců, týkající se operativního řízení provozu tramvají, se mohou vydávat pouze prostřednictvím vedoucího směny PDT.
3. Příkazy PDT, týkající se operativního řízení provozu tramvají, musí být splněny všemi útvary a zaměstnanci, kteří odpovídají za bezpečnost a plynulost tramvajové dopravy.
4. V rámci operativního řízení provozu tramvají plní PDT zejména tyto úkoly:
   a) řídí tramvajovou dopravu tak, aby byla bezpečná a přesná, případně pravidelná,
      aa) v tomto smyslu kontroluje jízdu tramvajových vlaků, vydává podřízeným zaměstnancům potřebné příkazy, řeší mimořádné provozní stavy a provádí příslušné provozní zákroky,
      ab) provádí kontrolu provozně-technického stavu drážního zařízení a vybavení a přijímá opatření k nápravě zjištěných závad,
   b) povoluje jízdu tramvajových vlaků neurčených k pravidelné přepravě cestujících. Podrobnosti stanoví „Směrnice pro jízdy vlaků neurčené jízdním řádem (Směrnice Ds 3/2)“,
   c) vysílá při vzniku MU na místo potřebné likvidační složky,
   d) přerušuje v dotčeném úseku dopravu v případech, kdy by mohla být ohrožena bezpečnost dopravy nebo kdy to vyžadují okamžité provozní podmínky či události,
   e) zajišťuje náhradní dopravu dle předepsaných podmínek,
   f) rozhoduje o účinném využití fondu tramvajových vlaků operativní zálohy, zejména jako náhrady za tramvajové vlaky vyřazené z přepravy cestujících. V nezbytně nutných případech je zařazuje na linky s dočasně zvýšenou přepravní poptávkou, pokud tomu nebrání energetická propustnost nebo jiné provozní důvody,
   g) dává souhlas v souladu se zásadami koordinace k zahájení plánovaných výluk a k obnovení tramvajové dopravy po jejich ukončení,
   h) zajišťuje řádnou a rychlou informaci cestujících při vzniklých mimořádných stavech,
   i) neprodleně oznamuje dispečinku MHD. a určeným vedoucím zaměstnancům DP, a.s. události, které mají nebo mohou mít vliv na bezpečnost a plynulost tramvajové dopravy, resp. události s negativním dopadem na dobré jméno DP, a.s.
   j) vydává při likvidaci MU na trati příkazy např. k zajištění brzdařů při vlečení či sunutí provozuneschopného nebo neprovozního tramvajového vlaku (vozu), k vyloučení koleje nebo traťového úseku, k jízdě tramvajového vlaku (vozu) po nesprávné koleji, k obracení, změně trasy, k rozdělení (zkrácení) linky, k vyřazení, resp. opětovnému zařazení tramvajového vlaku do provozu apod.
   k) informuje bezprostředně po vzniku MU směnové výpravčí příslušných vozoven o výpadku jejich vlaků a ve spolupráci s nimi minimalizuje dle okamžitých možností rozsah vzniklých KPV,
   l) zajišťuje prostřednictvím přidělených pohotovostních čet definitivní nebo provizorní opravu traťových a dopravních zařízení včetně technických poruch tramvajových vlaků, případně následky nehod v provozu tramvají.

B) Energetický dispečink tramvají (EDT)

