



*Správa železniční dopravní cesty*

**Č.j. S 49018/2013-O12**

**Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace,**

**vydává**

**Prohlášení o dráze celostátní  
a regionální**

**platné pro přípravu jízdního řádu 2015 a pro jízdní řád 2015**

**účinné od 4.12.2013**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ 70 99 42 34, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A., vložka 48384, jako osoba, která, podle § 34b odst.2 písm.a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky, vydává, podle § 34c odst.1 téhož zákona o dráhách, „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ (dále též „Prohlášení o dráze“).

**Záznam o změnách Prohlášení o dráze**

Číslo změny	Popis změny

**Obsah**

<b>1</b>	<b>OBECNÉ INFORMACE.....</b>	<b>7</b>
1.1	ÚVOD.....	7
1.1.1	STÁTNÍ SPRÁVA VE VĚCECH DRAH ŽELEZNIČNÍCH.....	7
1.1.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MANAŽEROVI INFRASTRUKTURY .....	8
1.1.3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZOVATELÍCH DRAH VE VLASTNICTVÍ STÁTU .....	9
1.1.4	OSTATNÍ VLASTNÍCI DRAH CELOSTÁTNÍCH A REGIONÁLNÍCH V ČESKÉ REPUBLICE .....	10
1.2	ÚČEL .....	12
1.3	PRÁVNÍ RÁMEC .....	12
1.4	PRÁVNÍ POSTAVENÍ.....	12
1.4.1	OBECNÉ POZNÁMKY .....	12
1.4.2	ZÁVAZNOST .....	12
1.4.3	ODVOLACÍ PROCEDURA .....	12
1.5	STRUKTURA PROHLÁŠENÍ O DRÁŽE.....	13
1.6	PLATNOST A ZMĚNY.....	13
1.6.1	OBDOBÍ PLATNOSTI .....	13
1.6.2	PROCES PROVÁDĚNÍ ZMĚN.....	13
1.7	DISTRIBUCE .....	14
1.8	KONTAKTY.....	14
1.9	EVROPSKÉ NÁKLADNÍ KORIDORY.....	14
1.9.1	KORIDOR RFC 5 .....	15
1.9.2	KORIDOR RFC 7 .....	15
1.9.3	KORIDOR RFC 9 .....	15
1.10	RAILNETEUROPE – MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE MEZI PROVOZOVATELI DRAH .....	15
1.10.1	ONESTOPSHOP – OSS .....	16
1.10.2	RNE NÁSTROJE.....	16
1.11	SLOVNÍK POUŽITÝCH VÝRAZŮ.....	17
<b>2</b>	<b>PODMÍNKY PŘÍSTUPU .....</b>	<b>18</b>
2.1	ÚVOD.....	18
2.2	OBECNÉ PŘÍSTUPOVÉ POŽADAVKY.....	18
2.2.1	POŽADAVKY NA ŽADATELE O KAPACITU DOPRAVNÍ CESTY .....	18
2.2.2	KDO MŮŽE PROVOZOVAT DRÁŽNÍ DOPRAVU .....	18
2.2.3	LICENCE .....	19
2.2.4	BEZPEČNOSTNÍ CERTIFIKÁT – OSVĚDČENÍ DOPRAVCE .....	20
2.2.5	POKRYTÍ PROVOZNÍCH RIZIK.....	20
2.3	OBECNÉ OBCHODNÍ PODMÍNKY .....	20
2.3.1	RÁMCOVÁ SMLOUVA.....	20
2.3.2	SMLOUVA O PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....	21
2.4	PRAVIDLA PROVOZU .....	22
2.4.1	VNITŘNÍ PŘEDPISY .....	23
2.4.2	VZÁJEMNÁ KOMUNIKACE PROVOZOVATELE DRÁHY S DOPRAVCEM.....	23
2.5	MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY .....	25
2.6	NEBEZPEČNÉ VĚCI .....	26
2.7	PODMÍNKY PROVOZU DRÁŽNÍCH VOZIDEL.....	26
2.8	PODMÍNKY PRO PERSONÁL ZAJIŠŤUJÍCÍ PROVOZ.....	27
<b>3</b>	<b>INFRASTRUKTURA.....</b>	<b>28</b>
3.1	ÚVOD.....	28
3.2	ROZSAH SÍTĚ.....	28
3.2.1	TECHNICKÁ CHARAKTERISTIKA SÍTĚ .....	28
3.2.2	MÍSTA STYKU DRAH .....	28
3.2.3	DALŠÍ INFORMACE.....	29
3.3	POPIS SÍTĚ.....	30

3.3.1	ZEMĚPISNÁ IDENTIFIKACE .....	31
3.3.2	PARAMETRY A LIMITY TRATÍ .....	32
3.3.3	ZABEZPEČENÍ PROVOZU A KOMUNIKAČNÍ SYSTÉMY.....	38
<b>3.4</b>	<b>OMEZENÍ PROVOZU .....</b>	<b>39</b>
3.4.1	SPECIALIZOVANÁ INFRASTRUKTURA .....	40
3.4.2	EKOLOGICKÁ OMEZENÍ.....	41
3.4.3	NEBEZPEČNÝ NÁKLAD.....	42
3.4.4	OMEZENÍ V TUNELU.....	42
3.4.5	OMEZENÍ NA MOSTECH.....	42
<b>3.5</b>	<b>DOSTUPNOST INFRASTRUKTURY .....</b>	<b>42</b>
3.5.1	ZJEDNODUŠENÉ ŘÍZENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....	42
3.5.2	OMEZENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY.....	42
3.5.3	PERSONÁLNÍ OMEZENÍ DOSTUPNOSTI INFRASTRUKTURY .....	43
<b>3.6</b>	<b>OSOBNÍ TERMINÁLY (STANICE).....</b>	<b>43</b>
<b>3.7</b>	<b>NÁKLADNÍ TERMINÁLY (STANICE) .....</b>	<b>44</b>
<b>3.8</b>	<b>SERVISNÍ VYBAVENÍ.....</b>	<b>44</b>
3.8.1	VLAKOTVORNÉ STANICE .....	44
3.8.2	ODSTAVNÁ NÁDRAŽÍ .....	46
3.8.3	STŘEDISKA PRO OPRAVY A ÚDRŽBU .....	46
3.8.4	MOŽNOST DOPLNĚNÍ PALIVA .....	46
3.8.5	TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	46
<b>3.9</b>	<b>ROZVOJ INFRASTRUKTURY.....</b>	<b>47</b>
<b>4</b>	<b>PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY.....</b>	<b>51</b>
<b>4.1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>51</b>
<b>4.2</b>	<b>POPIS PROCESU PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY.....</b>	<b>51</b>
4.2.1	ŽÁDOST O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY.....	51
<b>4.3</b>	<b>ČASOVÝ ROZVRH PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTÍ O KAPACITU .....</b>	<b>54</b>
4.3.1	ŽÁDOSTI DO JÍZDNÍHO ŘÁDU A JEHO PRAVIDELNÝCH ZMĚN.....	55
4.3.2	INDIVIDUÁLNÍ AD HOC PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY.....	58
<b>4.4</b>	<b>PROCES PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY.....</b>	<b>61</b>
4.4.1	PROCES KOORDINACE .....	61
4.4.2	PROCES VYŘEŠENÍ SPORŮ .....	61
4.4.3	VYČERPANÁ KAPACITA DOPRAVNÍ CESTY.....	62
<b>4.5</b>	<b>PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY PRO ÚDRŽBU, OBNOVU A ROZVOJ INFRASTRUKTURY .....</b>	<b>62</b>
4.5.1	PROCES PŘIDĚLENÍ REZERVNÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY PRO ÚDRŽBU, OBNOVU A ZVÝŠENÍ PROPUSTNOSTI .....	64
<b>4.6</b>	<b>NEVYUŽITÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY/PRAVIDLA PRO VZDÁNÍ SE KAPACITY .....</b>	<b>64</b>
4.6.1	PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY .....	65
4.6.2	ODEBRÁNÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY .....	65
<b>4.7</b>	<b>MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÝ NÁKLAD.....</b>	<b>66</b>
4.7.1	MIMOŘÁDNOSTI NA VLAKU .....	66
4.7.2	MIMOŘÁDNÉ PODMÍNKY PRO ZKOUŠKY DRÁŽNÍCH VOZIDEL.....	66
<b>4.8</b>	<b>ZÁSADY PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH.....</b>	<b>67</b>
4.8.1	PRINCIPY.....	67
4.8.2	OPERAČNÍ PRAVIDLA.....	67
4.8.3	PŘEDVÍDANÉ PROBLÉMY .....	67
4.8.4	NEPŘEDVÍDANÉ PROBLÉMY .....	67
<b>5</b>	<b>SLUŽBY.....</b>	<b>69</b>
<b>5.1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>69</b>
<b>5.2</b>	<b>MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK .....</b>	<b>69</b>
<b>5.3</b>	<b>TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM A NABÍDKA SLUŽEB.....</b>	<b>69</b>
5.3.1	POUŽITÍ ELEKTRICKÉHO NAPÁJECÍHO ZAŘÍZENÍ PRO TRAKČNÍ PROUD .....	70

5.3.2	ZAŘÍZENÍ PRO DOPLŇOVÁNÍ PALIVA .....	70
5.3.3	NÁDRAŽÍ PRO OSOBNÍ DOPRAVU, JEJICH BUDOVY A DALŠÍ ZAŘÍZENÍ .....	70
5.3.4	MÍSTA NAKLÁDKY A VYKLÁDKY PRO PŘEPRAVU VĚCÍ .....	70
5.3.5	SEŘAŽOVACÍ STANICE .....	70
5.3.6	VLAKOTVORNÉ VYBAVENÍ .....	71
5.3.7	ODSTAVNÉ KOLEJE .....	71
5.3.8	ZAŘÍZENÍ PRO ÚDRŽBU A DALŠÍ TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	71
<b>5.4</b>	<b>DALŠÍ SLUŽBY .....</b>	<b>72</b>
5.4.1	TRAKČNÍ ELEKTRINA .....	72
5.4.2	DODÁVKA PALIVA .....	72
5.4.3	SERVIS PRO VLAKY .....	72
5.4.4	POSUN A JINÉ SLUŽBY .....	72
5.4.5	SLUŽBY PRO MIMOŘÁDNÉ PŘEPRAVY A NEBEZPEČNÝ NÁKLAD .....	72
<b>5.5</b>	<b>DOPLŇKOVÉ SLUŽBY .....</b>	<b>73</b>
5.5.1	PŘÍSTUP K TELEKOMUNIKAČNÍ SÍTI .....	73
5.5.2	POSKYTOVÁNÍ DOPLŇKOVÝCH INFORMACÍ .....	73
5.5.3	TECHNICKÁ PROHLÍDKA DRÁŽNÍCH VOZIDEL .....	73
<b>6</b>	<b><u>CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTOVANÉ SLUŽBY.</u></b>	<b>74</b>
<b>6.1</b>	<b>PRINCIPY STANOVENÍ CEN .....</b>	<b>74</b>
6.1.1	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK .....	74
6.1.2	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM UVEDENÝ V KAPITOLE 5.3 .....	74
6.1.3	SLUŽBY UVEDENÉ V KAPITOLE 5.3 .....	75
6.1.4	DALŠÍ SLUŽBY .....	75
6.1.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY .....	75
<b>6.2</b>	<b>SYSTÉM STANOVENÍ CEN .....</b>	<b>75</b>
6.2.2	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K ZAŘÍZENÍM SLUŽEB UVEDENÝCH V KAPITOLE 5.3 .....	76
6.2.3	SLUŽBY UVEDENÉ V KAPITOLE 5.3 .....	76
6.2.4	DALŠÍ SLUŽBY .....	77
6.2.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY .....	77
<b>6.3</b>	<b>CENY .....</b>	<b>77</b>
6.3.1	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK .....	77
6.3.2	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM UVEDENÝM V KAPITOLE 5.3 .....	77
6.3.3	SLUŽBY UVEDENÉ V KAPITOLE 5.3 .....	78
6.3.4	DALŠÍ SLUŽBY .....	78
6.3.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY .....	78
<b>6.4</b>	<b>SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ VÝKONU .....</b>	<b>78</b>
<b>6.5</b>	<b>ZMĚNY CEN .....</b>	<b>79</b>
<b>6.6</b>	<b>USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE .....</b>	<b>79</b>
6.6.1	USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE NA DRÁZE PROVOZOVANÉ ADVANCED WORLD TRANSPORT, A. S. ....	79
6.6.2	USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE NA DRAHÁCH PROVOZOVANÝCH PDV RAILWAY A.S. ....	79
6.6.3	USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE NA DRAHÁCH PROVOZOVANÝCH SŽDC .....	79

PŘÍLOHY <sup>1</sup>	
A	Seznam kontaktů
B	Tabulka - výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních
C	Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah a podmínky jejich uplatnění
D	Systém odměňování výkonu
E	Formulář mezistátní studie / žádosti o trasu
F	Traťové rádiové systémy
G	Plán investic – výběr
H	Rejstřík použitých pojmů

MAPY <sup>2</sup>	
M1	Tranzitní koridory
M2	Kategorie drah, provozovatelé drah
M3	Evropské nákladní koridory
M4	Vyznačení územní působnosti krajů
M5	Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu
M6	Tratě se specifickým řízením drážní provozu
M7	Dovolené traťové třídy zatížení
M8	Traťová zabezpečovací zařízení
M9	Vlakový zabezpečovač a informační body systému AVV
M10	Traťové rádiové systémy
M11	Číslování tratí podle nákretných jízdních řádů
M12	Obvody Oblastních ředitelství SŽDC (OŘ) a provozní obvody (PO)

<sup>1</sup> Údaje obsažené v přílohách odpovídají stavu a informacím známým ke dni zpracování Prohlášení o dráze.

<sup>2</sup> Údaje obsažené v mapách odpovídají stavu a informacím známým ke dni zpracování Prohlášení o dráze.

## 1 OBECNÉ INFORMACE

### 1.1 Úvod

#### 1.1.1 Státní správa ve věcech drah železničních

Státní správu ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady, kterými jsou pro dráhu celostátní a dráhy regionální Ministerstvo dopravy a Drážní úřad a správní úřad Drážní inspekce.

##### 1.1.1.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy, IČ 66003008, se sídlem Nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, jako drážní správní úřad:

- a) rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie a o zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany;
- b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s Ministerstvem obrany;
- c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených zákonem o dráhách proti rozhodnutím Drážního úřadu a Drážní inspekce.
- d) uplatňuje stanoviska k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů a záměrů ve věcech drah.

Pro více informací navštivte internetové stránky Ministerstva dopravy - [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

##### 1.1.1.2 Drážní úřad

Drážní úřad, IČ 61379425, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, jako drážní správní úřad organizačně podřízený Ministerstvu dopravy, vykonává na dráze železniční působnost podle zákona o dráhách nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

Drážní úřad:

- a) je speciálním stavebním úřadem pro stavby dráhy a na dráze,
- b) rozhoduje o vydání úředních povolení pro provozování dráhy,
- c) rozhoduje o udělení licencí pro provozování drážní dopravy,
- d) vydává osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a osvědčení dopravce,
- e) vydává a odejímá licence strojvedoucího
- f) vydává průkazy způsobilosti osob k řízení drážních vozidel,
- g) vydává průkazy způsobilosti určených technických zařízení tlakových, plynových, elektrických, zdvihacích, dopravních a drážních vozidel,
- h) vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení v provozu,
- i) ukládá pokuty podle stavebního zákona a zákona o dráhách,
- j) vykonává státní stavební dohled a státní dozor ve věcech drah.

Pro více informací navštivte internetové stránky Drážního úřadu - [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

### 1.1.1.3      Drážní inspekce

Drážní inspekce je správní úřad organizačně podřízený Ministerstvu dopravy, IČ 75 00 95 61, se sídlem Těšnov 1163/5, 110 00 Praha 1:

- a) provádí zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v souladu s prováděcím právním předpisem;
- b) zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, jejich příčiny a osoby odpovědné podle právních předpisů za jejich vznik nebo trvání;
- c) vyžaduje odstraňování a nápravu zjištěných nedostatků, jejich příčin a škodlivých následků u jejich původců a ukládá opatření k jejich odstranění a nápravě;
- d) provádí kontrolu plnění uložených opatření;
- e) vykonává státní dozor ve věcech drah.

Pro více informací navštivte internetové stránky Drážní inspekce - [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)

### **1.1.2 Základní údaje o manažerovi infrastruktury**

Funkci manažera železniční infrastruktury ve vlastnictví státu, ve smyslu směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady, ze dne 26. února 2001, zastává v České republice Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též „SŽDC“).

