

Nabídka

Informační systém operativního řízení (ISOŘ)

dle rámcové smlouvy 39404/2024-SŽ-GŘ-O8

Dodavatel:

OLTIS Group a.s.
Dr. Milady Horákové
1200/27a
779 00 Olomouc

Zpracoval:



Dne: 18.10.2024



OBSAH

1 NABÍDKA	3
2 ÚVOD	4
3 DOPAD NA SOFTWARE, NÁVRH KONCEPTU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	4
4 POŽADAVKY NA SOUČINNOST OBJEDNATELE A TŘETÍCH STRAN	11
5 CENOVÁ NABÍDKA	11
6 HARMONOGRAM	12
7 AKCEPTAČNÍ KRITÉRIA	12

1 Nabídka

Nabídka společnosti

Obchodní firma: OLTIS Group a. s.
Sídlo: Dr. Milady Horákové 1200/27a, Olomouc, PSČ 779 00
Jednatel: Ing. Štefan Mestický, generální ředitel, člen správní rady
IČ: 26847281
DIČ: CZ26847281
Bankovní spojení: Komerční banka Olomouc
Číslo účtu: 35-3062520267/0100
Zápis v obch. rejstříku: Krajský soud v Ostravě, oddíl B, vložka 2844

na rozvoj systému 31010, 31013, 31014 – Informační systém operativního řízení (ISOR), dle rámcové smlouvy 39404/2024-SŽ-GR-O8.

V Olomouci dne 18.10.2024

2 Úvod

Nabídka na rozvoj aplikace ISOŘ byla zpracována dle požadavků garanta aplikace a vedena pod číslem smluvní verze systému 4.4.2.

3 Dopad na software, návrh konceptu technického řešení

Do aplikace ISOŘ budou zapracovány následující požadavky:

Č.	Obsah
1.	ID519 Systém provozních informací SPI a) Další rozvoj webu SPI a jeho komponent: - pozastavení automatické obnovy, - ukládání filtrů do paměti prohlížeče, - řazení záznamů pomocí záhlaví sloupce, - označení záznamu v seznamu po odeslání změn, - automatické přihlášení přes Keycloak SSO, - zamezit odeslání změn na formuláři, pokud ke změnám nedošlo, - možnost náhledu přílohy v prohlížeči, - zobrazení dlaždic s detailem záznamu vyskytujících se na konci stránky v horní části webu, - upravit způsob definice platnosti u číselníků, - doplnit automatické odhlašování dle rolí z důvodu zvýšení bezpečnosti. b) Rozvoj modulu ZaMU: - zobrazení seznamu nehod na detailu, možnost zadávat Nehodu z formuláře ZaMU, - indikace nových duplicít a nadřazených ZaMU, automatické přepínání stavu SLEDOVAT, pozastavování a obnovení automatického obnovení seznamu, - nové filtry, pokročilejší vyhledávání, změna obsluhy některých položek, - snížit počet záznamů změn, pokud nedošlo ke změně faktických dat, - připnutí vybraných záznamů, - zobrazovat odřeknuté vlaky a kódy narušení, - hromadné zadávání odřeknutých vlaků, - práce s množinou časů zastavení provozu, - oddělit atribut Popis od textů z automatických zpráv z ISOŘ, prezentovat účel a prvotní analýzu samostatně. c) Rozvoj modulu Příkazy: - export, rozesílání a zobrazení emailů a seznam příjemců, přejmenování položek, - systém číslování, - možnost odebrat přílohu, změnit způsob ukládání do databáze, - snížit počet záznamů změn, pokud nedošlo ke změně faktických dat, - úprava filtru. d) Rozvoj modulu Operativní příkazy: - automatické číslování dle předpisu v závislosti na roli VD, ÚD a oblasti uživatele, - generování emailů, - indikace překročení platnosti do. e) Rozvoj modulu Neprojeté trasy: - nabízet seznam volných čísel ZaMU, - rozšíření chování kalendáře na formuláři. f) Rozšíření pilotní verze o nové přehledy (dashboards) a mapu: - Předběžné závady na tratích provozovaných SŽ, - Předběžný přehled závad a poruch s vlivem na dopravu, - Odstavené vlaky (Mapa, Přehled), - Závady ve výlukové činnosti, - Zpracování a agregace dat do podoby využitelné pro potřebné datové analýzy. g) Rozvoj modulu Nehody:

	- přejmenování modulu Nehody na Svolávací rozvrh a doplnění dalších atributů na formulář.
2.	ID629 Převedení dotazu na složení vlaku do COMPOST na nové rozhraní poskytující data s přizpůsobením na TAP TSI (CDS, WEB) - analýza nových možností prezentace rozsahu dat pro uživatele, návrh obsahu výstupu a potřebných číselníkových dat, - úprava dotazu do COMPOST z důvodu přejmenování atributů a elementů, - úprava 2 číselníků ISOŘ (rádio, vlakový zabezpečovač) k datovému propojení s kódy používanými v COMPOST s úpravami datových struktur v DBE a ISOŘ, nastavení a provedení propojení v DBE, - změna načítání dat z databáze a změna serializace dat vůči klientům na aplikačním serveru, - přizpůsobení klientů nové serializaci dat číselníků, - realizace návrhu nového obsahu a formátování výstupní sestavy z dat odpovědi na dotaz do COMPOST (nová data, jiné formátování, jiné seskupení, přizpůsobení načítání současných dat jiného pojmenování a organizace elementů, transformace kódu na významové textové řetězce).
3.	ID630 Novelizace nástroje překolejení trasy vlaku na novou traťovou nebo staniční kolej (používaná specifikace liché a sudé směru není již použitelná a položení plánovaného jízdního řádu na kolejiště neodpovídá v časovém horizontu fyzické existenci čísla koleje) - výběr stanice z-do (definování směru, tj. u jakých vlaků se provede změna traťové koleje, případně nebo u jakých vlaků vybraného směru se provede změna staniční koleje), - výběr stanice ke změně staniční koleje (tj. kde se provede změna staniční koleje), - výběr přesunu z koleje na kolej (definice 1:1 v nabízeném seznamu traťových, případně staničních kolejí naplněného podle zadaných stanic), - po specifikaci výběru nabídka dotčených vlaků s jízdním řádem platným v systémovém čase k provedení překolejení (nabídka odprezentuje číslo a druh vlaku, indikaci vztahu tranzitní, výchozí, končící k uvedeným 2-3 bodům s možností vybrat/zrušit vše v nabídce nebo provést jen individuální výběr obsluhou).
4.	ID634 Rozšíření zadání změn postupů při tvorbě a realizaci provozního odklonu v součinnosti s aplikací KADR - povolit zadání počátečního i koncového bodu odklonu neležícího na trase jízdního řádu JŘ (přepínač na rozšířenou nabídku bodů, implicitně nabídka bodů na trase vlaku), - rozšířit trasu vlaku o údaj traťové třídy v každém bodě platné pro odjezd na trať (spojnici mezi body trasy vlaku), - využít položku "směr" (nově nepovinnou k předání na KADR) k testu nepřekročení traťové třídy a trakce s uvedením po jaké trase byla kontrola provedena (může jít o více variant spojení mezi uvedenými body), - doplnění oznámení, že na vlaku je MZ (ověřil si) přímou volbou dotazu do MIMOZY s otevřením dalšího okna s odpovědí v PDF k vizuální kontrole (PO zavření obsluha výzvového dialogu A/N), - zavedení zamykání vlaku v ISOŘ na základě rozpracované odklonu s nutností změnit pořadí z pořízení předání dat na sled: I0759 do zapracování a teprve na základě kladné kvitance předání dat na desktop klienta KADRU (další spuštění do ukončení životního cyklu rozpracovaného odklonění nebude povoleno - kontrola na zákaz jízdy z důvodu rozpracovaného odklonu, v případě paralelního spuštění druhý v pořadí obdrží zápornou kvitanci kvůli "uzamčení" vlaku (současně zachovat nouzový postup náhradního odblokování uzamčení vlaku zrušení zákazu a zapnutí funkcionality na parametr I0759Odklon_ZakazJizdy), - zavedení nové zprávy StornoPO na základě zrušení rozpracovaného odklonu na straně KADRU (zpráva bude sloužit k odblokování zamčeného vlaku pro provozní odklon v ISOŘ),