1. EDT je v systému operativního řízení provozu tramvají:
   a) **podřízen –** provoznímu dispečinku tramvají,
   b) **nadřízen –** vedoucím mistrům a zaměstnancům pohotovostních čet, kteří odstraňují provozní závady a poruchy na elektrotechnickém zařízení a dále zaměstnancům údržbových čet.
2. Příkazy EDT, týkající se operativního řízení provozu, musí být splněny všemi útvary a zaměstnanci ve vymezeném okruhu působnosti.
3. V rámci operativního řízení provozu tramvají EDT plní zejména tyto úkoly:
   a) zajišťuje plynulý, bezporuchový, bezpečný a hospodárný provoz elektrotechnických zařízení podle potřeb tramvajové dopravy,
   b) řídí provoz, spolupracuje s provozovnou měnírny a kabelové sítě a provozovnou trakční vedení při údržbě a opravách elektrotechnických zařízení, která jsou v jejich správě,
   c) řídí a zajišťuje plynulou dodávku elektrické energie z měníren k elektrotechnickým zařízením (která jsou v jeho správě); přitom dbá na udržování okamžité zálohy provozního výkonu v měnírnách,
   d) zajišťuje a odpovídá za plnění požadavku PDT na vypínání a zapínání napájení troleje po splnění všech předepsaných podmínek. V nouzovém případě samostatně zajišťuje vypnutí napájení troleje, bezprostředně však informuje vedoucího směny provozního dispečinku tramvají. Opětovné zapnutí napájení troleje v tomto případě je možné již jen s vědomím vedoucího směny PDT, resp. jeho zástupce,
   e) spolupracuje s dispečerskými orgány oblastně příslušných energetických závodů pro dotčený úsek a s provozovnami JDC
   f) zpracovává systémy náhradního napájení trakčního vedení pro výluky a ostatní mimořádné provozní stavy,
   g) rozhoduje operativně o změnách trakčního napájení a rozložení provozního výkonu měníren,
   h) oznamuje ihned PDT všechny události, které mají nebo mohou mít vliv na bezpečnost a plynulost tramvajové dopravy s návrhem opatření včetně doby jejich ukončení,
   i) vydává příkazy a souhlas k jakékoliv obsluze a pracím na elektrotechnických zařízeních. Bez tohoto příkazu a souhlasu nesmí být prováděna žádná obsluha zařízení ani práce na něm. Zařízení může být vyřazeno z provozu jen s jeho souhlasem (výjimku tvoří pouze případy havárie a případy, kdy je ohrožena bezpečnost osob a zařízení).
4. EDT v případě mimořádných provozních stavů a událostí zajišťuje prostřednictvím podřízených pohotovostních čet a zaměstnanců technických provozoven rychlou realizaci náhradních nebo provizorních opatření do doby, než je obnoven plánovaný provozní stav, pokud tak nelze učinit ihned.
5. Podrobnosti, týkající se některých úkolů podle odst. 3., jakož i další úkoly, obsazení a vybavení EDT, stanoví Směrnice Es ½.

C) Výrobní dispečink provozovny vrchní stavby

1. Provoz výrobního dispečinku provozovny vrchní stavby JDC je personálně obsazován v jedné směně a to v rozsahu od 6,00 do 15,00 hod. pracovního dne. Za podmínek stanovených OPZS je rozsah provozu upraven v souladu s rozpisem pracovní pohotovosti provozovny.
2. Průběžně spolupracuje s PDT v oblasti:
   a) provozuschopnosti tramvajových tratí a traťových zařízení,
   b) činnosti pohotovostních čet provozovny vrchní stavby,
   c) změn výkonů při opravách a rekonstrukcích tramvajových tratí,
   d) realizace opatření souvisejících s výkony OPZS.

D) Pohotovostní složky řízené provozním dispečinkem tramvají

1. Pohotovostní složkou (četou) se rozumí skupina zaměstnanců s jednoznačně vymezenou odpovědností za rozsah činností při odstraňování technických nebo provozních poruch na tramvajových tratích, traťových zařízeních, tramvajových vozech apod.
2. Systém řízení pohotovostních složek v rámci operativního řízení je vymezen „Statutem“ příslušné pohotovostní složky.
3. „Statut“ zpracovává JSVT, vyjadřuje se k němu odbor řízení provozu a schvaluje vedoucí JSVT a vedoucí JPT.
4. „Statut“ musí obsahovat zejména:
   a) rozsah činnosti při likvidaci poruch,
   b) personální obsazení a kvalifikační předpoklady,
   c) rozsah provozu pohotovostní složky,
   d) technické vybavení (nářadí, pomůcky, spojení),
   e) základní povinnosti zaměstnanců pohotovostních čet.

E) Pohotovostní složky řízené energetickým dispečinkem tramvají

1. Pohotovostní složkou (četou) se rozumí skupina zaměstnanců s jednoznačně vymezenou odpovědností za rozsah činnosti při odstraňování technických nebo provozních poruch na energetickém systému tramvají a LD Petřín.
2. Systém řízení pohotovostních složek v rámci operativního řízení je vymezen „Statutem“ příslušné pohotovostní čety.
3. „Statut“ zpracovává příslušný útvar JSVT, resp. JDC, vyjadřuje se k němu odbor řízení provozu a schvaluje jej vedoucí JPT a vedoucí JSVT, resp. vedoucí JDC.
4. „Statut“ musí obsahovat zejména:
   a) rozsah činnosti při likvidaci poruch,
   b) personální obsazení a kvalifikační předpoklady,
   c) rozsah provozu pohotovostní složky,
   d) technické vybavení (nářadí, pomůcky, spojení),
   e) základní povinnosti zaměstnanců pohotovostních čet.