Vznik SŽDC, její povinnosti a práva, jsou stanoveny zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Název organizace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Právní forma: státní organizace

Zakladatel: Česká republika

(výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy)

Sídlo organizace: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Identifikační číslo: 70994234

Datum vzniku: 1.1. 2003

Pro více informací navštivte internetové stránky SŽDC – [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz).

### 1.1.2.1      Předmět činnosti

SŽDC zajišťuje:

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty,
- přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví České republiky a sestavu jízdních řádů na tratích provozovaných SŽDC,

hospodaří:

- s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu,



- s majetkem, u něhož přešla s účinností od 1. 7. 2004 příslušnost k hospodaření novelou zákona č. 77/2002 Sb. z Ministerstva dopravy České republiky na SŽDC,
- s vymezenými závazky a pohledávkami bývalých Českých drah, státní organizace, existujícími k 31.12. 2002,
- s majetkem souvisejícím s provozováním železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu, který nabyt stát od akciové společnosti České dráhy.
- a podniká v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

#### 1.1.2.2 Zajištění provozování železniční dopravní cesty

Základní povinností SŽDC, jako subjektu pověřeného hospodařením s dráhou v majetku státu, je provozování železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah ve veřejném zájmu.

SŽDC zabezpečuje činnosti související s provozováním dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. SŽDC stanoví jako provozovatel dráhy další práva a povinnosti dopravců a třetích subjektů svými vnitřními předpisy. Zajišťuje, aby tyto činnosti byly vykonávány osobami odborně způsobilými a provádí kontrolu dodržování vnitřních předpisů SŽDC. Dále provádí sestavu ročního jízdního řádu pro organizaci řízení drážní dopravy, statisticko-evidenční činnost, uzavírá smlouvy o provozování drážní dopravy s dopravci, plánuje a koordinuje výlukovou činnost, prověřuje možnosti dopravy mimořádných zásilek, odpovídá za koordinaci a projednávání provozně technických a technologických opatření s dopravci. Výstupy z těchto činností využívá k operativnímu řízení drážní dopravy v zájmu efektivního a hospodárného využití dopravní cesty.

Součástí činností SŽDC je zajištění služeb OneStopShop, což představuje prodej mezistátních tras vlaků ve spolupráci s okolními manažery infrastruktur.

Dále viz kapitola 1.10.1.

Pro více informací navštivte Portál provozování dráhy <http://provoz.szdc.cz> (dále jen „Portál provozování dráhy“)

#### **1.1.3 Základní údaje o provozovatelích drah ve vlastnictví státu**

Regionální dráhy Trutnov—Svoboda nad Úpou a Sokolov—Kraslice jsou na základě nájemní smlouvy provozovány společností PDV RAILWAY a.s.

Provozovatel dráhy – PDV RAILWAY a.s.

Sídlo: Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem

IČ: 22792597

DIČ: CZ22792597

Právní forma: akciová společnost

tel: +420 475 351 511

fax: +420 475 351 500

e-mail: [info@pdvr.cz](mailto:info@pdvr.cz)

http: [www.pdvr.cz/](http://www.pdvr.cz/)

Regionální dráha Milotice nad Opavou—Vrbno pod Pradědem je provozována na základě nájemní smlouvy společností Advanced World Transport, a. s..

Provozovatel dráhy - Advanced World Transport, a. s.

Sídlo: Hornopolská 3314/38, 702 62 Ostrava Moravská Ostrava

IČ: 47675977

DIČ: CZ47675977

Právní forma: akciová společnost

tel: +420 596 166 111

fax: +420 596 116 748

email: obchod@awt.eu

http: www.awt.eu

Advanced World Transport, a. s. je na základě platného úředního povolení ev.č.UP/1997/8005 vydaného Drážním úřadem dne 30.12.1997 provozovatelem regionální dráhy Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem.

Provozovatelem dráhy celostátní a ostatních drah regionálních ve vlastnictví státu je SŽDC.

Dále viz kapitola 1.1.2.

#### **1.1.4 Ostatní vlastníci drah celostátních a regionálních v České republice**

Funkci manažera železniční infrastruktury, která není ve vlastnictví státu, ve smyslu Směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady, ze dne 26. února 2001, zastává vlastník dráhy ve spolupráci s provozovatelem dráhy. Funkci přidělce kapacity na drahách, které nejsou ve vlastnictví státu, vykonává vlastník dráhy. V souladu s §34c zákona o dráhách není popis těchto částí dráhy celostátní a drah regionálních součástí tohoto Prohlášení o dráze. Pro více informací kontaktujte vlastníka těchto drah.

##### 1.1.4.1 České dráhy, akciová společnost

České dráhy, a.s. vlastní části dráhy celostátní a drah regionálních.

Vlastník dráhy České dráhy, a.s.

Sídlo: Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IČ: 70994226

DIČ: CZ70994226

Právní forma: akciová společnost

tel: +420 972 233 130

e-mail: tynkova@gr.cd.cz

http: www.ceskedrahy.cz

1.1.4.2 Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.

Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. vlastní dráhy regionální Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň.

Vlastník dráhy	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
Sídlo:	Nádražní 203/II, 377 01 Jindřichův Hradec
IČ:	62509870
DIČ:	CZ62509870
Právní forma:	akciová společnost
tel:	+420 384 361 165
e-mail:	office@jhmd.cz
http:	www.jhmd.cz

1.1.4.3 Svazek obcí údolí Desné

Svazek obcí údolí Desné vlastní dráhy regionální Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou - Sobotín.

Vlastník dráhy	Svazek obcí údolí Desné
Sídlo:	Družstevní 125, 788 14 Rapotín
IČ:	65497074
DIČ:	CZ65497074
Právní forma:	Svazek obcí
tel:	+420 583 242 642
e-mail:	svazek@rapotin.cz
http:	www.udoli-desne.cz

1.1.4.4 KŽC, s.r.o.

KŽC, s.r.o. vlastní dráhu regionální Česká Kamenice – Kamenický Šenov.

Vlastník dráhy	KŽC, s.r.o.
Sídlo:	Meinlinova 336, 190 16 Praha 9
IČ:	27210481
DIČ:	CZ27210481
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
e-mail:	vlaky@kzc.cz
http:	www.kzc.cz

## **1.2 Účel**

V souladu s § 34b, odstavcem 2 kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální přiděluje přidělcce, kterým je u drah v majetku státu SŽDC. Na základě toho SŽDC přiděluje kapacitu dopravní cesty za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů, a to stanovením rámcových časových tras vlaků.

Povinností SŽDC je při procesu přidělování kapacity dopravní cesty a určení jízdního řádu vlaku zajistit nediskriminační přístup dopravců na železniční dopravní cestu s cílem maximálního využití kapacity dopravní cesty.

K tomu SŽDC vydává toto Prohlášení o dráze, ve kterém zveřejňuje podrobné podmínky pro přidělování kapacity dopravní cesty a určení jízdního řádu vlaku.

Prohlášení o dráze se vztahuje na železniční infrastrukturu dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Prohlášení o dráze obsahuje zásady a postupy, které jsou aplikovány při zpoplatňování železniční infrastruktury a přidělování kapacity dopravní cesty a určení jízdního řádu vlaku. Prohlášení o dráze se vztahuje na používání železniční infrastruktury jak pro vnitrostátní tak pro mezistátní železniční dopravu.

## **1.3 Právní rámec**

Základní právní podmínky pro stavbu drah železničních, podmínky pro provozování drah železničních, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené vytváří v České republice zákon o dráhách a jeho prováděcí předpisy v platném znění.

Aktuální seznam platných právních předpisů je zveřejněn na internetových stránkách Ministerstva dopravy - <http://www.mdcz.cz/>

## **1.4 Právní postavení**

### **1.4.1 Obecné poznámky**

Povinnost vydání a zveřejnění Prohlášení o dráze ukládá SŽDC ustanovení § 34c zákona o dráhách.

### **1.4.2 Závaznost**

Prohlášení o dráze obsahuje technické, provozní a obchodní podmínky určené pro přístup dopravce na železniční dopravní cestu. Při sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi SŽDC jako provozovatelem dráhy a dopravcem jsou tyto podmínky závazné pro obě smluvní strany.

SŽDC průběžně sleduje správnost v Prohlášení o dráze zveřejněného textu i dat, s výjimkou údajů poskytnutých, resp. autorizovaných externími dodavateli.

SŽDC nenese odpovědnost za případné ztráty nebo škody způsobené omyly nebo tiskovými chybami v Prohlášení o dráze. SŽDC také nenese odpovědnost za údaje a texty poskytnuté provozovateli drah.

### **1.4.3 Odvolací procedura**

Zákon o dráhách ukládá zpracovateli Prohlášení o dráze povinnost projednat obsah Prohlášení o dráze s provozovateli drah. SŽDC seznamuje provozovatele drah s návrhem Prohlášení o dráze průběžně, v závislosti na dohodnutých termínech dokončení přípravy jednotlivých částí. Po projednání s ostatními provozovateli drah zpracuje SŽDC nejpozději 12 měsíců před

platností ročního jízdního řádu Prohlášení o dráze a zveřejní oznámení o jeho vydání v Převážním a tarifním věstníku.

Žadatel o přidělení kapacity dopravní cesty může do 15 dnů od zveřejnění tohoto Prohlášení o dráze, případně zveřejnění jeho změn, požádat Drážní úřad o jeho přezkoumání včetně kritérií v něm obsažených. Zjistí-li drážní správní úřad nesprávný postup při zpracování Prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených rozhodne o změně Prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených.

## **1.5 Struktura Prohlášení o dráze**

V Prohlášení o dráze je užitá společná struktura, sjednaná v rámci odborné pracovní skupiny složené ze zástupců členských infrastrukturních manažerů a přidělců kapacity RailNetEurope (dále též RNE).

Prohlášení o dráze obsahuje

- a) technickou povahu dráhy a její kapacitu pro železniční dopravu,
- b) zásady, kritéria a podmínky přidělování kapacity dopravní cesty žadatelům včetně postupů při nedostatku kapacity dopravní cesty,
- c) podmínky přístupu na dopravní cestu,
- d) podmínky pro přidělení kapacity dopravní cesty na období přesahující platnost ročního jízdního řádu a zásady uzavírání rámcových smluv o rezervaci kapacity dopravní cesty s dopravci,
- e) možnost vzdání se přidělené kapacity dopravní cesty při jejím nevyužívání,
- f) podmínky odebrání přidělené kapacity dopravní cesty při jejím nevyužívání nebo částečném využívání včetně informace o ceně za nevyužívání přidělené kapacity dopravní cesty,
- g) informace o ceně za přidělení kapacity dopravní cesty a stanovení ceny za použití dopravní cesty,
- h) náležitosti žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty,
- i) podrobnosti o omezeních při přidělování kapacity dopravní cesty,
- j) stanovení rezervní kapacity dopravní cesty pro opravy a údržbu a pro mimořádné případy a postup při jejím využívání; povinnou součástí jsou lhůty pro přidělování,
- k) vymezení systému finančních pobídek pro přidělce i dopravce k zajištění minimalizace závad na dopravní cestě a zvyšování její propustnosti pro účely sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy; systém může zahrnovat pokuty i odměny.

## **1.6 Platnost a změny**

### **1.6.1 Období platnosti**

Prohlášení o dráze v tomto znění je účinné od 4.12.2013 a údaje v něm obsažené jsou platné pro období platnosti ročního jízdního řádu 2015, tj. od 14.12.2014 do 12.12.2015.

### **1.6.2 Proces provádění změn**

V souladu s článkem 3 Směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady musí být Prohlášení o dráze udržováno v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravováno. SŽDC si

proto vyhrazuje právo na provedení případných úprav tohoto Prohlášení o dráze, které oznámí v Přepavním a tarifním věstníku.

Ve shodě s dalším vývojem společné struktury Network Statement v rámci RNE bude toto Prohlášení o dráze modifikováno, a to vždy pro období platnosti následujícího ročního jízdního řádu.

## 1.7 Distribuce

SŽDC zveřejňuje Prohlášení o dráze a jeho změny v Přepavním a tarifním věstníku.

Prohlášení o dráze celostátní a regionální, v české a anglické verzi, poskytuje SŽDC bezplatně ke stažení na svých internetových stránkách - [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz).

## 1.8 Kontakty

Viz Příloha "A".

## 1.9 Evropské nákladní koridory

Evropská unie přijala v roce 2010 *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu* (anglicky „Rail Freight Corridor(s)“, dále též „RFC“). Hlavním cílem nařízení je zabezpečit zvýšení podílu environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu. Nařízení kromě stanovení hlavních koridorů určuje také postup a podmínky realizace koridorů včetně požadavků na jejich technické standardy na celé předdefinované síti. Jedná se o poměrně komplexní nástroj rozvoje nákladní dopravy, jehož cílem je vytvořit infrastrukturu s homogenními klíčovými parametry z pohledu nákladní dopravy (průjezdny průřez, nápravový tlak, délka vlaku a rychlost), včetně vytvoření systému vhodných garantovaných tras v grafikonu vlakové dopravy.

ČR se z devíti v nařízení definovaných nákladních koridorů týkají tři (viz. Mapa M3), které územím státu přímo prochází, u dalšího koridoru je Česká republika v roli pozorovatele. Jedná se o následující koridory:

- koridor RFC 5 (*koridor Balt – Jadran*): Gdynia – Katowice – Ostrava / Žilina – Wien – Klagenfurt – Udine – Venezia / Trieste / Bologna / Ravenna, resp. Graz – Maribor – Ljubljana – Koper / Trieste,
- koridor RFC 7 (*koridor Orient*): Praha – Wien / Bratislava – Budapest – Vidin – Sofia – Athenes, resp. Bukurešť – Constanta,
- koridor RFC 9 (*Česko-slovenský koridor, CS koridor*): Praha – Horní Lideč / Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou / Maťovce.

ČR je také pozorovatelskou zemí v orgánech koridoru RFC 8, který vede v trase Rotterdam / Bremerhaven / Antwerpen – Berlin – Terespol / Kaunas, a to zejména z důvodu potřeby dalšího rozvoje klíčového spojení ČR do severomořských přístavů a do Porúří, které má značnou perspektivu dalšího rozvoje.

Orgány každého koridoru přijímají rozhodnutí za účelem naplnění úkolů a cílů vyplývajících z nařízení. Na nákladních koridorech proto platí specifická pravidla, jež jsou zveřejněna v Koridorovém informačním dokumentu každého koridoru (anglicky „Corridor information document“, dále též „CID“). Tato specifická pravidla se uplatňují pouze na mezistátní nákladní vlaky jedoucí podle pravidel konkrétního nákladního koridoru. Tento dokument –

společně s dalšími informacemi – zveřejňují orgány jednotlivých RFC na svých webových stránkách.

Na RFC platí specifická pravidla zveřejněná v CID. Tato specifická pravidla se uplatňují pouze na mezistátní nákladní vlaky jedoucí podle pravidel konkrétního RFC.

### **1.9.1 Koridor RFC 5**

Termín zprovoznění koridoru je k 10. 11. 2015. Bylo podepsáno memorandum o porozumění a byla vytvořena základní organizační struktura, postupně jsou připravovány základní dokumenty koridoru. Kancelář koridoru bude sídlit v úvodním období ve Varšavě. Provozovatelé koridoru uvažují o zřízení evropského ekonomického zájmového sdružení (tzv. EEIG). Webová prezentace koridoru je připravována na adrese [www.rfc5.eu](http://www.rfc5.eu).

### **1.9.2 Koridor RFC 7**

Termín zprovoznění koridoru byl k 10. 11. 2013. Orgány koridoru již schválily veškeré nezbytné dokumenty, zejména Implementační plán a Koridorový informační dokument. Jediné kontaktní místo koridoru (tzv. koridorový „one stop shop“, dále též „C-OSS“) bylo zřízeno v rámci maďarského přidělce kapacity - společnosti VPE. Sekretariát koridoru sídlí rovněž v Budapešti v rámci společnosti MÁV. Oficiální dokumenty a další informace jsou k dispozici na internetových stránkách [www.rfc7.eu](http://www.rfc7.eu).