	- zavedení pořízení odvolání již naplánovaného provozního odklonu výběrem režimu "Konec odklonu" (volba slouží k odvolání specifikovaného úseku odklonění vlaku vždy od počáteční bod napojeného PA s indikací, zda se vrací trasa vlaku od tohoto bodu vrací do PA předchozího nebo zcela počátečního) k zapracování do ISOR s generování nové zprávy "KonecPO" na KADR (KADR doručí data jako při běžné odklonu - deaktivace odvolaného úseku, nový JŘ a aktivace nového JŘ k napojení z bodu odvolaného úseku).
5.	ID638 Doplnit kontrolu při příchodu rozboru vlaku na nepřekročení traťové třídy - při překročení vystavit nesouhlas s jízdou "traťová třída" - doplnění importu popisu sítě o traťovou třídu k úseku, - doplnění importu traťové třídy do tabulky TrasaJR (nový sloupec), načítání do paměťového objektu JŘ aplikačního serveru, - doplnění webové služby REVOZ o řadách hnacích vozidel o traťovou třídu v podtypech použití J, D, K, - doplnění popisu řady HV v tabulce CisLokoRada o traťovou třídu v podtypech použití J, D, K (nové sloupce), načítání do paměťového objektu JŘ aplikačního serveru, - doplnění sestavy na dotaz D8060 o traťovou třídu v podtypech použití J, D, K, - zavedení nového typu nesouhlasu s jízdou vlaku "traťová třída", - při změně rozboru vlaku provést kontrolu na nepřekročení traťové třídy v úseku nasazení HV, zda jeho odpovídající podtyp vyhovuje traťové třídě v jízdním řádu (J – jedno činné HV, D – stejná řada 2 činných HV na vlaku za sebou, K – se nebude využívat pro nemožnost zjištění – kombinace činných a nečinných HV za sebou na vlaku), - při nevyhovění traťové třídy od daného bodu vystavit nesouhlas s jízdou vlaku, - zahájení prezentace nesouhlasu typu "traťová třída" omezit na 30 minut časového dosahu bodu tohoto nesouhlasu (30 minut do příjezdu, odjezdu vlaku z výchozí stanice), - zahájení používání nesouhlasu "traťová třída" podmínit na parametr.
6.	ID641 Upozornění a podpora k rozhodnutí o postupu řešení kolizní situace na širé trati (klient CDS) a) identifikace kolizní situace dvou vlaků v protisměrné jízdě - výpočet "úseku širé trati" (1 až N traťových kolejí bez možnosti její změny – dělení zastávkami a jinými body bez výhybek), - identifikování vlaků ke kontrole kolizní situace (časový dosah do 60 minut nad systémový čas, vyzískání pole traťových kolejí s aktuálními časy vstupu a výstupu k nastavení krajních časů vstupu a výstupu pro "úsek širé trati"), - porovnání dat vlaků, zda se na shodném "úseku širé trati" časové intervaly nepřekrývají. b) identifikace kolizní situace dvou vlaků ve stejném směru jízdy - výpočet "úseku širé trati" (1 až N traťových kolejí bez možnosti její změny – dělení zastávkami a jinými body bez výhybek) s kontrolou typu traťového zabezpečovacího zařízení, - pokud "úsek širé trati" obsahuje typ traťového zabezpečovacího zařízení umožňující více vlaků v úseku vyhodnocení potenciální kolize vlaků se ukončí, - není-li tomu tak, pokračuje se identifikováním vlaků ke kontrole kolizní situace (časový dosah do 60 minut nad systémový čas, vyzískání pole traťových kolejí s aktuálními časy vstupu a výstupu k nastavení krajních časů vstupu a výstupu pro "úsek širé trati"), - porovnání dat vlaků, zda se na shodném "úseku širé trati" časové intervaly nepřekrývají. c) prezentace kolizní situace - při překrytí provést prezentaci dle směrnice (červený kruh) v panelu tratě se středem mezi dopravními vzájemně kolizních vlaků (možné potlačení, pokud panel tratě nemá shodné dopravní s vypočítanými "úseku širé trati").