F) Výpravny dopravních provozoven

1. Směnový výpravčí je v systému operativního řízení provozu tramvají:
   a) **podřízen** – provoznímu dispečinku tramvají,
   b) **nadřízen** – směnovému mistru depa mateřské provozovny v rámci likvidačních příkazů v působnosti mateřské provozovny.
2. Příkazy směnového výpravčího týkající se operativního řízení provozu tramvají musí být splněny všemi zaměstnanci mateřské provozovny ve vymezeném okruhu působnosti.
3. V rámci operativního řízení provozu tramvají plní směnový výpravčí zejména tyto úkoly:
   a) zabezpečuje včasné vypravování všech plánovaných vlaků podle jízdních řádů z hlediska udržení pravidelnosti provozu tramvají,
   b) realizuje veškeré změny ve vypravování tramvají nařízené provozním dispečinkem tramvají,
   c) nahlašuje provoznímu dispečinku tramvají:
      ca) každou změnu v počtu plánovaného vypravení vlaků,
      cb) vlaky předčasně zatažené oproti jízdnímu řádu,
      cc) předpoklady vypravení,
      cd) personální údaje o stavu řidičů,
      ce) vypravení a deponaci předepsaných vlaků operativní zálohy,
   d) zajišťuje na základě informace o MU v provozu tramvají požadované náhrady řidičů,
   e) odpovídá za realizaci opatření nařízených provozním dispečinkem tramvají v rámci OPZS,
   f) zabezpečuje řádnou informovanost řidičů o změnách v provozu tramvají,
   g) ve spolupráci s PDT provádí všechny potřebné úkony k minimalizaci KPV vlaků dotčených MU,
   h) zajišťuje řádné vypravení vlaků operativní zálohy v souladu s ustanovením příslušného vnitropodnikového předpisu.

G) Depa dopravních provozoven

1. Směnový mistr je v systému operativního řízení provozu tramvají:
   a) **podřízen** – provoznímu dispečinku v rámci koordinace likvidačních příkazů,
   b) **podřízen** – směnovému výpravčímu v rámci likvidačních příkazů v působnosti mateřské provozovny.
2. V rámci operativního řízení provozu tramvají plní směnový mistr zejména tyto úkoly:
   a) garantuje provozní připravenost a řádnou přejímku tramvajových vlaků vypravovaných na trať,
   b) spolupracuje s provozním dispečinkem na likvidaci krácených přepravních výkonů (KPV) z technické příčiny a na jeho příkaz provádí opravy popř. výměny vlaků na trati,
   c) ostatní činnosti upravuje předpis V 1/2.
3. Informuje PDT o případné provozní nepřipravenosti tramvajového pluhu a provozovna Hloubětín o snížení kapacity sušičky písku nebo jejím vyřazení z provozu.

Část IV.

Závěrečná ustanovení

§ 8

Odpovědnost

1. Za správný výkon nařízené činnosti v jednotném systému operativního řízení odpovídá každý zaměstnanec v míře dané jeho pracovním a funkčním zařazením nebo v míře odpovídající plnění pracovních úkonů, jimiž byl pověřen.
2. Za škody, které vznikly nesprávným nebo nedbalým výkonem služby, je zaměstnanec odpovědný právě tak, jako odpovídá za následky, které by vznikly opožděným nebo neúplným hlášením poruch, závad apod.
3. Zaměstnanec se nezprostí své odpovědnosti poukazem na neznalost předepsaných provozních předpisů, provozních směrnic a služebních příkazů včetně vnitropodnikových norem. Má-li zaměstnanec pochybnost o jejich významu a praktickém provádění, je povinen požádat o správný výklad nadřízeného.
4. Nedodržování nebo porušování předpisu O 1/2, nejde-li o čin nebo opomenutí stíhané podle obecně závazných právních norem, se posuzuje v souladu s Pracovním řádem DP, a.s.

§ 9

Povolování a vydávání změn, doplňků a výjimek

1. Změny a doplňky schvaluje a výjimky z ustanovení tohoto předpisu povoluje generální ředitel Dopravního podniku, a.s.
2. Schválené změny a doplňky a povolené výjimky z ustanovení tohoto předpisu vydává generální ředitel Dopravního podniku, a.s.

§ 10

Zrušovací ustanovení

1. Zrušuje se předpis O 1/2 - Předpis o zásadách operativního řízení tramvajového provozu, schválený ředitelem DP-ED, o.z. protokolem č.j. 12000/101/97 ze dne 28. 8. 1997.

§ 11

Účinnost

1. Předpis O 1/2 - Předpis o zásadách operativního řízení tramvajového provozu nabývá platnosti dnem **1. srpna 2003**.

ředitel