### **1.9.3 Koridor RFC 9**

Termín zprovoznění koridoru byl k 10. 11. 2013. Bylo podepsáno memorandum o porozumění. Orgány koridoru již schválily veškeré nezbytné dokumenty, zejména Implementační plán a Koridorový informační dokument. Jediné kontaktní místo koridoru C-OSS bylo zřízeno nejprve v rámci českého provozovatele dráhy SŽDC s tím, že se bude střídát se slovenským partnerem na základě principu rotace. Není zřízena samostatná kancelář, koridor o jen dvou členech je řízen společně oběma organizacemi vždy po vzájemné dohodě. Oficiální dokumenty a další informace jsou k dispozici na internetových stránkách [www.rfc9.eu](http://www.rfc9.eu).

### **1.9.4 Koridor RFC 8**

Termín zprovoznění koridoru je k 10. 11. 2015. Na koridoru RFC 8 zatím ČR i SŽDC zůstává pozorovatelem, má však podporu ostatních států pro plnohodnotné členství. ČR a SŽDC se účastní jednání orgánů koridoru zejména v těch případech, pokud se program týká ČR nebo SŽDC. V rámci tzv. Studie dopravního trhu, což je hlavní strategický dokument rozvoje každého koridoru, je nyní zpracováván také tzv. Český modul, na základě jehož výsledků bude rozhodnuto o další pozici ČR na tomto koridoru. Webová prezentace koridoru je připravována na adrese [www.rfc8.eu](http://www.rfc8.eu).

## **1.10 RailNetEurope – mezinárodní spolupráce mezi provozovateli drah**

V lednu roku 2004 byla založena asociace RailNetEurope (RNE), jako nezisková asociace infrastrukturních manažerů (IM) a přidělců kapacity (AB). Cílem asociace je ulehčení mezistátní dopravy na Evropské železniční infrastruktuře.

Cílem RNE je poskytovat podporu dopravcům při jejich mezistátních aktivitách (jak v osobní tak i v nákladní dopravě) zvyšováním efektivity procesů manažerů infrastruktury. Členové RailNetEurope společně harmonizují podmínky pro mezistátní železniční dopravu

a představují společný přístup k propagaci Evropského železničního sektoru jako přínosu pro železniční průmysl napříč celou Evropou.

Plnění úkolů RNE zajišťují 4 stálé pracovní skupiny a ad hoc projektové skupiny koordinované Společnou kanceláří RNE, která sídlí v Rakousku ve Vídni.

V současnosti je RNE společenstvím 37 manažerů infrastruktury a přidělců kapacity, kteří jsou plnými, přidruženými členy nebo kandidáty členství v asociaci. Železniční síť členů přesahuje 230 000 km tratí.

Ve své každodenní práci se RNE snaží zjednodušit, harmonizovat a optimalizovat mezistátní železniční procesy jako jsou konstrukce jízdního řádu v celé Evropě, společný přístup k marketinku s prodeji (včetně Prohlášení o dráze), kooperace mezi manažery infrastruktury na poli provozování dráhy, výměny informací o vlacích v reálném čase, a poprodejních služeb jako je monitoring a reporting.

Pro další informace, navštivte [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

### **1.10.1 OneStopShop – OSS**

Evropští manažeři infrastruktury a přidělci kapacity sdružení v RNE zakládají kanceláře OneStopShop (OSS), které pracují jako síť zákaznických kontaktních míst v rámci RNE. Pokud dopravci chtějí požádat o mezistátní trasu, tak stačí se obrátit na jedno OSS ze sítě OSS, které jim zprostředkuje veškeré potřebné informace a poskytne nezbytnou součinnost pro celý mezinárodní koordinační proces.

Kontakty na OSS SŽDC jsou uvedeny v Příloze “A“. Kontakty na OSS ostatních členů RNE jsou uvedeny na webových stránkách RNE ([http://www.rne.eu/index.php/oss\\_network.html](http://www.rne.eu/index.php/oss_network.html)).

### **1.10.2 RNE nástroje**

#### **1.10.2.1 RNE PCS**

RNE PCS (dříve Pathfinder) je webová aplikace poskytovaná RNE infrastrukturním manažerům, přidělcům kapacity a žadatelům o trasu, který provádí komunikační a koordinační procesy pro mezistátní žádosti o trasu a nabídky tras. Mimoto RNE PCS pomáhá dopravcům a žadatelům v jejich vzájemné koordinaci při podání žádosti o studie tras a při podání žádosti o mezistátní trasy. Aplikace RNE PCS odráží filozofii OSS v rámci RNE, kdy jejím prostřednictvím se provádí podpora obchodních procesů a každodenních aktivit.

Hlavní zlepšení v užívání RNE PCS bylo provedeno v roce 2008, kdy byla vyvinuta a implementována „Integrační platforma“, což byl nový modul pro zlepšení komunikace mezi manažery infrastruktury a přidělci kapacity na jedné straně a dopravci na druhé straně. Tím RNE poskytlo nový, přímý komunikační kanál mezi RNE PCS a národními systémy dopravců, manažerů infrastruktur a přidělců kapacity umožňující obousměrnou datovou výměnu. Tímto modulem byla odstraněna jedna z hlavních překážek pro užívání RNE PCS – dopravci ani manažeři infrastruktury a přidělci kapacity již více nemusejí poskytovat ty samé informace o mezistátních žádostech o trasu dvakrát (jednou do národního systému a jednou do RNE PCS). RNE PCS již nyní umožňuje automatickou synchronizaci dat o mezistátních žádostech o trasu mezi národními systémy a RNE PCS. Pro využití tohoto vylepšení stačí, aby manažeři infrastruktury, přidělci kapacity a dopravci napojili své národní systémy na integrační platformu RNE PCS.

Pro více informací napište na Help desk RNE PCS - [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu) nebo navštivte webové stránky aplikace RNE PCS <http://www.rne.eu/index.php/pcs.html>. Informace též zprostředkuje OSS SŽDC ([oss@szdc.cz](mailto:oss@szdc.cz)).



### 1.10.2.2 RNE CIS

RNE CIS (dříve EICIS) je aplikace RNE pro orientační stanovení infrastrukturních poplatků, navržený tak, aby zákazníkům poskytoval informace o stanovení ceny. Webová aplikace RNE CIS je navržena pro různé národní systémy zpoplatnění infrastruktury, která je schopna spočítat cenu za použití mezistátních tras vlaků za několik vteřin po 24 hodin denně – včetně poplatků za vlakovou trasu, staničních poplatků a poplatků za posun.

Současné zaměření vývoje RNE CIS je doplnění informací poskytovaných RNE CIS informacemi z národních Prohlášení o dráze.

Pro více informací napište na Help desk RNE CIS [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu) nebo navštivte webové stránky aplikace RNE CIS <http://www.rne.eu/index.php/cis.html>. Informace též zprostředkuje OSS SŽDC ([oss@szdc.cz](mailto:oss@szdc.cz)).

### 1.10.2.3 RNE TIS

RNE TIS (dříve EUROPTIRAILS) je snadno ovladatelná webová aplikace, která zobrazuje jízdu mezistátního vlaku z výchozí stanice do stanice cílové. Slouží k podpoře řízení mezistátní vlakové dopravy poskytováním informací o mezistátních osobních a nákladních vlacích na koridorech RNE.

RNE TIS poskytuje v reálném čase data o vlacích přímo uživatelům prostřednictvím internetu a generuje zprávy na základě historických dat. Na stejných původních datech jsou založeny dva produkty RNE TIS:

- Přehledy informací o vlacích v reálném čase sbírané, centralizované a publikované na základě jízdy vlaku jako jsou:
  - Aktuální a historické informace o poloze vlaku
  - Odsouhlasené denní informace o jízdním řádu
  - Informace o zpoždění + důvodech zpoždění
- Poskytování sestav umožňujících sledování jízdy vlaku a informací o zpoždění v rámci stanoveného časového období

RNE TIS se postupně upravuje tak, aby umožnil datovou výměnu v reálném čase mezi systémy manažera infrastruktury a dopravce ve formátu zpráv TAF TSI.

RNE TIS byl zvolen jako podpůrný nástroj pro společný projekt RNE a UIC – European Performance Regime (EPR).

Pro více informací napište na Help desk RNE TIS [support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu) nebo navštivte webové stránky aplikace RNE TIS <http://www.rne.eu/index.php/tis.html>.

## **1.11 Slovník použitých výrazů**

Použité pojmy a jejich význam jsou uvedeny:

- a) v platném znění zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisech;
- b) v platném znění zákona č.77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č.77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů;
- c) v platném znění směrnice 2001/14/ES.

Viz Příloha “H”

## **2 PODMÍNKY PŘÍSTUPU**

### **2.1 Úvod**

Základní legislativní podmínky pro provozování drážní dopravy na dráhách železničních, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, vytváří v České republice zákon o dráhách a jeho prováděcí předpisy v platném znění.

### **2.2 Obecné přístupové požadavky**

#### **2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dopravní cesty**

Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty může u SŽDC podat osoba, která je držitelem platné licence. Osoba, která není usazená na území České republiky a hodlá podat žádost o přidělení kapacity dopravní cesty pro účely provozování přeshraniční osobní drážní dopravy, písemně oznámí tuto skutečnost přidělici, provozovateli dráhy, pokud není přidělcem, a drážnímu správnímu úřadu nejpozději 2 měsíce před podáním řádné žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu. Oznámení musí obsahovat vymezení kapacity dopravní cesty, o niž se bude žádat, a vymezení trasy vlaku včetně zastávek mimo území České republiky. Drážní správní úřad postoupí oznámení bez zbytečného odkladu Ministerstvu dopravy, krajům a dopravcům, kteří na dané dopravní cestě provozují osobní drážní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

#### **2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu**

Provozovat osobní drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální může právnická nebo fyzická osoba, při splnění podmínek stanovených zákonem o dráhách:

- a) je usazená na území České republiky, nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu;
- b) je držitelem platné licence;
- c) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- d) je držitelem platného osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- e) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilostí prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilostí se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a schopnost zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku, dopravce není finančně způsobilý pokud vstoupil do likvidace, příp. byl-li na jeho majetek prohlášen konkurs, nebo byl zamítnut návrh na prohlášení konkursu na jeho majetek pro nedostatek majetku, nebo jestliže dluží nedoplatky na daních, pojistném na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- f) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;

- g) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dopravní cesty - na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu přiděluje kapacitu dopravní cesty SŽDC;
- h) byla sjednána cena za použití dopravní cesty podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- i) v případě přepravy mimořádné zásilky nebo mimořádné přechodnosti drážního vozidla má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

Provozovat nákladní drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální může právnická nebo fyzická osoba, při splnění podmínek stanovených zákonem o dráhách:

- a) je držitelem platné licence;
- b) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- c) je držitelem osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- d) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilostí prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilostí se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a schopnost zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku, dopravce není finančně způsobilý pokud vstoupil do likvidace, příp. byl-li na jeho majetek prohlášen konkurs, nebo byl zamítnut návrh na prohlášení konkursu na jeho majetek pro nedostatek majetku, nebo jestliže dluží nedoplatky na daních, pojistném na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- e) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;
- f) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dopravní cesty - na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu přiděluje kapacitu dopravní cesty SŽDC;
- g) byla sjednána cena za použití dopravní cesty podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- h) v případě přepravy mimořádné zásilky má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

O smlouvě viz kapitola 2.3.2

### 2.2.3 Licence

Licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropských unie platí na území České republiky.

V České republice uděluje licenci pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních Drážní úřad, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2.

Licence může být udělena za podmínky stanovené zákonem o dráhách, tj. že:

- a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce,
- b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, je-li žadatelem právnická osoba, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, jsou bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý,
- c) žadatel, který hodlá provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování drážní dopravy,
- d) technické podmínky dráhy to umožňují.

Pro další informace, navštivte [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

#### **2.2.4 Bezpečnostní certifikát – osvědčení dopravce**

Doprovce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální část A i B osvědčení dopravce, ve kterém je uveden druh dopravy a rozsah služeb, na něž se vztahuje. Osvědčení vydává Drážní úřad, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, na základě žádosti dopravce.

Pro další informace navštivte [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

#### **2.2.5 Pokrytí provozních rizik**

Doprovce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální je povinen dodržovat požadavky zákona o dráhách ve vztahu k finanční způsobilosti a pojištění:

- a) finančně zajistit řádné provozování drážní dopravy po celou dobu platnosti licence,
- b) ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zaplatit pojistné a po celou dobu provozování drážní dopravy mít sjednáno toto pojištění a zaplacené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč.

### **2.3 Obecné obchodní podmínky**

SŽDC přiděluje kapacitu dopravní cesty za cenu sjednanou podle cenových předpisů stanovením rámcových časových tras vlaků. Kapacitu dopravní cesty přiděluje na dobu platnosti ročního jízdního řádu.

#### **2.3.1 Rámcová smlouva**

SŽDC nabízí možnost uzavření rámcové smlouvy s žadatelem o kapacitu dopravní cesty přesahující časové období jednoho ročního jízdního řádu. Rámcová smlouva, která uvádí obecné charakteristiky kapacity dopravní cesty požadované žadatelem, musí respektovat obchodní potřeby žadatele i SŽDC.

Smluvní ujednání rámcové smlouvy nesmí vylučovat možnost použití dopravní cesty jinými žadatelem a musí umožňovat úpravu nebo omezení svých podmínek tak, aby nezabráňovala zajištění lepšího využití dopravní cesty.

Rámcové smlouvy jsou uzavírány na dobu pěti let. SŽDC může ve specifických případech souhlasit s prodloužením platnosti rámcové smlouvy na dobu delší než 5 let, pokud žadatel o kapacitu dopravní cesty má po tuto dobu povinnost zabezpečovat přepravu na základě

uzavřené smlouvy nebo vynaložil investice velkého rozsahu do drážních vozidel na zajištění přepravy.

Pro přidělení kapacity dopravní cesty na období přesahující platnost jednoho ročního jízdního řádu je povinností žadatele podat řádnou žádost o přidělení kapacity dopravní cesty 8 měsíců přede dnem platnosti následujícího ročního jízdního řádu.

V případě smluvního ujednání, které při přidělování kapacity dopravní cesty zavazuje SŽDC upřednostnit smluvního dopravce v rámci některé z priorit uvedených v podkapitole 4.4.1, může SŽDC požadovat předchozí schválení takové rámcové smlouvy Drážním úřadem.

Při respektování obchodního tajemství, bude obecná povaha každé rámcové smlouvy zpřístupněna na Portále provozování dráhy.

Standardní formát rámcové smlouvy mezi dopravcem a SŽDC jako přidělcem kapacity dopravní cesty:

*RÁMCOVÁ SMLOUVA  
o rezervaci kapacity dráhy*

<i>Článek 1</i>	<i>Předmět rámcové smlouvy</i>
<i>Článek 2</i>	<i>Povinnosti přidělce</i>
<i>Článek 3</i>	<i>Povinnosti dopravce</i>
<i>Článek 4</i>	<i>Výjimky z povinností smluvních stran</i>
<i>Článek 5</i>	<i>Smlouva o provozování drážní dopravy</i>
<i>Článek 6</i>	<i>Platba za rezervaci kapacity</i>
<i>Článek 7</i>	<i>Smluvní pokuty</i>
<i>Článek 8</i>	<i>Změny nebo omezení podmínek rámcové smlouvy</i>
<i>Článek 9</i>	<i>Ukončení rámcové smlouvy</i>
<i>Článek 10</i>	<i>Ostatní ustanovení</i>
<i>Článek 11</i>	<i>Důvěrnost</i>
<i>Článek 12</i>	<i>Závěrečná ustanovení</i>
<i>Příloha 1</i>	<i>Charakteristiky tras objednávaných dopravcem</i>

### **2.3.2 Smlouva o provozování drážní dopravy**

Bezpečné provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě vyžaduje součinnost všech zúčastněných osob. V tomto procesu jsou to dopravce, provozovatel dráhy a vlastník dráhy. Jejich vzájemné vztahy jsou definovány dvoustranným smluvním ujednáním.

Pro dopravce, který vstupuje na dopravní cestu za účelem provozování drážní dopravy to je smlouva o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky sjednaná mezi dopravcem a provozovatelem dráhy.

Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze. Provozovatel dráhy je povinen poskytnout dopravci smluvně sjednané služby ve standardní kvalitě.

Doprovce a provozovatel dráhy, na níž má být doprava provozována, jsou při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze vázáni rozsahem a podmínkami stanovenými v rozhodnutí o licenci a v osvědčení dopravce.

Pokud při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem vznikne spor o stanovení konkrétních podmínek provozování drážní dopravy, rozhodne na žádost jednoho z nich drážní správní úřad.