	d) podpora k rozhodování - najetím kurzoru na červený kruh a kliknutím levým tlačítkem myši se spustí dialog obsahující číslo vlaku, dopravce, druh, max. rychlost, mezistátní, zpoždění a sloupec dopraven v dosahu do 2 hodin do bodu kolize s potenciálně přípojnými vlaky (algoritmus potenciálního přípoje) uvedené číslem s odlišením výše čekání v minutách při zohlednění jeho aktuálního zpoždění uměle sníženého o 5 minut.
7.	ID645 Udržení čísla staniční a traťové koleje v jízdním řádu nenalezené v číselníku ISOŘ k budoucímu narovnání dat - rozdílnost obsahu číselníků vyplývá v rozporu předpokladů (změny v období sestavy jízdních řádů) a skutečnosti fyzického vzniku/zániku daného čísla koleje, - doplnění sloupců databáze trasy v DBE k pomocnému zápisu čísla koleje, pokud nebylo nalezeno v číselníku ISOŘ a došlo k transformaci na náhradní ID kolej, - při zápisu nového čísla koleje do číselníku ISOŘ provést kontrolu, zda není evidován záznam odpovídajícího čísla koleje v bodě (na úseku), - k přehledu vlaků využít nabídka dotčených vlaků do dialogu řešení nástroje na překolejování (ID630) ke kontrole a provedení změny na odpovídající ID koleje (zužitkovanou pomocnou evidenci zápisu čísla koleje inicializovat).
8.	ID647 Požaduje se rozvoj aplikace CDS tak, aby uživatel si mohl uložit své nastavení aplikace. a) Jedná se o uložení: - rozvržení pracovní plochy a velikosti dialogových oken (sloupce), - nastavení ovládání, - nastavení notifikací, - nastavení zobrazení a zvuku, - popřípadě další. b) Umožnit uložení až třech profilů jednoho uživatele.
9.	ID659 Přepočítání snížené rychlosti vlaku ohlášené dopravcem na úseky se sníženou rychlostí podle ohlášení (v panelu tratě žlutě podbarvené) a kde ke snížení rychlosti nedojde z důvodu nižší traťové rychlosti (v panelu tratě bez podbarvení). - záznam úseku mimořádnosti typu KMH „Snížená rychlost“ (Id3) v databázi neměnit (kvůli možným problémům jiného obrazu dat v ISOŘ vůči COMPOST a dopravci, zachování pro KADR při spuštění provozního odklonu), změna se bude provádět při generování dat na okolní aplikace (V726x pro GTN) a obdobným způsobem z notifikačních zpráv objektu vlak až v klientech CDS a TPV, - pro generování dat do elementu „Mimořádnosti“ zprávy V7261 a V7263 se původní úsek mimořádnosti typu KMH zreviduje na popis sítě vůči údaji o maximální rychlosti v úseku, pokud je maximální rychlost v úseku nižší než uváděné snížení rychlosti nebo je shodná až vyšší do +10 km/h, provede se sestavení úseku OD-DO s touto rychlostí a uvedením „PovinnostPrezentovat“ na 0 (nežlutit), úseky OD-DO s rychlostí vyšší o +15 km/h (11) ponechat s rychlostí ohlášenou dopravcem a uvedením „PovinnostPrezentova“ na 1 (žlutit), - klientské aplikace CDS a TPV původní úsek mimořádnosti typu KMH revidují na popis sítě vůči údaji o maximální rychlosti v úseku, pokud je maximální rychlost v úseku nižší než uváděné snížení rychlosti nebo je shodná až vyšší do +10 km/h neprovádí se podžlucení trasy, úseky s rychlostí vyšší o +15 km/h (11) ponechat s rychlostí ohlášenou dopravcem a uvedením „PovinnostPrezentova“ na 1 (žlutit), - řešení v klientovi TPV si vyžádá úpravy serveru TPV a jeho komunikačně-datové knihovny k předání dat o maximální rychlosti v úseku v popisu sítě až na klientskou aplikaci.
10.	ID668 Zavedení evidence prací vykonávaných CPS v uzavřených prostorách SŽ - nový kód příčiny omezení ve zprávě CZIRN_EVENTMessage_796x ke specifikaci CPS a kontaktních osob (využití struktury OZOV), za tím účelem vydání nového XSD a rozhodnutí, jak bude řešena identifikace firmy (CPS – číselník/řetězec – číselník jen v DOMIN), CPS omezení bude popsáno jako omezení infrastruktury bez omezení kolejí, napětí, ZZ... tudíž: 312 - jiná událost a BOM,