2.3.2.1 Smlouva mezi dopravcem a SŽDC jako přidělcem a provozovatelem dráhy

Obchodní podmínky sjednává SŽDC s dopravcem před zahájením provozování drážní dopravy, a to uzavřením dvoustranné smlouvy.

Předmětem smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností smluvních stran při

- a) přidělování kapacity dopravní cesty celostátní a regionální ve vlastnictví státu,
- b) použití dopravní cesty na celostátní dráze,
- c) použití dopravní cesty na regionálních drahách ve vlastnictví státu, nepronajatých třetí osobě.

Smluvní podmínky použití dopravní cesty na regionálních drahách, pronajatých třetí osobě, upravují samostatné smlouvy mezi dopravcem a nájemcem příslušné dráhy regionální.

Standardní formát smlouvy mezi dopravcem a SŽDC jako přidělcem a provozovatelem dráhy:

*S M L O U V A*

*o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě  
celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky*

**Kapitola I Provozování drážní dopravy**

- Článek 1 Přidělování kapacity dráhy
- Článek 2 Jízdní řád a plánování jízd vlaků
- Článek 3 Omezení provozování dráhy
- Článek 4 Předpisové podmínky
- Článek 5 Zaměstnanci dopravce
- Článek 6 Drážní vozidla
- Článek 7 Mimořádné zásilky
- Článek 8 Zpoždění vlaků
- Článek 9 Mimořádné události

**Kapitola II Zpoplatnění výkonů a služeb**

- Článek 10 Ceny za přidělení kapacity dráhy
- Článek 11 Ceny za použití dopravní cesty
- Článek 12 Ceny za poskytnuté služby
- Článek 13 Evidence výkonů a služeb
- Článek 14 Způsob úhrady cen

**Kapitola III Další ujednání**

- Článek 15 Odpovědnost za škody
- Článek 16 Ukončení smluvního vztahu
- Článek 17 Závěrečná ustanovení

**Příloha 1 Ceny****Příloha 2 Vnitřní předpisy provozovatele dráhy****Příloha 3 Formulář Sumární přehled fakturovaných výkonů dopravce****Příloha 4 Výkaz poskytnutých služeb dopravci**

Dále viz kapitola 5

**2.4 Pravidla provozu**

Základní pravidla provozu na dráze celostátní a regionální vydává formou prováděcích vyhlášek k zákonu o drahách Ministerstvo dopravy.

Konkrétní výčet pravidel provozu, které je dopravce povinen při provozování drážní dopravy dodržovat, určuje smlouva mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (viz kapitola 2.3.2.1).

Pro další informace navštivte [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz).

Na nákladních koridorech (viz kapitola 1.9) platí další specifická pravidla zveřejněná v Koridorovém informačním dokumentu každého koridoru (CID). Tato specifická pravidla se uplatňují pouze na mezistátní nákladní vlaky jedoucí podle pravidel konkrétního nákladního koridoru.

#### **2.4.1 Vnitřní předpisy**

Souhrnný výčet vnitřních předpisů, určujících pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráhách celostátních a regionálních provozovaných SŽDC závazných pro dopravce je uveden na Portále provozování dráhy.

Základní vnitřní předpisy určující pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráhách celostátních a regionálních jsou na tratích, kde dochází ke styku drah s dráhami na území sousedních států (viz 3.2.2) a na tratích s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením, doplněny, příp. upraveny, dalšími dokumenty provozovatele dráhy.

Základní vnitřní předpisy určující pravidla organizování a zabezpečení provozu na pronajatých dráhách regionálních stanoví provozovatel příslušné dráhy regionální.

Kontakty na provozovatele drah regionálních jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze “A”.

#### **2.4.2 Vzájemná komunikace provozovatele dráhy s dopravcem**

Jedním ze základních prostředků pro komunikaci SŽDC, jako provozovatele dráhy, s dopravci je internetový Portál provozování dráhy poskytující informace o železniční dopravní cestě jako jsou podmínky přístupu, pohraniční ujednání a vnitřní předpisy provozovatele dráhy, popis provozované sítě (Tabulky traťových poměrů, Základní dopravní dokumentace), výluky na síti provozované SŽDC včetně plánů a výlukových rozkazů a přehled pomalých jízd. Dále jsou zde zveřejněny pomůcky k ročnímu jízdnímu řádu a to jak aktuální, tak i připravované, informace pro dopravce a odkazy do ostatních aplikací provozovatele dráhy, kam je nabízen dopravcům přístup.

Pro komunikaci SŽDC s veřejností jsou určeny oficiální internetové stránky SŽDC na adrese [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz).

##### 2.4.2.1 Zajištění vzájemné datové komunikace dopravců a SŽDC v rámci implementace TAF/TAP TSI

SŽDC provozuje Soubor Provozních Informačních Systémů (dále jen SPIS), které jsou vzájemně provázány a propojeny, a informačně pokrývají celý životní cyklus vlaku od předání žádosti o trasu až po kalkulaci poplatků za použití dopravní cesty. Pro komunikaci s IS dopravců se využívají standardy definované v rámci společné evropské implementace TAF/TAP TSI. Při postupné implementaci TAF TSI (Nařízení Evropské Komise č.62/2006) a TAP TSI (Nařízení Evropské Komise č. 454/2011) a současně s provozem IS KAPO pro zajištění automatizovaného výpočtu poplatku za použití dopravní cesty a návazných služeb SŽDC se postupně spouští oboustranná datová komunikace mezi IS dopravců a IS provozovatele dráhy. Podmínky pro vzájemnou datovou komunikaci IS dopravců s jednotlivými aplikacemi SPIS se zveřejňují na Portále provozování dráhy a rovněž jsou předmětem vzájemných dohod. Pro konkrétní napojení IS dopravce na jednotlivé aplikace SPIS uzavírá SŽDC s dopravcem zvláštní dohodu o zajištění datové výměny mezi SŽDC a dopravcem.

V některých případech SŽDC nabízí jako plnohodnotnou variantu k datové komunikaci přístup do vlastních IS, kde dopravci využívají poskytovaných funkcionalit.

Cílem provozování SPIS je maximálně účelná automatizace jednotlivých procesů a činností provozovatele dráhy směřující, jak k on-line propojení s IS dopravců a okolních IM prostřednictvím centrálních IS RNE, tak i k automatizovanému výpočtu poplatku za přidělení kapacity a použití dopravní cesty a konzumaci poskytnutých služeb. Tím dochází k náhradě předchozích převážně ručně vedených evidencí a zvýšení přesnosti všech procesů na rozhraní mezi dopravci a SŽDC a rovněž vnitřních procesů provozovatele dráhy, což se v konečném důsledku projevuje vyšší jakostí a efektivností činnosti provozovatele dráhy.

V rámci provozované datové komunikace je základní podmínkou zajištění vzájemné komunikace prostřednictvím IS zavedení jedinečné evropské identifikace v souladu s procesem implementace TAF/TAP TSI (a to buď obsluhou IS nabízených SŽDC dopravcům nebo vzájemnou datovou výměnou mezi IS dopravců a SPIS, stejně jako mezi jednotlivými IS v rámci SPIS). Tato jedinečná identifikace předpokládá zavedení nově definovaných objektů v rámci provázaného modelu popisujícího jednotlivé fáze a činnosti při provozování drážní dopravy, mezi které patří zejména:

a) obchodní případ – identifikace TR ID

- » tento objekt vytváří dopravce ve svém IS. Objekt je definován relací (topologické vedení mezi výchozím a cílovým dopravním bodem), požadovanou časovou polohou a požadovaným kalendářem dnů jízdy z referenčního bodu. Jedinečnost TR ID je zajištěna pravidlem, že není možné identifikovat více než jeden obchodní případ totožným TR ID v totožný den jejich požadovaných kalendářů jízdy,

b) žádost o trasu – identifikace PR ID

- » tento objekt vytváří dopravce v rámci procesu podání žádosti o vlakovou trasu. Objekt je definován relací (topologické vedení mezi výchozím a cílovým dopravním bodem), požadovanou časovou polohou a požadovaným kalendářem dnů jízdy z referenčního bodu. Jedinečnost PR ID je zajištěna pravidlem, že není možné identifikovat více než jednu žádost o trasu totožným PR ID v totožný den jejich požadovaných kalendářů jízdy,
- » pro jeden obchodní případ může být uplatněna jedna nebo více žádostí o trasu

c) datový JŘ – identifikace PA ID

- » tento objekt vytváří IM jako výsledek přidělení trasy. Objekt obsahuje všechny potřebné údaje JŘ a je identifikován jedinečným identifikátorem. Jedinečnost PA ID je zajištěna pravidlem, že není možné identifikovat více než jeden datový JŘ totožným PA ID v totožný den jejich přidělených kalendářů jízdy,
- » pro jednu žádost o trasu může IM přidělit jeden nebo více datových JŘ.

Kromě výše uvedených identifikátorů bude též v rámci přidělení vlakové trasy přiděleno v každém mezistaničním úseku číslo vlakové trasy – OTN (operational train number). Jeden datový JŘ může obsahovat jedno nebo více čísel vlakových tras (OTN) a současně jedna vlaková trasa (OTN) může být využita ve více datových JŘ, přičemž musí být dodrženo, že v jednom mezistaničním úseku v jeden den bude použita jedna vlaková trasa pouze jedinkrát.



Pro stanovení podrobných podmínek a pravidel užívání SPIS a komunikace se SPIS vydává SŽDC Směrnicí Is 10 „Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)“.

## 2.5 Mimořádné zásilky

Zásilka se považuje za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k užitým drážním vozidlům a schopnostem přepravou dotčených tratí vyžaduje přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření na některé z železničních správ zúčastněných na přepravě.

Za mimořádné zásilky (dále MZ) se považují:

- a) zásilky s překročením ložné míry (dále PLM), vozidla překračující průjezdný průřez:
  - » zásilka, která svým rozměrem přesáhne platnou ložnou míru nebo u níž není dodrženo předepsané omezení ložné šířky,
  - » zásilky ložných jednotek kombinované dopravy překračující platnou ložnou míru a jejich kód je vyšší než kód příslušné tratě nebo jsou dopravovány vlaky, u nichž není uveden příslušný kód vlaku,
  - » železniční kolejové vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem příslušný průjezdný průřez tratě (tažené, na vlastních kolech),
- b) zásilky s překročenou hmotností:
  - » hmotnost zásilky překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozu),
  - » hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje),
- c) zásilky s mimořádnou délkou:
  - » tuhé ložné jednotky na dvou vozech s opleny / kluznými otočnými opleny,
  - » zásilky ohebných ložných jednotek o délce větší než 36 m na více vozech<sup>3</sup>.
- d) ostatní zásilky:
  - » železniční kolejové vozidlo, u něhož drážní správní úřad rozhodl, že smí být provozováno za zvláštních technických a provozních podmínek (jako zvláštní-mimořádná zásilka),
  - » zásilky naložené na vozech s více než 8 nápravami,
- e) ostatní zásilky s ohledem na ustanovení CIM (v mezistátní přepravě):
  - » železniční vozy bez označení RIV / RIC / TEN nebo bez označení CZ (ČD) v rastru přechodnosti,
  - » náklad, který není zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (např. UIC-Nakládací směrnice) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění,

<sup>3</sup> Na SŽDC a některých dalších železničních podnicích jsou přepravy uskutečněné v ucelených vlacích považovány za pravidelné zásilky (bez projednávání jako MZ) pokud jsou dodrženy podmínky zajištění nákladu podle zásad mezinárodních předpisů (např. UIC-Nakládací směrnice).

- » zásilka, která má přejít na lodní převoz (trajekt), pokud nevyhovuje podmínkám uvedeným v Úmluvě o používání nákladních vozů (AVV, příl. 11, příloha 1),
- » zásilka určená k překládce na železniční infrastrukturu o jiném rozchodu, pokud hmotnost jednotlivého kusu je větší než je povoleno překladištěm,
- » ostatní zásilky vyplývající z evropských norem, Dohod a Úmluv (např. UIC).

Mimořádné zásilky se smí přepravovat jen po splnění podmínek stanovených provozovatelem dráhy. Přepravu MZ na dráze celostátní a drahách regionálních je dopravce povinen projednat se SŽDC – URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek). Zásady a stručný postup projednávání MZ je uveden na Portále provozování dráhy.

MZ v mezistátní přepravě musí dopravce předem projednat a harmonizovat se spolupracujícími dopravci na železničních infrastrukturách.

Kontakty:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor operativního řízení provozu - URMIZA

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Pracoviště:

Praha 8, Křižíkova 2

tel.: +420 972 244 761

tel.: +420 972 244 405

fax: +420 972 244 690

e-mail: urmiza@szdc.cz

Olomouc, Nerudova 1

tel.: +420 972 741 258

fax.: +420 972 741 203

e-mail: urmiza@szdc.cz

Kontakty na provozovatele drah regionálních jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze “A”.

## 2.6 Nebezpečné věci

Doprovce je při přepravě nebezpečných věcí povinen respektovat národní obecně platné právní předpisy pro ochranu životního prostředí a Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID), ve znění platném při zahájení takovéto přepravy.

Kontakty na provozovatele drah regionálních jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze “A”.

## 2.7 Podmínky provozu drážních vozidel

Základní pravidla provozu drážních vozidel na dráze celostátní a regionální stanovuje zákon o dráhách.

Drážní správní úřad schválí typ drážního vozidla v souladu s platnými právními předpisy. Podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu je výsledek zkoušky drážního vozidla. Zkoušku zajišťuje výrobce drážního vozidla nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení typu drážního vozidla na svůj náklad u právnické osoby, kterou je autorizovaná osoba pověřená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podle zvláštního právního předpisu po dohodě s Ministerstvem dopravy.

Na dráhách lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem a které neohrožuje životní prostředí. Drážní vozidla hnací, drážní vozidla tažená s rychlostí nad 160 km/h na dráhách železničních musí mít technickou způsobilost kromě prokázané shody se schváleným typem ještě ověřenou Drážním úřadem. Zjistí-li dopravce nebo jeho zaměstnanec, že provozované vozidlo ohrožuje bezpečnost železniční dopravy, je povinen neprodleně učinit opatření pro zabránění případné mimořádné události nebo pro snížení jejich následků.

Pro další informace, navštivte [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

Doprovce musí při provozu drážních vozidel zabránit všem negativním dopadům na životní prostředí, a to při respektování obecně platných právních předpisů.

Doprovce musí při provozu hnacích kolejových vozidel zajistit jejich zbrojení takovým způsobem, které není v rozporu s platnou legislativou České republiky a zároveň předcházet negativním dopadům na životní prostředí.

Doprovce je povinen přijímat vlastní opatření k odstranění negativních dopadů na životní prostředí, pokud se tak stalo v souvislosti s provozováním drážních vozidel, a to i v případě, že vinu nese jiný subjekt.

Doprovce, jehož činností došlo k poškození životního prostředí je povinen neprodleně zajistit nápravná opatření. Není-li to pro dopravce možné nebo z vážných důvodů účelné, je povinen ekologickou újmu SŽDC nahradit jiným způsobem (náhradní plnění), případně nahradit tuto újmu SŽDC v penězích.

SŽDC v zájmu prevence před možným ohrožením životního prostředí stanovuje ve svých vnitřních předpisech provozní podmínky a konkrétní opatření určená k zabránění resp. minimalizaci potencionálních škod na životním prostředí. Tyto provozní podmínky a opatření jsou pro všechny fyzické a právnické osoby zúčastněné na železničním provozu závazná.

## **2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz**

Požadavky na zdravotní způsobilost zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy stanoví vyhláška č.101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění. Požadavky na odbornou způsobilost osob řídících drážní vozidlo jsou stanoveny Vyhláškou č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Konkrétní požadavky na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, stanoví každý dopravce vnitřním předpisem pro provozování drážní dopravy.

Konkrétní požadavky na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících činnosti související s organizováním a řízením drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, stanoví provozovatel dráhy vnitřním předpisem.

### 3 INFRASTRUKTURA

#### 3.1 Úvod

Obecná platnost informací uvedených v této části je vymezena skutečností známou v době zpracování tohoto Prohlášení o dráze. V souladu s článkem 3 směrnice 2001/14/ES je toto Prohlášení o dráze na internetových stránkách přidělce ([www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)) udržováno v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravováno. SŽDC v textu jednotlivých kapitol poukazuje na očekávané změny charakteristik nebo omezení infrastruktury.

#### 3.2 Rozsah sítě

##### 3.2.1 Technická charakteristika sítě

Technické specifikace sítě jsou popsány v této kapitole a zobrazeny na mapách M1 až M12.

##### 3.2.2 Místa styku drah

Místa styku dráhy celostátní a drah regionálních s dráhami na území sousedních států jsou:

Místo styku	Cizí železniční správa
Mosty u Jablunkova st.hr. (km 286,534)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Horní Lideč st.hr. (km 21,110)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Vlářský průsmyk st.hr. (km 163,500)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Velká nad Veličkou st.hr. (km 44,685)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Hodonín st.hr. (km 3,009)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Sudoměřice nad Moravou st.hr. (km 14,950)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Lanžhot st.hr. (km 11,395)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Břeclav st.hr. (km 77,992)	ÖBB Infrastruktur AG (ÖBB)
Šatov st.hr. (km 87,660)	ÖBB Infrastruktur AG (ÖBB)
České Velenice st.hr. (km 163,100)	ÖBB Infrastruktur AG (ÖBB)
Horní Dvořiště st.hr. (km 61,097)	ÖBB Infrastruktur AG (ÖBB)
Železná Ruda st.hr. (0,000)	DB Netz AG (DB Netz)
Česká Kubice st.hr. (km 184,102)	DB Netz AG (DB Netz)
Cheb st.hr. (km 140,587)	DB Netz AG (DB Netz)
Aš st.hr. (km 29,601)	DB Netz AG (DB Netz)
Vojtanov st.hr. (km 51,897)	DB Netz AG (DB Netz)
Kraslice st.hr. (27,452)	DB Netz AG (DB Netz)
Potůčky st.hr. (km 46,502)	DB Netz AG (DB Netz)
Vejprty st.hr. (km 35,391)	DB Netz AG (DB Netz)
Dolní Žleb st.hr. (km 11,859)	DB Netz AG (DB Netz)

Místo styku	Cizí železniční správa
Dolní Poustevna st.hr. (26,271)	DB Netz AG (DB Netz)
Jiříkov st.hr. (km 97,690)	DB Netz AG (DB Netz)
Varnsdorf staré nádr. st.hr. (km 13,706)	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Varnsdorf st.hr. (km 11,459)	DB Netz AG (DB Netz)
Hrádek nad Nisou st.hr. (km 21,769)	DB Netz AG (DB Netz)
Černousy st.hr. (km 200,107)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Harrachov st.hr. (km 40,111)	PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (PMTLK)
Královec st.hr. (km 62,089)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Meziměstí st.hr. (km 92,774)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Lichkov st.hr. (km 113,243)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Mikulovice st.hr. (km 51,500)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Jindřichov ve Slezsku st.hr. (km 25,694)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Bohumín-Vrbice st.hr. ( km 4,275)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Bohumín st.hr. ( km 279,628)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Petrovice u Karviné st.hr. (km 292,602)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)
Český Těšín st.hr. (km 139,112)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)

### 3.2.3 Další informace

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií.

Kategoriemi železničních drah pro účely tohoto Prohlášení o dráze jsou:

- a) dráha celostátní je dráha nevyjmenovaná v usnesení Vlády ČR č.766 ze dne 20. prosince 1995, jejíž význam, účel a technický stav odpovídá potřebám dopravy celostátního významu. Dráhou celostátní je rovněž dráha, u níž bylo o zařazení do této kategorie rozhodnuto drážním správním úřadem,
- b) dráha regionální je dráha vyjmenovaná v usnesení Vlády ČR č.766 ze dne 20. prosince 1995, jejíž význam, účel a technický stav odpovídá potřebám dopravy regionálního nebo místního významu. Dráhou regionální je rovněž dráha u níž bylo o zařazení do této kategorie rozhodnuto drážním správním úřadem.

Dráha celostátní je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní železniční dopravě a jako taková označena. Regionální dráha je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy.

Vláda České republiky usnesením č.766 ze dne 20. prosince 1995, podle § 60 zákona o dráhách, s účinností od 1. července 1996 vyčlenila z dráhy celostátní jednotlivé dráhy regionální.

Viz Příloha "B".

Aktuální údaje o infrastruktuře poskytují na vyžádání jednotliví provozovatelé drah. Kontakty na provozovatele drah regionálních jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze "A".

### 3.3 Popis sítě

Dráhu tvoří:

- a) železniční spodek, který tvoří těleso železničního spodku, stavby a zařízení železničního spodku, jakož i dopravní plochy,
- b) železniční svršek, který je tvořen z kolejí, výhybek, zvláštních konstrukcí a konstrukčních prvků; součásti železničního svršku jsou zejména kolejnice, kolejnicové podpory, upevňovací, drobné kolejivo, výhybkové součásti, dilatační zařízení, izolované styky, vodivá a speciální spojení, přídržné kolejnice, ochranné kolejnice, ozubnicové tyče, zařízení proti putování kolejnic, pražcové kotvy, kolejové lože, ohřev výhybek,
- c) železniční přejezdy,
- d) stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, tj. zařízení proti hluku, bludným proudům, korozi, rušení telekomunikačních systémů, vlivu vysokého napětí a k omezení vlivu provozování dráhy a drážní dopravy na elektrizační soustavu,
- e) sdělovací zařízení pro přenos informací obsahující přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace,
- f) zabezpečovací zařízení obsahující technické prostředky zabezpečení a řízení drážní dopravy v železničních stanicích a na tratích, zařízení pro mechanizaci a automatizaci spádovišť a související přenosové cesty,
- g) elektrická zařízení obsahující zařízení, která zajišťují napájení elektrických hnacích vozidel (trakční napájecí a spínací stanice, trakční vedení), prostředky dispečerského řízení, drážní elektrická silnoproudá zařízení pro výrobu, přeměnu, zásobování a využití elektrické energie, speciální elektrická zařízení, přístroje a osvětlovací zařízení, zařízení pro napájení zabezpečovacího zařízení, elektrická zařízení pro předtápění vlakových souprav, zařízení pro ochranu před účinky atmosférické elektřiny, zařízení pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, případně další elektrická zařízení napájená i z trakčního vedení,
- h) pevná zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel a k nim příslušející budovy,
- i) budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování,
- j) pozemky v obvodu dráhy,
- k) další zařízení, která svou činností ovlivňují jízdu železničního vozidla nebo jsou jízdou železničního vozidla ovlivňována.

Toto Prohlášení o dráze se týká pouze těch součástí, které jsou v majetku České republiky. Uvedené součásti dráhy splňují technické podmínky a požadavky prostorového uspořádání, traťových tříd zatížení a geometrického uspořádání koleje a uspořádání tělesa železničního

spodku, staveb železničního spodku, zařízení železničního spodku, podmínky stavby přejezdu, technické parametry železničního svršku, způsobu označování tratě, vybavenosti železničních stanic a železničních zastávek, uspořádání elektrických zařízení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Podrobné informace o konkrétním prvku sítě poskytuje SŽDC na vyžádání – [oss@szdc.cz](mailto:oss@szdc.cz)

### 3.3.1 Zeměpisná identifikace

#### Základní charakteristika železniční sítě (k 31.12.2012)

délka tratí celkem (km)	9 468
Jednokolejné (km)	7 541
dvoukolejné a vícekolejné (km)	1 927
délka elektrizovaných tratí (km)	3 217
AC 25 000 V/50Hz (km)	1 391
DC 3 000 V (1 500 V) (km)	1 812
délka úzkorozchodných tratí (km)	23
stavební délka kolejí celkem (km)	15 532
délka tratí s rychlostí (km)	
do 80 km.h <sup>-1</sup> (km)	7 118
od 81 do 120 km.h <sup>-1</sup> (km)	1 812
od 121 do 159 km.h <sup>-1</sup> (km)	164
160 km.h <sup>-1</sup> a více (km)	375
počet výhybek (ks)	21 917
počet mostů (ks)	6 735
celková délka mostů (m)	150 945
počet tunelů (ks)	158
celková délka tunelů (m)	42 744
počet úrovnových přejezdů (ks)	8 070
délka kolejí vybavených	
automatickým blokem (km)	3 003
automatickým hradlem (km)	1 581
reléovým poloautoblokem (km)	984
hradlovým poloautoblokem (km)	361
délka tratí vybavených	
vlakovým zabezpečovačem (km)	1 554
dálkovým ovládáním stanic (km)	945
počet stanic vybavených zabezpečovacím zařízením	

---

Elektronickým	244
Hybridním	34
Releovým	425
elektromechanickým (mechanickým)	638
dálkově ovládaným	217

### 3.3.1.1 Typologie drah

Rozsah jednokolejných, dvoukolejných a vícekolejných tratí je uveden v mapové části.

Viz mapa "M5".

### 3.3.1.2 Rozchody

Dráhu celostátní a dráhy regionální tvoří koleje s normálním rozchodem, stanoveným v souladu s výnosem Mezinárodní železniční unie - UIC č.510, tj. 1 435 mm (vyjma dráhy regionální Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, s úzkým rozchodem koleje 760 mm).

### 3.3.1.3 Stanice a uzly

Viz Příloha "B"

Dále viz kapitoly 3.6 až 3.8

## **3.3.2 Parametry a limity tratí**

### 3.3.2.1 Průjezdny průřez

Prostorové uspořádání staveb dráhy vymezují rozměrové parametry tratí, stanovené pro bezpečnou průchodnost drážních vozidel.

Průjezdny průřezy Z-GC a Z-GB pro dráhu normálního rozchodu vycházejí z průjezdných průřezů Evropského výboru pro normalizaci CEN (EN 15273-3), které byly vytvořeny na základě vztažných kinematických obrysů pro vozidla GB a GC.

Průjezdny průřez Z-GČD pro dráhu normálního rozchodu vychází ze vztažného kinematického obrysu pro vozidla GČD. "

Průjezdny průřez Z-GCZ3 pro dráhu normálního rozchodu vychází ze vztažného kinematického obrysu GCZ3 odvozeného pro patrové jednotky osobní dopravy.

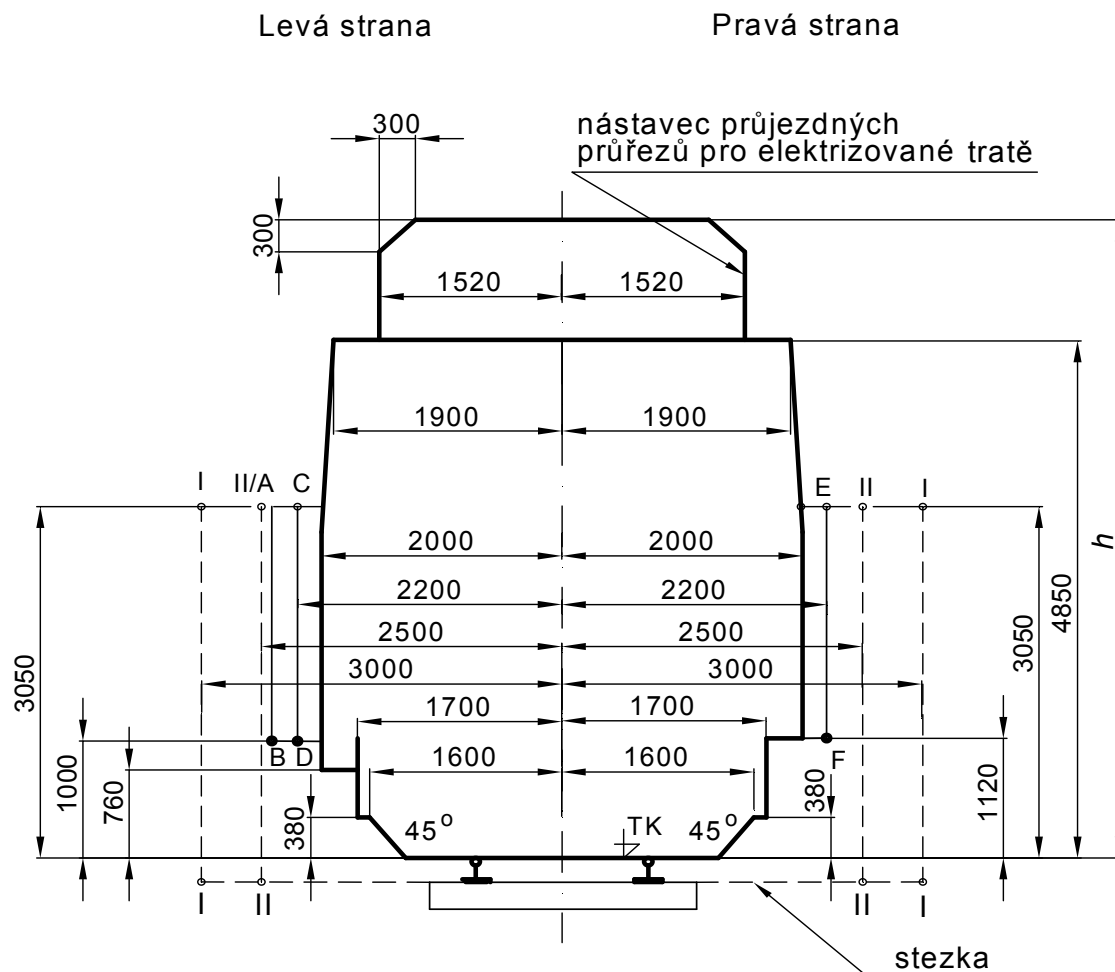
Průjezdny průřezy základní platné pro přímou kolej a kolej v oblouku o poloměru 250 m a větším jsou:

- a) základní průjezdny průřez Z-GC (Obrázek 1) se uplatňuje při novostavbách a rekonstrukcích staveb a zařízení na celostátní dráze,
- b) základní průjezdny průřez Z-GB (úlevy ve srovnání se Z-GC) se uplatňuje při posuzování stávajících staveb (do doby provedení modernizace nebo rekonstrukce) na tratích podle samostatné směrnice SŽDC. Posouzení na průjezdny průřez Z-GB nenahrazuje posouzení na průjezdny průřez Z-GČD,
- c) základní průjezdny průřez Z-GČD (Obrázek 2) se uplatňuje při posuzování stávajících staveb a zařízení na všech železničních drahách ČR a při novostavbách a rekonstrukcích staveb a zařízení na regionálních drahách.
- d) základní průjezdny průřez Z-GCZ3 (Obrázek 3) se uplatňuje při posuzování stávajících staveb a zařízení na všech železničních drahách ČR a při novostavbách a rekonstrukcích staveb a zařízení na regionálních drahách.



V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC.

Do průjezdného průřezu mohou zasahovat pouze zařízení, která mění svou polohu při součinnosti s vozidly (kolejové brzdy v pracovní poloze, trolejové dráty na elektrizovaných tratích apod.), mají-li tato zařízení uvnitř průjezdného průřezu přesně vymezený dotyk s částmi vozidel, pro něž jsou určena, a nemohou-li se dostat do styku s jinými částmi vozidel. Pro nástupištní hranu ve výšce 550 mm se využívá ustanovení ČSN 73 6320 +Z1 pro jmenovitý průjezdný průřez.