	- místní aplikace dodají aktualizace fyzickým časem zahájení a ukončení, současně zaveden náhradní postup ohlášení a pořízení v ISOR provozním dispečerem (případně i poznámka k zahájení/ukončení při nedodržení nasmlouvaného plánu), - v panelu tratě ani v liště se CPS nebude prezentovat jako výluka, v levé liště panelu, tj. k bodu a úseku bude prezentován nový symbol, jiný než přeškrtnutý kolejnicový pás, pravděpodobně "výstražný trojúhelník" (barva a přesný tvar bude SŽ upřesněn později), - prezentace CPS jen v "Seznamu omezení" s potlačováním novým přepínačem u skupiny stávajících filtrů, - editace detailu dialogu CPS povolena jen v položkách času fyzického zahájení a ukončení (+ po zadání uvolnění poznámky k zahájení a ukončení), - kód příčiny 109 "práce CPS (cizí právní subjekt)", - kód důvodu pomalé jízdy 401 "cizí vliv – na žádost CPS" a 604 "dočasná pomalá jízda – na žádost CPS", - doplnění parametrů dotazu D1050 a D1052 o filtr "CPS".
11.	ID671 Dopravní dispozice – doplňující požadavky z koordinačních jednání (09/2023 až 09/2024) - doplnění a zpřesnění datového rozhraní k pokrytí potřeb spolupracujících PA na dopravních dispozicích, - zpřesnění a doplnění číselníku typů datových dispozic, - zavedení prognózování očekávané polohy vlaku z vydané dispozice podle metodiky ASVC, - promítnutí zpřesnění přípustnosti (časové, kombinační), prezentace a filtrace nabídek v konkrétních případech použití datové dopravní dispozice, - úpravy prezentace datových dispozic (panely, dotazy, dialogy) na základě změn datového popisu, - příprava propojeného testovacího systému se spolupracujícími PA a spolupráce s ověřením práce a datové výměny mezi PA na aktuálních datech železničního provozu (simulace reálného užití odpovídající pilotnímu ověření), - doplnění prezentace dispozic do klienta TPV (panel tratě, zátěžové proudy), - zavedení "border" bodů k označování žádání o vydání dispozice na okruhu PD, kterému "border" bod patří, - odlišná prezentace dopravní dispozice vydané vlastním pracovištěm (plný modrý čtvereček a vydané jinou aplikací (čtvereček půlený modro bíle zešikma) v panelu tratě na (CDS – rozpoznání na vlastní proces, TPV – rozpoznání na zavedení nepovinného alternativního procesu, většinově proces EDD s provozovaným TPV na jednom PC), - povolit zapracování dodatečně po odjezdu vlaku dodaných dispozic se statusem 2 (zrušena), - nenavyšovat zpoždění u vlaku osobní dopravy s platnou dispozicí typu dispozičního stůj až do 2 minut grafikonového času příjezdu/odjezdu před systémovým časem (přidání zpoždění zahájí první spuštěná periodická akce IPPOB – po 5 minutách od tohoto času, dispoziční stůj je většinově použito pro interní potřebu lokality a je většinou odvoláno do 2 minut před odjezdem vlaku), - přidání spuštění tvorby traťového panelu s centrováním k bodu s vystavenou dispozicí (obdobně jak tvorba panelu pro vlak), - doplnit filtry do seznamu dispozic k omezení prezentace zejména podle skupinového typu dispozice s možností dalšího potlačení prezentace na stav, dopravnu, vlak a dopravce, současně doplnit do prezentace počtu dispozic v dolní liště indikaci, že uváděné číslo prezentovaného počtu je sníženo zapnutým filtrem.
12.	ID672 Rozšíření prezentačních funkcí mapové komponenty v CDS klientovi - přidání nových filtrů do parametrů sítě (ETCS, traťové třídy).
13.	ID678 Zavedení konfiguračního nastavení pro pilotní ověření změn bez potřeby vyžádaných SW zásahů