**Obrázek 1 Obrys průjezdného průřezu Z-GC a volného schůdného a manipulačního prostoru (platí pro přímou kolej a poloměr oblouku  $R \geq 250$  m)**

V Obrázek 1 platí:

levá strana

- pro traťové koleje (i na zastávkách),
- pro hlavní koleje ve stanicích a výhybnách,
- pro dopravní koleje pojížděné vlaky pro přepravu cestujících,
- postranní volné prostory

A - B pro zařízení na vnější straně krajních kolejí a stavby,

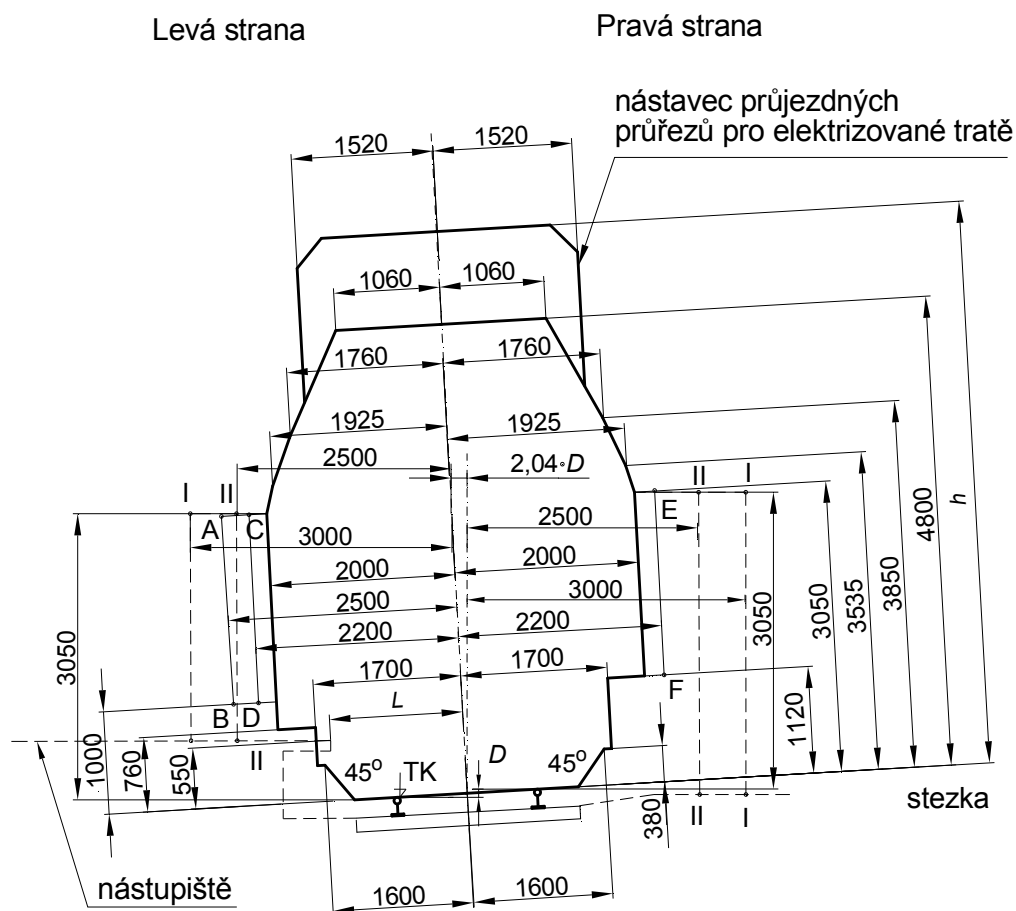
C - D pro zařízení mezi kolejemi,

pravá strana

- pro ostatní koleje ve stanicích a výhybnách,
- postranní volný prostor

E - F pro všechny stavby a zařízení

I – I volný schůdný a manipulační prostor (základní),  
 II – II volný schůdný a manipulační prostor (zúžený),  
 h - výška nástavce průjezdného průřezu pro elektrizované tratě.



**Obrázek 2** Obrys průjezdného průřezu Z-GČD a volného schůdného a manipulačního prostoru (platí pro přímou kolej a poloměr oblouku  $R \geq 250$  m)

V Obrázek 2 platí:

levá strana

- pro traťové koleje (i na zastávkách),
- pro hlavní koleje ve stanicích a výhybnách,
- pro dopravní koleje pojižděné vlaky pro přepravu cestujících,
- postranní volné prostory

A - B pro zařízení na vnější straně krajních kolejí a stavby,

C - D pro zařízení mezi kolejemi,

pravá strana

- pro ostatní koleje ve stanicích a výhybnách,
- postranní volný prostor

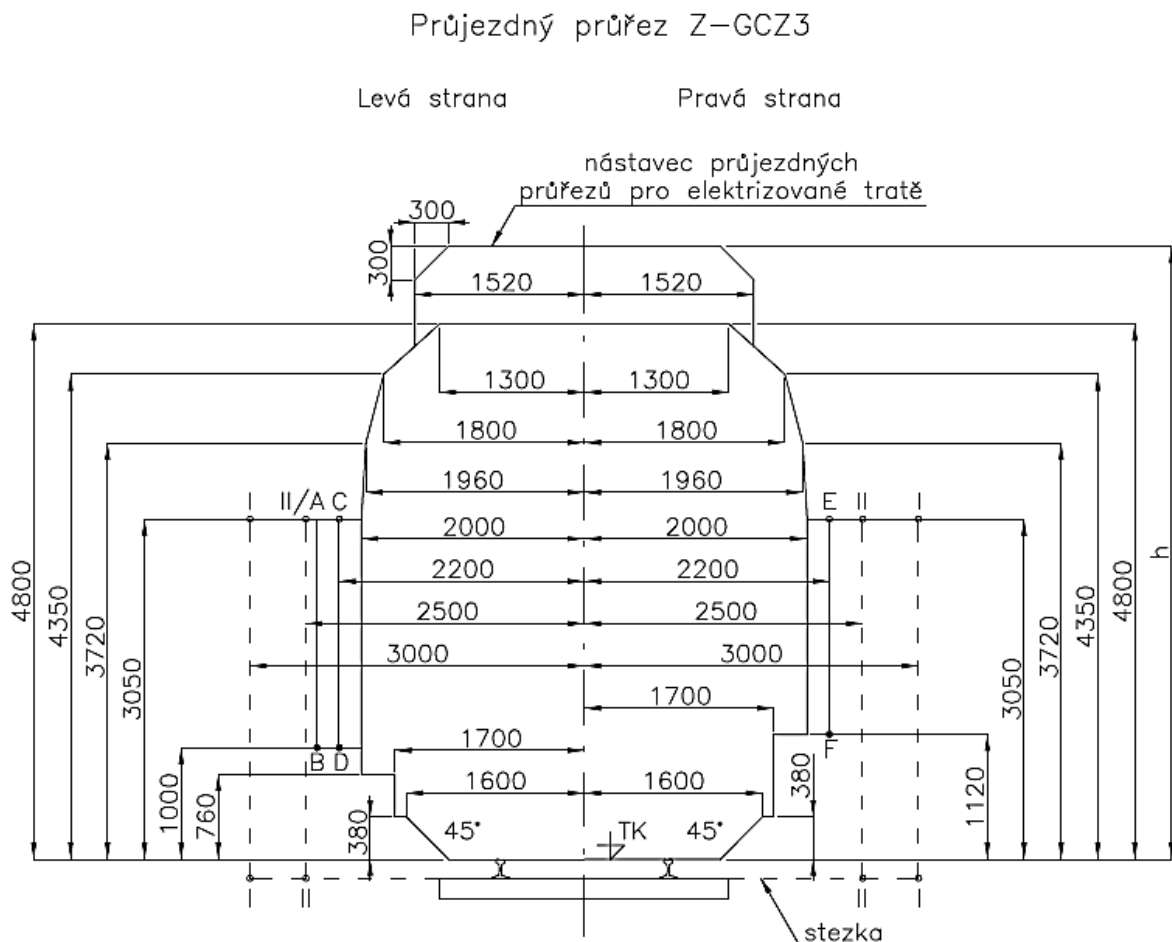
E - F pro všechny stavby a zařízení,

I – I volný schůdný a manipulační prostor (základní),

II – II volný schůdný a manipulační prostor (zúžený),

L - vzdálenost nástupištní hrany výšky 550 mm nad TK (ČSN 73 4959),

h - výška nástavce průjezdného průřezu pro elektrizované tratě.



**Obrázek 3** Obrys průjezdňého průřezu Z-GCZ3 a volného schůdného a manipulačního prostoru (platí pro přímou kolej a poloměr oblouku  $R \geq 250$  m)

V Obrázek 3 platí:

levá strana

- pro traťové koleje (i na zastávkách),
- pro hlavní koleje ve stanicích a výhybnách,
- pro dopravní koleje poježděné vlaky pro přepravu cestujících,
- postranní volné prostory

A - B pro zařízení na vnější straně krajních kolejí a stavby,

C - D pro zařízení mezi kolejemi,

pravá strana

- pro ostatní koleje ve stanicích a výhybnách,
- postranní volný prostor

E - F pro všechny stavby a zařízení,

I – I volný schůdný a manipulační prostor (základní),

II – II volný schůdný a manipulační prostor (zúžený),

h - výška nástavce průjezdňého průřezu pro elektrizované tratě.

TK – temeno kolejnicového pásu

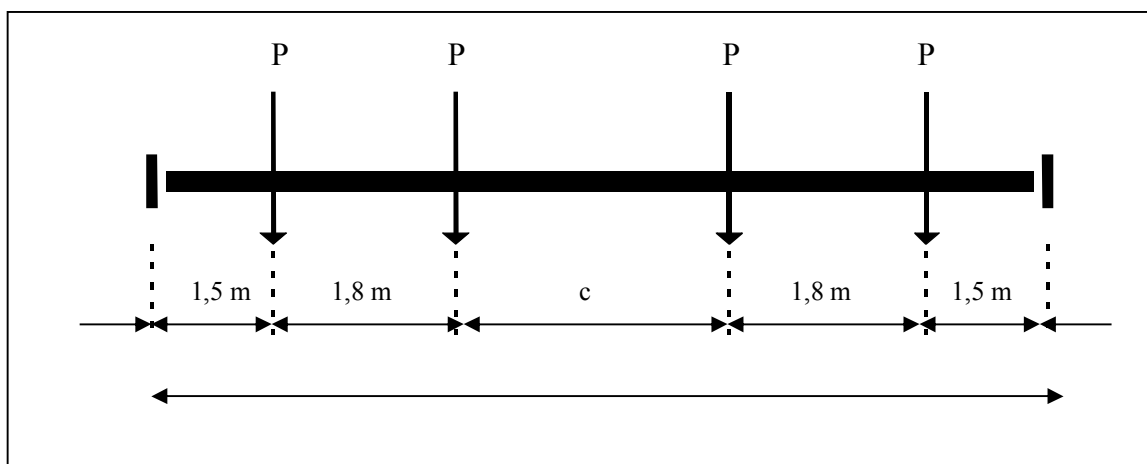
### 3.3.2.2 Limity zatížení tratí

Tratě dráhy celostátní a drah regionálních se zařazují do traťových tříd zatížení s příslušnou přidruženou rychlostí podle toho, jakými nejučinnějšími kolejovými vozidly příslušné traťové třídy zatížení s přidruženou rychlostí mohou být poježděny.

Z hlediska přechodnosti kolejových vozidel, kdy se přechodností rozumí schopnost železničního stavebního objektu převést kolejové vozidlo po vlastní konstrukci při zachování bezpečnosti železničního provozu, se tratě v souladu s ČSN EN 15528 zařazují do traťových tříd zatížení s přidruženou rychlostí. Účinnost drážních vozidel charakterizujících traťovou třídu je dána velikostí největších ohybových momentů a posouvajících sil na staticky prostém nosníku se započítáním dynamických účinků odpovídajících přidružené rychlosti, které vyvolává souprava vytvořená z neomezeného počtu referenčních vozů simulujících převážně čtyřnápravové vozy s dvounápravovými podvozky. Tyto referenční vozy jsou určeny:

- odstupňovanou hmotností na nápravu;
- odstupňovanou hmotností na jednotku délky vozidla;
- dohodnutými geometrickými charakteristikami vzájemné vzdálenosti náprav.

Tratě se zařazují do traťových tříd zatížení A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4, D4xL, E4 a E5 podle odstupňovaných smluvních mezí uvedených dále na obrázku (Obrázek 4) a v tabulce:



Obrázek 4 Smluvní meze pro zařazení tratě do traťové třídy

Traťová třída	Hmotnost na nápravu (P) [t]	Hmotnost na jednotku délky(p) [t/m]	c [m]	d [m]
A	16	5,0	6,20	12,80
B1	18	5,0	7,80	14,40
B2	18	6,4	4,65	11,25
C2	20	6,4	5,90	12,50
C3	20	7,2	4,50	11,10
C4	20	8,0	3,40	10,00
D2	22,5	6,4	7,45	14,05
D3	22,5	7,2	5,90	12,50
D4	22,5	8,0	4,65	11,25

Trat'ová třída	Hmotnost na nápravu (P) [t]	Hmotnost na jednotku délky(p) [t/m]	c [m]	d [m]
D4xL	22,5 (20) <sup>*)</sup>	8,0 (7,4) <sup>*)</sup>	6,50 (6,00) <sup>*)</sup>	18,30 (15,00) <sup>*)</sup>
E4	25	8,0	5,90	12,50
E5	25	8,8	4,75	11,35

<sup>\*)</sup> Speciální trat'ová třída zatížení pro lokomotivy má referenční vozy složené ze tří 6-ti nápravových (lokomotivních) vozů a neomezeného počtu vozů shodných s referenčními vozy trat'ové třídy zatížení D4 – viz ČSN EN 15528.

Přehled dovolených trat'ových tříd zatížení s přidruženou rychlostí je uveden dále v Příloze "B", sloupci č.10.

### 3.3.2.3 Sklonové poměry

Viz Příloha "B".

### 3.3.2.4 Rychlostní limity

Viz Příloha "B".

### 3.3.2.5 Maximální délky vlaků

Viz Příloha "B".

### 3.3.2.6 Napájecí zdroje

Na tratích dráhy celostátní a drah regionálních jsou použity systémy trakčních proudových soustav:

- 3 kV DC stejnosměrná;
- 25 kV/50 Hz AC střídavá jednofázová;
- 15 kV/16,7 Hz AC střídavá jednofázová;
- 1,5 kV DC stejnosměrná.

Místa styku trakčních proudových soustav 3 kV DC a 25 kV/50 Hz AC:

Trat'	místo styku trakčních proudových soustav
Přerov - Břeclav	ŽST Nedakonice - km 132,103
Přerov - Brno	Nezamyslice - Ivanovice na Hané - km 60,558
Česká Třebová - Brno	Svitavy - Březová nad Svitavou - km 228,109
Kolín - Havlíčkův Brod	ŽST Kutná Hora hl.n. (koleje 1-7) - km 287,581 - 287,310
Praha - České Budějovice	Benešov u Prahy – Bystřice u Benešova - km 130,900
Praha – Plzeň	Beroun – Zdice - km 41,080
Chomutov – Cheb	Kadaň – Klášterec n.Oh. – km 138,900

Místa styku trakčních proudových soustav 1,5 kV DC a 25 kV/50 Hz AC:

Trat'	místo styku trakčních proudových soustav
Tábor – Bechyně	žel. stanice Tábor

Viz mapa "M5".

### 3.3.3 Zabezpečení provozu a komunikační systémy

Zabezpečovací zařízení, které v souvislosti s jízdami drážních vozidel přispívá k zajištění bezpečnosti železniční dopravy kontrolou a náhradou podílu lidského činitele a umožňuje automatizaci dopravního procesu a zvyšování propustné výkonnosti železničních stanic a tratí se podle úrovně zajištění a kontroly podmínek pro zabezpečenou jízdu drážních vozidel dělí na zařízení:

- 1. kategorie - za splnění většiny bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku odpovídají určení zaměstnanci;
- 2. kategorie - splnění určených bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku zajišťuje zabezpečovací zařízení a za splnění ostatních bezpečnostních požadavků odpovídají určení zaměstnanci;
- 3. kategorie - splnění bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku i posunu zajišťuje zabezpečovací zařízení.

Staniční a traťová zabezpečovací zařízení a vlakové zabezpečovací zařízení je schopno předávat si navzájem potřebné informace pro svoji funkci v rozsahu a formě podle požadavků použitého vlakového zabezpečovacího zařízení.

Viz mapa "M8"

#### 3.3.3.1 Návěstní systémy

Návěstní soustava je tvořena jednotným systémem viditelných návěstí ve stanoveném provedení, tvaru a barvě a zvukových slyšitelných návěstí ve stanoveném provedení. Návěstní soustava umožňuje snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a zajišťuje bezpečné provozování drážní dopravy. Základní návěsti návěstní soustavy jsou uvedeny v příloze č. 1, část I, Vyhlášky 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 22. června 1995, kterou se vydává dopravní řád drah. Další používané návěsti jsou uvedeny ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Návěsti se dávají návěstní pomůckou (např. návěstní praporek, svítilna, návěstní tabule), případně rukou (ruční viditelné návěsti), nebo zvukem (zvukové návěsti), nebo prostřednictvím návěstních znaků mechanických nebo světelných návěstidel a neproměnných návěstidel (viditelné návěsti), nebo slovním pokynem.

#### 3.3.3.2 Obvody dálkového řízení dopravy

Viz mapa "M6"

#### 3.3.3.3 Komunikační systémy

Pro řízení drážní dopravy jsou provozovány následující traťové rádiové systémy:

- digitální rádiový systém GSM-R v pásmu 900 MHz,
- analogový rádiový systém TRS v pásmu 450 MHz,
- analogový rádiový systém ASCOM v pásmu 450 MHz,
- analogové simplexní rádiové sítě v pásmu 150 MHz.

Viz Příloha "F" a mapa "M10".

### 3.3.3.4 ATC systémy

Přenos informací mezi ústřednou staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a palubní částí vlakového zabezpečovacího zařízení na drážním vozidle zajišťuje nízkokapacitní liniový vlakový zabezpečovač s frekvenčně impulsním kódem (VZ), který je zařízením třídy B dle Technických specifikací interoperability subsystému řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (TSI CCS CR) pro Českou republiku (LS).

Obvody pro vysílání kódu VZ na tratích, kde je toto zařízení použito, se považují za součást staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Staniční a traťová zabezpečovací zařízení pro VZ zajišťují přenos zjednodušených informací o návěsti na návěstidle na konci oddílu nebo na konci vlakové cesty.

Na úseku pilotního projektu jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS je ve zkušebním provozu (za specifických podmínek) traťová část ETCS úrovně 2 ve verzi 2.2.2 + SUBSET 108 verze 1.0 podle TSI CCS CR + Corridor 2007. Případný provoz lokomotiv se zapnutým systémem ETCS je nutno konzultovat se zástupci odboru automatizace a elektrotechniky GŘ SŽDC.

V rámci stavby „ETCS I. koridor úsek Kolín – Břeclav st. hr. Rakousko/Slovensko“ bude na uvedeném úseku probíhat oživování, testování a uvádění do provozu traťové části systému ERTMS/ETCS úrovně 2 ve verzi 2.3.0.d. Případný provoz lokomotiv se zapnutým systémem ETCS je nutno konzultovat se zástupci odboru automatizace a elektrotechniky GŘ SŽDC, případně bude pro tyto účely vydán pokyn provozovatele dráhy.

Pro účely systémů automatického vedení vlaku (AVV) jsou na trati umístěna zařízení pro identifikaci polohy, tzv. magnetické informační body. Magnetické informační body jsou umístěny v kolejích určených pro jízdy osobních (zastávkových) vlaků. Popis tratě (tzv. Route map) musí obsahovat palubní (vozidlová) část AVV. Na základě identifikace polohy vlaku, popisu tratě a informací přenesených prostřednictvím vlakového zabezpečovače a/nebo zadaných strojvedoucím pak palubní (vozidlová) část AVV zajišťuje plynulou a úspornou jízdu vlaků.

Viz mapa “M9”.

## **3.4 Omezení provozu**

SŽDC neodpovídá dopravci za omezení jízdy vlaků, způsobené vlivem:

- povětrnostních podmínek, znemožňujících řádné provozování drážní dopravy,
- dopravní situace, vyvolané mimořádnými událostmi podle § 49 zákona o drahách, které nevzniknou činností SŽDC,
- dopravce při nedodržení podmínek provozování drážní dopravy z jeho strany
- omezení provozování dráhy podle zákona o drahách,
- jednání třetích osob,
- vyhlášení regulačních opatření v železniční dopravě za krizových stavů,

a při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením. V těchto případech není SŽDC povinna hradit dopravci náhradu vzniklé škody.

Způsobí-li dopravce či třetí osoba omezení jízdy vlaku jiného dopravce, je SŽDC oprávněna poskytnout poškozenému dopravci všechny dostupné podklady pro prokázání odpovědnosti za vzniklou škodu.

SŽDC organizuje a řídí provozování drážní dopravy tak, aby drážní doprava probíhala bezpečně a plynule při dodržení stanoveného jízdního řádu vlaku. SŽDC přitom dbá, aby jízda vlaku jedoucího podle jízdního řádu nebyla omezena jízdou zpožděného vlaku stejné nebo nižší důležitosti.

V případě, že dojde k narušení plynulosti provozu z důvodů na straně dopravce (např. uvážnutí vlaku na trati) je dopravce povinen na své náklady neprodleně učinit kroky k odstranění tohoto narušení. Odstranění důvodu narušení plynulosti provozu je dopravce povinen zabezpečit ve spolupráci s provozovatelem dráhy bezodkladně. Pokud dopravce nezajistí odstranění důvodu narušení provozu nebo toho není sám schopen, může provozovatel dráhy na náklady dopravce sám zajistit odstranění důvodu narušení. Dopravce zodpovídá za všechny škody, které tímto narušením vznikly jak provozovateli dráhy tak i ostatním dopravcům nebo třetím stranám. Ostatní dopravci jsou povinni na požádání poskytnout součinnost při odstraňování důvodu narušení, pokud jim v tom nebrání jiné závažné okolnosti. Náklady spojené s poskytnutím pomoci jdou k tíži dopravce, který narušení plynulosti provozu způsobil.

### 3.4.1 Specializovaná infrastruktura

SŽDC omezuje využití přidělené kapacity dopravní cesty na úzkorozchodné dráze regionální Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, a to pouze na žadatele provozující drážní vozidla technicky způsobilá pro provozování drážní dopravy na této dráze.

SŽDC omezuje využívání přidělené kapacity dopravní cesty na dráze celostátní v traťových úsecích, které jsou vybaveny dálkovým ovládáním zabezpečovacího zařízení (DOZ) a kde je m.j. podmínkou přístupu na dopravní cestu vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla vozidlovou radiostanicí schopnou plně spolupracovat v režimu základního rádiového spojení s použitým traťovým rádiovým systémem. Viz. Příloha “F”.

SŽDC omezuje využití přidělené kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a drahách regionálních v traťových úsecích, které jsou vybaveny rádioblokem a kde je m.j. podmínkou přístupu na dopravní cestu vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla terminálem zajišťujícím plnohodnotnou komunikaci a spolupráci hnacího vozidla s rádioblokem. Požadavek na vybavení vozidla terminálem může být dále upřesněn vydáním pokynu provozovatele dráhy pro provoz na konkrétním traťovém úseku.

SŽDC omezuje využití přidělené kapacity dopravní cesty na dráze celostátní v traťových úsecích, které jsou v rámci pilotního projektu vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS úrovně 2 ve verzi 2.2.2 + SUBSET 108 verze 1.0 + Corridor 2007, kde je m.j. podmínkou přístupu na dopravní cestu buď:

- » nevybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla palubní částí systému ETCS nebo
- » vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla palubní částí systému ETCS kompatibilní s traťovou částí ETCS použitou na úseku pilotního projektu ETCS (kompatibilita musí být posouzena) při dodržení podmínek zkušební provozu
- » takové vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla palubní částí systému ETCS, které umožňuje provoz i při jejím vypnutí nebo vyloučení.



SŽDC omezuje využití přidělené kapacity dopravní cesty ode dne vyhlášení na dráze celostátní v traťových úsecích, které jsou v rámci stavby „ETCS I. koridor úsek Kolín – Břeclav - Rakousko/Slovensko“ vybaveny traťovou částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2 ve verzi 2.3.0.d, kde je mj. podmínkou přístupu na dopravní cestu buď:

- » nevybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla palubní částí systému ETCS nebo
- » vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla palubní částí systému ETCS kompatibilní s traťovou částí ETCS použitou na uvedeném úseku ETCS, přičemž kompatibilitu je nutno prokázat stanoviskem notifikované osoby nebo testy realizovanými na náklady právnické osoby, která má zájem na provozu vybaveného vozidla nebo
- » vozidla vybavená nekompatibilní verzí systému ETCS mohou být provozována pouze v módu Izolace nebo se samostatným národním vlakovým zabezpečovacím zařízením LS

### 3.4.2 Ekologická omezení

Na základě nařízení vlády č.152/1992 Sb. o ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně je v úsecích dráhy Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov, Tršnice – Františkovy Lázně – Aš a Tršnice – Luby u Chebu zakázáno přepravovat vozidly látky, které by mohly negativně ovlivnit přírodní léčivé zdroje.

Z důvodu ochrany vod a vodních zdrojů je v lokalitách:

- » obvod železniční stanice Jedlová, který se nachází v II. pásmu hygienické ochrany vod vodárenské nádrže Chřibská (rozhodnutí okresního úřadu Děčín č.ev. 050/4964/99/235/ZF ze dne 30.8.1999),
- » obvod železniční stanice Letohrad a část mezistaničního úseku Lanšperk – Letohrad, který se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně pro zdroje podzemní vody (rozhodnutí Městského úřadu Žamberk č.j. 2929/2009/ZPZE-8/231.8/KOSP-226),
- » obvod železniční stanice Jablonné n.O. a část mezistaničního úseku Jablonné n.O. – Těchonín, který se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně pro zdroje podzemní vody (rozhodnutí Městského úřadu Žamberk č.j. 11185/2010/ZPZE-7/231.8/SCHP-70),

zakázáno:

- » odstavovat vlaky či soupravy nebo jednotlivé vozy obsahující závadné látky, mimo vozidla s pohonnými látkami pro vlastní provoz,
- » zřizovat sklady, a to i dočasné, se závadnými a nebezpečnými látkami, a manipulace s nimi,
- » zřizovat skládky odpadů, odkládat volně odpadky a odpady.

SŽDC z důvodu prevence před možným ohrožením životního prostředí, v případech zjištění opakovaného úniku závadných látek z drážních vozidel (např. úkapu ropných látek apod.), vymezí Staničním řádem úsek staniční koleje určený pro stání resp. odstavení takových drážních vozidel. Stání resp. odstavení takových drážních vozidel je pro dopravce pak dovoleno pouze na vymezených místech.

### **3.4.3 Nebezpečný náklad**

Na základě nařízení vlády č.152/1992 Sb. o ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně je v úsecích dráhy Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov, Tršnice – Františkovy Lázně – Aš a Tršnice – Luby u Chebu zakázáno přepravovat nebezpečné věci s výjimkou nebezpečných věcí, které neobsahují zvlášť nebezpečné látky a nebezpečné látky podle přílohy č.1 zákona č.254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

### **3.4.4 Omezení v tunelu**

Bez specifických omezení.

### **3.4.5 Omezení na mostech**

Bez specifických omezení.

## **3.5 Dostupnost infrastruktury**

### **3.5.1 Zjednodušené řízení drážní dopravy**

Na trati dráhy, kde je drážní doprava organizována tak, že ve stanovených traťových úsecích se pohybuje pouze jeden vlak nebo posunující drážní vozidlo, popřípadě doprovod vlaku má předem stanoveny dopravní, kde se vlaky křížují nebo předjíždějí, lze použít zjednodušeného řízení drážní dopravy.

Stanovené dopravní nejsou trvale obsazeny osobami řídícími drážní dopravu. Vlaková doprava je v těchto případech řízena z jednoho místa a doprovod vlaku se ve stanovených dopravních dorozumívá s osobou řídící drážní dopravu. Při křížování nebo předjíždění vlaků musí být předem určena vjezdová kolej, popřípadě se stanoví, který vlak vjede do dopravní jako první.

Na traťovém úseku musí být zajištěno dorozumívání doprovodu vlaku s osobou, která řídí drážní dopravu, vhodným sdělovacím zařízením ze stanovených dopravní, popřípadě i z vlaku. Vlak nesmí ze stanovené dopravní odjet bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy.

Viz mapa "M6".

### **3.5.2 Omezení provozování dráhy**

Drážní správní úřad může na základě vyrozumění provozovatele dráhy rozhodnout o době a podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části.

SŽDC zveřejňuje na Portále provozování dráhy měsíčně aktualizované informace o plánovaném omezení provozování jednotlivých tratí a jejich částí. Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování svých služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení je SŽDC, po vyzvání omezením dotčeného dopravce, povinna o případné kompenzaci jednat.

Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je SŽDC povinna neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení drážní správní úřad, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno.

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dopravní cesty v případě, kdy SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezila provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění diagnostiky a měření, údržby, obnovy a zvýšení propustnosti tratě.

SŽDC je též oprávněna omezit přidělování kapacity dopravní cesty i v případě mimořádných událostí, nepříznivých povětrnostních vlivů, živelných událostí apod. Viz také kapitola 4.8.

S ohledem na plán investičních akcí může SŽDC omezit přidělování kapacity dopravní cesty v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a železničních uzlů. SŽDC umožní dopravcům využití jiné volné kapacity dopravní cesty pro umožnění jízdy vlaků po vhodné odklonové cestě.

Jízdy drážních vozidel pro pravidelné měření a zkušební jízdy pro technicko-bezpečnostní zkoušku trati, které jsou provozovateli dráhy nařízeny vyhláškou 177/1995 Sb., Stavební a technický řád drah, v platném znění, jsou podle § 23b zákona o dráhách důvodem opravňujícím SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části.

Viz kapitola 4.5 a Příloha “G”.

### **3.5.3 Personální omezení dostupnosti infrastruktury**

Není-li při sestavě ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn zájem ze strany dopravců o využití kapacity dopravní cesty, může SŽDC v části denní doby přiměřeně omezit využití kapacity dopravní cesty výlukou služby dopravních zaměstnanců. Takovéto omezení dostupnosti infrastruktury zohledňuje SŽDC v procesu ad-hoc přidělování kapacity dopravní cesty a může navrhnout žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dopravní cesty, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.

Provozovatelé drah zveřejňují na svých internetových stránkách informace o rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců

## **3.6 Osobní terminály (stanice)**

Železniční stanice pro provozování veřejné drážní osobní dopravy jsou vybaveny zejména:

- a) nástupiště;
- b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy;
- c) hygienickým zařízením;
- d) informačním systémem o příjezdu a odjezdu vlaků;
- e) orientačními značkami o přístupu k vlakům;
- f) osvětlením prostor pro cestující.

Železniční zastávky pro provozování veřejné drážní osobní dopravy jsou vybaveny zejména:

- a) nástupiště;
- b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy, případně pro odbavování cestujících;
- c) osvětlením prostor pro cestující.

Délka nástupišť je odvozena od maximální délky osobních vlaků na příslušné trati.

Viz Příloha “B”.

Výška úrovnových nástupišť je 200 mm (poslední nástupiště, přes které se dále nepřechází, 250 mm) nad úrovní temena hlavy kolejnice. Výška ostrovních nástupišť je 550 mm nad úrovní temena hlavy kolejnice.

Seznam stanic s rozsahem odbavení a poskytovanými službami v osobní dopravě zveřejňují provozovatelé drah v ročním jízdním řádu veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní a regionální, a to prostřednictvím Celostátního informačního systému o jízdních řádech. Tento seznam definuje též rozsah bezbariérového přístupu cestujících.

Viz kapitola 5.

### 3.7 Nákladní terminály (stanice)

Seznam nákladních terminálů a stanic s technickým vybavením pro nákladní dopravu je uveden na Portále provozování dráhy.

Tento seznam obsahuje seznam železničních stanic, příhraniční přechodové body, seznam styčných bodů s privátními a pronajatými drahami a seznam přípojných stanic k říčním přístavům.

Podrobné informace o každém terminálu i o poskytovaných službách poskytuje provozovatel příslušné dráhy na vyžádání.

Kontakty na provozovatele drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.2 a v Příloze "A".

### 3.8 Servisní vybavení

#### 3.8.1 Vlakové stanice

Přehled údajů o výkonnosti spádovišť vlakových stanic dráhy celostátní uvádí tabulka:

Název vlakové stanice (obvodu)	Počet relačních kolejí	Max. délka relačních kolejí	Denní výkonnost v rozposunovaných vozech
Beroun seř.n.	12	767	538
Brno-Maloměřice	23	869	987
Břeclav přednádraží	13	783	1072
Bohumín-Vrbice	7	650	450
Česká Třebová směr.sk.	32	739	1463
České Budějovice seř.n.	21	801	1246
České Velenice	-	-	-
Český Těšín	8	679	1004
Děčín hl.n.	10	687	558
Domažlice	4	745	270
Havlíčkův Brod	13	716	660
Hněvice	4	759	-
Horní Dvořiště	4	628	228

Název vlakové stanice (obvodu)	Počet relačních kolejí	Max. délka relačních kolejí	Denní výkonnost v rozposunovaných vozech
Hradec Králové hl.n.	11	764	639
Hranice na Moravě	3	588	98
Cheb	15	637	422
Chomutov seř.n.	10	689	150
Jihlava	9	648	-
Kolín	11	600	525
Kralupy nad Vltavou	11	694	590
Krnov	6	380	163
Liberec	12	572	336
Lovosice	6	981	-
Mladá Boleslav hl.n.	6	483	-
Most nové nádraží	33	849	1374
Nové Sedlo u Lokte	-	-	-
Nymburk seř.n.	17	800	2186
Olomouc pravé předn.	15	855	876
Opava východ	6	497	192
Ostrava Kunčice	13	710	1127
Ostrava levé n.	20	781	1169
Ostrava pravé n.	19	830	1680
Otrokovice	3	475	79
Pardubice hl.n.	10	737	638
Plzeň seř.n.	21	833	830
Praha-Libeň	11	744	1033
Protivín	5	538	198
Přerov přednádraží	22	542	822
Sokolov seř.n.	11	708	85
Strakonice	3	583	268
Studénka	7	378	147
Tábor	12	659	450
Trutnov hl.n.	3	354	-
Třinec	6	771	675

Název vlakové stanice (obvodu)	Počet relačních kolejí	Max. délka relačních kolejí	Denní výkonnost v rozposunovaných vozech
Turnov	10	500	237
Týniště nad Orlicí	8	635	-
Ústí nad Labem západ	10	751	-
Valašské Meziříčí	11	602	808
Veselí nad Lužnicí	13	491	391
Zábřeh na Moravě	4	579	147
Znojmo	5	698	-

Podrobné informace o každé vlakové stanici i o poskytovaných službách poskytuje provozovatel příslušné dráhy na vyžádání. Kontakty na provozovatele drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze "A".