	- využití parametru verze v obecném rozhraní Odesilani2 pro verzování datové účelové zprávy pro konkrétního adresáta, - bez nastavení verze V7261 se i nadále použije globální systémový parametr V7261Verze, - do verze konkrétního adresáta povolit nastavit číslo účelové datové verze vyšší globálního parametru V7261Verze (ochrana proti zapomenutí zrušení – adresátů jsou stovky), verzi použít jako vstupní parametr generování V7261 (aktuálně jde o transformaci MZ na PTL), - ve zdrojovém kódu nadále neprovádět sloučení vícero datových odchylek pod jednu účelovou verzi.
14.	ID679 Na základě požadavku dopravců na kontrolní nástroj vypracovat novou výstupní sestavu a dotaz "ETCS vlak" v rozhraní WEB ISOŘ - nový dotaz D1350 "ETCS vlak" na živá data aktuálně držená v paměti aplikačního serveru (běžně -28 až + 12 hodin od systémového času) k získání výstupu na požadované číslo vlaku nebo TR identifikaci vlaku, - nový dotaz D1352 "ETCS vlak" na starší data poskytovaná modulem ARCHIV využívající data z DWH (běžně data starší před 00:00 probíhajícího dne) k získání výstupu na požadované číslo vlaku v uvedeném období nebo TR identifikaci vlaku, - zásady práce se vstupními položkami dotazu v běžných standardech (viz D131), - vyhledání odpovídajícího vlaku se stavem naplánování 1 s odpovídající TR identifikací nebo číslem vlaku kdekoliv po jeho trase, jelikož se může najít více vlaků shodného čísla bude výstupní sestava v blocích po jednotlivých vlcích (obdoba D131), - návrh výstupní sestavy spočívající ve 4 blocích: první identifikace vlaku, druhá identifikace HV v úseku Od-Do včetně indikace znalosti technické vybavenosti zabezpečovačem typu ETCS, třetí kontakt na vlak platného Od bodu a čtvrtý obsahující přehled změn módu ETCS z tabulky ZmenaETCS, doplněná stanicí výskytu a časy jízdy (potvrzené i nepotvrzené) se symboly + a – pro případy, kdy čas odpovídá změně módu mezi dopravními body, - naplnění sestavy vyžadovanými daty s výpočtem stanice výskytu (jednou pro paměťovou prezentaci objektu vlak a jednou selektováním z databáze) včetně symbolů změny módu mimo dopravní bod, naplnění čísla vlaku a časy polohy z trasy vlaku odpovídající výchozímu, cílovému nebo nácestnému bodu, - pro popis nového módu ETCS použít číselník (podle pozdější rozvahy se popis módu může změnit na jen jednojazyčný přímou úpravou v číselníku).
15.	ID681 Rozšířit prezentaci technické výbavy HV o ETCS a) V klientovi CDS - prezentovat v "Změny po trase" za TRAKCE:... "ETCS:..." hodnoty L2 nebo L1 nebo nic podle evidence REVOZ, - k zajištění je potřeba serializovat data na klienty obsahující k HV vlakové zabezpečovače (vazební tabulka k LOKO). b) Do výstupní sestavy na dotaz D1310 a D1312 - prezentovat v sekci "Změny po trase – hnací vozidla" sloupec ETCS naplněný hodnotami L2 nebo L1 nebo nic podle evidence REVOZ, nový sloupec umístit mezi číslo HV a vlastníka (jako u výstupu na dotaz D1350).
16.	ID682 Zapracovat a prezentovat TrainCC_System ze zprávy V1268 od COMPOST - potřeba jednotnosti číselníku CisTypVlakZabezpecovac (sloupec KodKADR), - rozšířit strukturu SOUPRAVA o novou položku TrainCC_System (30znakový řetězec využít k zápisu kódu s oddělovačem – většinou bude jeden, tudíž bez oddělovače), doplnění serializaci dat o novou položku k soupravě objektu vlaku, - přenést kódy z V1268 z TrainCC_System do nové položky v SOUPRAVA se zápisem dle uvedené metodiky, pokud je ve zprávě položka uvedena (může být až 9x opakována), - doplnění výstupní sestavy na dotaz D1310/2 mezi sloupce "zi" a "dodán" nový sloupec "Vlakový zabezpečovač" na 24 znaků s plněním v preferenci 24, pak 16-20,

	pak ostatní v seskládání do jednoho řetězce název s oddělovačem čárka a pouze prvních dvou kódů TrainCCSystem do max kapacity 21 znaků (standardně 2-3 zabezpečovače), pokud jich bude více, pak za poslední název tři tečky, - zaznamenaná data budou dále využita při provozním odklonu pro KADR.
17.	ID684 Do dialogů "Přirůstky zpoždění" a "Nezdůvodněné přirůstky zpoždění" v klientovi CDS přidat nový filtr „Zobrazovat i kumulované přirůstky“ - ve výchozím stavu bude filtr vypnutý, tím nebudou modré (kumulované) přirůstky vidět a nebudou ani v exportu do souboru.
18.	ID685 Celková novelizace datového rozhraní provozního odklonu komunikace ISOŘ-KADR od JŘ 2024/2025 - změna povinnosti elementů BodNavratu, PredpokladanyOdjezd, ParametryVlaku a HnaciVozidlaNaTrase vlivem zavedení samostatných zpráv StornoPO a KonecPO (změna logiky předávání dat), - zrušení elementu NebezpecneZbozi (je plně nahrazen elementem DangerousGoodsIndication se strukturovaným popisem), - do elementu ParametryVlaku doplněny nové položky PocetVozidel (vozidel vlaku), PocetNapravSoupravy (náprav vlaku), ETCS (požadováno sestavení pro dohled ETCS), ShuntingToNextLocation (odjezd z bodu cestou posunu), položky plnit z dat objektu vlaku (Souprava) a objektu odkláněného JŘ (TrasaJR, SpecifikaceJR), - do elementu HnaciVozidlaNaTrase doplněna nová položka TractionMode (funkce HV dle TAF TSI), položka starší metodiky FunkceHV podmíněně nepovinná do odstoupení od používání (přechodné období), položku plnit z dat objektu vlaku (LokoStrojvedouci), - nový element TrainActivity (úkony dle aktuální metodiky TAF TSI), element starší metodiky Ukon podmíněně nepovinný do odstoupení od používání (přechodné období), položku plnit z dat objektu vlaku (Ukony), - nový element ProfilyKombinovaneDopravy obsahující položky OdBodu, DoBodu a vlastní popis ProfilyKontejneru (P1, P2, C1, C2), položky plnit z dat objektu odkláněného JŘ (ProfilyKDJR).
19.	ID686 Zapracovat rozšířený popis datového jízdního řádu z KADR pro období JŘ 2024/2025 a) Specifikace vlaku na trase – nová položka ETCS (indikace, zda je JŘ sestaven pro jízdu vlaku pod dohledem ETCS) - doplnění databáze v tabulce SpecifikaceJR o bool ETCS v DB Editoru a ISOŘ, doplnění importu a přenosu importovaných dat mezi databázemi, doplnění načítání do paměťové prezentace na aplikačním serveru, doplnění serializace dat objektu jízdního řádu pro klienty k prezentaci ve výstupní sestavě na dotaz D8150 a v Trasa vlaku v GVD. b) Parametry bodu trasy – nová položka ShuntingToNextLocation (indikace odjezdu do dalšího cestou posunu) - doplnění databáze v tabulce TrasaJR o bool ShuntingToNextLocation v DB Editoru a ISOŘ, doplnění importu a přenosu importovaných dat mezi databázemi, doplnění načítání do paměťové prezentace na aplikačním serveru, doplnění serializace dat objektu jízdního řádu pro klienty k prezentaci ve výstupní sestavě na dotaz D8150 a v Trasa vlaku v GVD. c) Profily kombinované dopravy – realizace dřívější změny datového rozhraní importu JŘ z KADR (data vyžadována ke zpětné komunikaci provozním odklonem) - zřízení nové tabulky ProfilyKDJR s obsahem IdPKD, Id jízdního řádu, id trasy bodu od i bodu do a hodnoty profilů P1, P2, C1, C2 do databáze DB Editoru a ISOŘ, doplnění importu a přenosu importovaných dat mezi databázemi, doplnění práce s novou tabulkou v paměťové prezentaci na aplikačním serveru, doplnění serializace dat objektu jízdního řádu o nová data pro klienty k prezentaci ve výstupní sestavě na dotaz D8150 a v Trasa vlaku v GVD.
20.	ID687 Omezit zadání výše předpokládaného zpoždění vlaku

	- zavedení záporné kvitance na zpracování V0803 oznamující předpokládaným zpožděním navýšení zpoždění vlaku nad 1440 minut, text záporné kvitance: "Předpokládané zpoždění překročilo povolené zpoždění vlaku".
--	---

4 Požadavky na součinnost Objednatele a třetích stran

Pro realizaci řešení je požadována následující součinnost Objednatele, případně třetích stran:

- Zajištění potřebné kapacity pracovníků objednatel pro konzultace k návrhu řešení,
- Zajištění součinnosti řešitelů okolních aplikací při testování datových výměn
- Zajištění součinnosti ČD-IS při testování a certifikaci nové verze aplikace TPV

5 Cenová nabídka

Č.	Obsah	MD	Cena Kč bez DPH
1.	ID519 Systém provozních informací SPI	■	■,-
2.	ID629 Převedení dotazu na složení vlaku do COMPOST na nové rozhraní poskytující data s přizpůsobením na TAP TSI (CDS, WEB)	■	■,-
3.	ID630 Novelizace nástroje překolejení trasy vlaku na novou traťovou nebo staniční kolej	■	■,-
4.	ID634 Rozšíření zadání změn postupů při tvorbě a realizaci provozního odklonu v součinnosti s aplikací KADR	■	■,-
5.	ID638 Doplnit kontrolu při příchodu rozboru vlaku na nepřekročení traťové třídy – při překročení vystavit nesouhlas s jízdou "traťová třída"	■	■,-
6.	ID641 Upozornění a podpora k rozhodnutí o postupu řešení kolizní situace na širé trati (klient CDS)	■	■,-
7.	ID645 Udržení čísla staniční a traťové koleje v jízdním řádu nenalezené v číselníku ISOR k budoucímu narovnání dat	■	■,-
8.	ID647 Požaduje se rozvoj aplikace CDS tak, aby uživatel si mohl uložit své nastavení aplikace	■	■,-
9.	ID659 Přepočítání snížené rychlosti vlaku ohlášené dopravcem na úseky se sníženou rychlostí podle ohlášení (v panelu tratě žlutě podbarvené) a kde ke snížení rychlosti nedojde z důvodu nižší traťové rychlosti (v panelu tratě bez podbarvení).	■	■,-
10.	ID668 Zavedení evidence prací vykonávaných CPS v uzavřených prostorách SŽ	■	■,-
11.	ID671 Dopravní dispozice – doplňující požadavky z koordinačních jednání (09/2023 až 09/2024)	■	■,-
12.	ID672 Rozšíření prezentačních funkcí mapové komponenty v CDS klientovi	■	■,-
13.	ID678 Zavedení konfiguračního nastavení pro pilotní ověření změn bez potřeby vyžádaných SW zásahů	■	■,-
14.	ID679 Na základě požadavku dopravců na kontrolní nástroj vypracovat novou výstupní sestavu a dotaz "ETCS vlak" v rozhraní WEB ISOR	■	■,-
15.	ID681 Rozšířit prezentaci technické výbavy HV o ETCS	■	■,-

16.	ID682 Zapracovat a prezentovat TrainCC_System ze zprávy V1268 od COMPOST	■	■,-
17.	ID684 Do dialogů "Přirůstky zpoždění" a "Nezdůvodněné přirůstky zpoždění " v klientovi CDS přidat nový filtr „Zobrazovat i kumulované přirůstky“	■	■,-
18.	ID685 Celková novelizace datového rozhraní provozního odklonu komunikace ISOŘ-KADR od JŘ 2024/2025	■	■,-
19.	ID686 Zapracovat rozšířený popis datového jízdního řádu z KADR pro období JŘ 2024/2025	■	■,-
20.	ID687 Omezit zadání výše předpokládaného zpoždění vlaku	■	■,-
	Celkem	■	7 392 000,-

Cena je kalkulována dle rámcové smlouvy sazbou ■,- Kč bez DPH za MD.

6 Harmonogram

Nová verze aplikace ISOŘ bude předána k provoznímu ověření do 3 měsíců od závazné objednávky.

7 Akceptační kritéria

Schválení nové verze schvalovací komisí aplikace TPV.

Schválení nasazení změn v ostatních modulech systému (Servedy, klient ŘVD, klient CDS) garantem aplikace.

Akceptace nové verze v dotčených modulech systému garantem aplikace.