### 3.8.2 Odstavná nádraží

SŽDC odstavná nádraží nevlastní a ani neprovozuje. Informace o odstavných nádražích zprostředkuje vlastník příslušné dráhy na vyžádání. SŽDC umožní odstavení vlaku nebo vozů na kolejích ve vhodných stanicích na základě souhlasu provozovatele dráhy. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 5.3.7 a 6.1.3.

Kontakty na vlastníky drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.4.

### 3.8.3 Střediska pro opravy a údržbu

SŽDC spravuje myčku železničních vozů v obvodu železniční stanice Brno-Horní Heršpice, která je provozována společností TSS, a.s. (podrobnosti viz kapitola 5.3.8). Jiná střediska pro opravy a údržbu kolejových vozidel nevlastní a ani neprovozuje. Informace o možnostech provedení opravy a údržby kolejových vozidel zprostředkuje vlastník příslušné dráhy na vyžádání.

Kontakty na vlastníky drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.4.

### 3.8.4 Možnost doplnění paliva

SŽDC čerpací stanice nevlastní a ani neprovozuje. Informace o možnostech doplnění paliva zprostředkuje vlastník příslušné dráhy na vyžádání.

SŽDC upozorňuje na povinnost dodržování platné legislativy České republiky v oblasti ochrany životního prostředí, zejména § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, včetně jeho prováděcích předpisů a interních předpisů provozovatele dráhy, kdy upozorňuje na nutnost dodržování právně stanovených povinností při doplňování PHM, které je klasifikováno jako nakládání se závadnou látkou.

Kontakty na vlastníky drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.4.

### 3.8.5 Technická zařízení

Podrobné informace o každém zařízení i o poskytovaných službách poskytuje provozovatel příslušné dráhy na vyžádání.

Kontakty na provozovatele drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze "A".

### 3.9 Rozvoj infrastruktury

K 1.5.2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému.

Vybraná železniční síť České republiky tvořící součást tohoto evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu (podle vyhlášky č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušných technických specifikací pro interoperabilitu).

Rekonstrukce tratí vybrané železniční sítě se realizuje zpravidla následujícími způsoby:

- a) modernizace tratě - souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení největší traťové rychlosti do 160 km/h včetně (s případnou stavební připraveností na rychlost vyšší, pokud se neúměrně nezvyšují investiční náklady), dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti a provoz jednotek s naklápečími skříněmi.
- b) uvedení tratě do optimalizovaného stavu - souhrn opatření, která umožňují na dané trati zpravidla na stávajícím zemním tělese dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti, odstranění lokálních omezení traťové rychlosti a případně též provoz jednotek s naklápečími skříněmi.

Modernizace tratě zahrnuje termínově provázaná stavební opatření typu rekonstrukcí, přeložek a novostaveb na souvislém úseku tratě.

V rámci modernizace a optimalizace tratí se rekonstruují hlavní koleje (průběžné traťové a hlavní staniční koleje). Kromě hlavních staničních kolejí se v dopravních s kolejevým rozvětvením:

- rekonstruují koleje předjízdny;
- zřizují nové dopravní (příp. manipulační) koleje výhradně při jejich průkazně doložené nezbytnosti;
- provádějí úpravy konfigurace ostatních staničních kolejí vyplývající z nové polohy kolejí hlavních, předjízdných a z nové polohy nástupišť nebo jiných nákladních inženýrských objektů nebo vyplývající ze změn požadavků na trasy vlaků;
- nahrazují koleje cizích vlastníků, odstraněné v důsledku změn konfigurace kolejiště;
- redukuje postradatelné části kolejiště v případech, kdy dochází ke kolizi s novou konfigurací kolejiště, nebo v případech, kdy to umožňuje podstatně snížit investiční náročnost zabezpečovacího zařízení.

Hlavní cíle modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR:

- zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně (tj. 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný metr délky vozidla),
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC,

- zajištění požadované kapacity dopravní cesty případně zajištění požadovaných časových poloh vlaků při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které zajišťuje plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h.

Výstavba nových tratí nebo modernizace stávajících tratí pro rychlost nad 160 km/h je považována za modernizaci vyššího stupně.

Novostavby traťových úseků, které budou výhledově součástí sítě vysokorychlostních tratí, se navrhnou s přihlédnutím k příslušným technickým specifikacím pro interoperabilitu transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Viz Příloha "G".

Nedílnou součástí rozvoje infrastruktury SŽDC je postupná realizace „Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel“, použitím indikátorů horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátorů horkých obručí a brzd (IHO), indikátorů závad způsobujících poškození kolejnic (IPK) a systému monitoringu pantografu (PMS), která řeší ochranu železniční infrastruktury.

Základní cíle této koncepce jsou:

- zvýšení bezpečnosti provozu včasným vyřazením poškozeného vozu při použití indikátorů horkoběžnosti (IHL) a indikátorů horkých brzd a obručí (IHO), kde indikátor horkoběžnosti IHL je částí diagnostiky indikující teplotu nápravových čepů kol a indikátor horkých obručí a brzd IHO je částí diagnostiky indikující teplotu obručí kol, brzdových špalíků a disků kotoučových brzd.
- zajištění ochrany železničního svršku i dalších součástí železniční infrastruktury, zejména v modernizovaných úsecích, před vlivem závad dvojkolí drážních vozidel při použití indikátoru závad způsobujících poškození kolejnic (IPK), kde indikátor závad způsobujících poškození kolejnic IPK je částí diagnostiky indikující závady na obvodu kol a závady valivosti kol.
- zvýšení bezpečnosti při jízdě vlaku tunelem a splnění požadavků na požární zabezpečení železničních tunelů diagnostickým zařízením IHL+IHO,
- zajištění ochrany trolejového vedení i dalších součástí železniční infrastruktury před možným poškozením způsobeným nesprávnými nebo poškozenými parametry sběračů elektrických hnacích vozidel a souprav (zejména pak poškozeným obložením ližin a nesprávně nastavenou přítlačnou silou),
- respektování podmínek interoperability tratí železniční sítě České republiky, zařazených do transevropského konvenčního železničního systému, vybavením IHL, IHO a IPK podle směrnice č.2001/16/ES Interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému ve své příloze Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) subsystému Řízení a zabezpečení, a systému PMS v subsystému Energie,
- zapojení instalovaných diagnostických zařízení IHL, IHO, IPK a PMS do celosíťového informačního systému diagnostiky závad na jedoucích vozidlech,

Na základě výše uvedené koncepce si SŽDC vyhrazuje právo zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije



opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením IPK indikována závada na dvojkolí vozidla (příznak IPK).

Lokalizace indikátorů Síťového diagnostického systému železničních vozidel (ASDEK) v provozu:

- ŽST Pardubice, TÚ Č.Třebová – Praha Libeň, km 299,249 (tr.k.č.2); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Pardubice, TÚ Č.Třebová – Praha Libeň, km 313,224 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Ústí n.L. Střekov, TÚ Nymburk hl.n. – Ústí n.L. západ, km 417,590 (tr.k.č.2); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Brno-Horní Heršpice, TÚ Břeclav – Brno, km 128,780 (tr.k.č.2); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Přerov, TÚ Přerov – Břeclav, km 173,000 (tr.k.č.2); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Hranice na Moravě, TÚ Přerov – Bohumín, km 228,280 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Č.Budějovice, TÚ Č.Budějovice – H.Dvořiště, km 109,570 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Karlovy Vary, TÚ Chomutov – Cheb, km 193,590 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Břeclav, TÚ Břeclav – Brno, km 97,041 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Ostrava-Svinov a Ostrava-Vítkovice, TÚ Hranice n. M. – Bohumín, km 250,337 (tr.k.č.2); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Tábor, TÚ České Budějovice – Benešov u Prahy, km 72,315 (tr.k.č.2); IHL+IHO;
- ŽST Benešov u Prahy, TÚ Benešov u Prahy – Praha Vršovice, km 149,150 (tr.k.č.1); IHL+IHO;
- ŽST Zábřeh na Moravě, TÚ Přerov – Česká Třebová os. n., km 49,760 (tr.k.č.2); IHL+IHO;
- ŽST Zábřeh na Moravě, TÚ Přerov – Česká Třebová os. n., km 29,090 (tr.k.č.1); IHL+IHO;
- ŽST Třinec, TÚ Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín, km 303,130 (tr. k. č. 2) IHL+IHO+IPK.

V průběhu platnosti tohoto Prohlášení o dráze může být realizováno rozšíření počtu lokalit vybavených indikátory. Zprovoznění nového indikátoru bude zveřejněno prostřednictvím portálu provozování dráhy.

Lokalizace indikátorů Síťového diagnostického systému železničních vozidel (Servo) v provozu – pouze IHL:

- ŽST Řehlovice, km 10,500 (tr.k.č.1);
- ŽST Litoměřice dolní nádraží, km 410,925 (tr.k.č.1);
- ŽST Světlá nad Sázavou, km 247,100 (tr.k.č.1);
- ŽST Nymburk hl.n., km 326,520 (tr.k.č.1);
- ŽST Ždírec u Plzně, km 322,497 (obousměrně);
- ŽST Valašské Meziříčí, km 27,211 (tr.k.č.2);

- ŽST Křižanov I, km 74,135 (tr.k.č.1);
- ŽST Křižanov II, km 46,464 (tr.k.č.2);
- ŽST Čáslav, km 267,980 (tr.k.č.2);
- ŽST Úvaly, km 389,330 (tr.k.č.0 - obousměrně);

Koncepce diagnostiky závad jedoucích vozidel železniční sítě České republiky předpokládá rozmístění diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK tak, že vytváří propojený systém indikátorů v kaskádním uspořádání ve vzdálenosti dle doporučení UIC - 30 až 70 km.

## 4 PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY

### 4.1 Úvod

Kapacita dopravní cesty, tj. schopnost vložit vlakové trasy požadované na určité části dráhy v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy.

Kapacitu dopravní cesty vícekolejných úseků trati zjišťuje SŽDC pro každou kolej zvlášť podle stanovené organizace vlakové dopravy.

SŽDC, v souladu s § 34b zákona o dráhách, přiděluje kapacitu dopravní cesty, a to na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu. Maximální časový rámec (čas mezi odjezdem z prvního bodu a příjezdem do posledního bodu na síti SŽDC) přidělené kapacity dopravní cesty je 20 hodin. Výjimku může povolit přidělcce pouze za podmínky, že žádost bude podána pouze na jeden den jízdy.

Na tratích, které jsou zařazeny do Evropské železniční sítě pro konkurenci schopnou nákladní dopravu (ERNCF) dle Nařízení 913/2010 (viz kapitola 1.9), může kapacitu dopravní cesty přidělit i Koridorové OSS (C-OSS). Podmínky a postupy pro přidělení kapacity dopravní cesty C-OSS zveřejňují jednotlivé koridory v Koridorovém informačním dokumentu (CID). Více informací na stránkách jednotlivých koridorů nebo na webu SŽDC v části věnované ERNCF.

### 4.2 Popis procesu přidělení kapacity dopravní cesty

SŽDC přidělí kapacitu dopravní cesty pokud:

- a) žadatel podal a doložil svou žádost v souladu s Prohlášením o dráze;
- b) žadatel má platnou licenci;
- c) kapacita dopravní cesty to umožňuje;
- d) žadatel uzavřel se SŽDC smlouvu dle kapitoly 2.3.2;
- e) žadatel se smluvně zavázal k systému odměňování výkonu dle kapitoly 6.4;
- f) u mezistátní tras byla přidělena kapacita i na navazujícím pohraničním úseku.

#### 4.2.1 Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty

4.2.1.1 Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn

Řádné žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu, pozdní žádosti do ročního jízdního řádu a žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu podává žadatel na SŽDC:

- elektronicky prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS, v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze těchto aplikací.
- písemně na předepsaném formuláři „RNE Žádost o trasu“ v českém nebo anglickém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:
  - » poštou na adresu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00;

- » osobně v podatelně Správy železniční dopravní cesty, státní organizace - žádosti se přijímají v úředních hodinách, tj. v pracovních dnech v době od 8.00 do 14.30 hodin;

Za doručení žádosti se považuje datum a čas:

- » postoupení žádosti o kapacitu dopravní cesty a trasu v IS KANGO,
- » předání žádosti o trasu v IS RNE PCS,
- » razítka podatelny SŽDC v případě písemné žádosti,

#### 4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty ad hoc

Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty podává žadatel na SŽDC v českém jazyce elektronicky, a to:

- prostřednictvím internetového formuláře IS KADR umístěného na Portále provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/KADR>), v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze tohoto IS;
- prostřednictvím elektronické výměny dat mezi IS dopravce a IS KADR, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody;
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a IS KADR bude informovat provozovatel dráhy dopravce na Portále provozování dráhy.

V případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky. V tomto případě musí dopravce svou žádost neprodleně podat i písemně v českém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:

a) faxem:

- » pro mezistátní žádosti na on-line pracoviště přidělců kapacity dopravní cesty - viz Příloha "A"
- » pro vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozu – viz Příloha "A";

b) elektronickou poštou ve formátu \*.rtf, \*.doc, \*.xls, \*.pdf, \*.htm na adresu :

- » mezistátní žádosti [oss@szdc.cz](mailto:oss@szdc.cz),
- » vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozu – viz Příloha "A".

Za doručení žádosti se považuje datum a čas:

- » postoupení žádosti o kapacitu dopravní cesty a trasu v IS KADR,
- » doručení písemné žádosti na SŽDC,
- » předání žádosti o trasu v IS RNE PCS.

#### 4.2.1.3 Povinné údaje v žádosti

Žadatel je povinen v žádosti uvést:

- a) obchodní firmu, identifikační číslo dopravce a sídlo žadatele; v případě žádosti o mezistátní trasy i spolupracující dopravce na příslušných sousedních infrastrukturách, pro mezistátní žádosti musí mít dopravce přiděleno mezistátní číslo společnosti přidělené UIC (tzv. RICS kód);
- b) popis požadované kapacity dopravní cesty, tj. vlakové trasy, která vyjadřuje logické spojení výchozího a cílového bodu (příp. styku vzájemně zaústěných drah) a uvedení nácestných dopravních bodů potřebných pro jednoznačné určení trasy;
- c) návrh časového vedení požadované vlakové trasy včetně uvedení požadavků na pobyty v určitých dopravních bodech a důvody těchto pobytů,
- d) druh vlaku vedený v požadované vlakové trase, včetně vymezení jeho maximální pravidelné hmotnosti, maximální rychlosti, délky, traťové třídy, profilu kontejnerů, režimu brzdění, maximální výměry brzdících procent a jízdního odporu;
- e) druh trakce, řady a počty hnacích drážních vozidel, jejich funkce, uvedení požadavku na plánovaný přepřah hnacích vozidel, apod.
- f) časový rozsah požadované kapacity dopravní cesty (tj. kalendář využití vlakové trasy – denně / v určité dny, pravidelně/podle potřeby, příp. v období od-do);
- g) druh provozované drážní dopravy, včetně údaje, zda je vlak veden na základě závazku veřejné služby;
- h) uvedení požadovaných tarifních a netarifních poznámek do ročního jízdního řádu vč. jejich časového a prostorového omezení;
- i) druh a rozsah požadovaných služeb;
- j) další požadavky žadatele na pohyb kolejových vozidel a obsazení kolejí v obvodu stanice v níž začíná, nebo končí přidělená trasa, popřípadě manipulace v nácestných stanicích, příp. minimální požadovaná technologická doba pobytu v pohraniční stanici apod.
- k) v případě individuální ad hoc žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty také uvedení technologie v cílovém dopravním bodě a technologie v nácestném dopravním bodě (viz Příloha “H”), pokud je v něm požadován pobyt nebo úkon, který znamená požadavek na jakékoliv obsazení staničních kolejí před příjezdem nebo po odjezdu vlaku, nebo v případě, že dopravce požaduje během pobytu další součinnost provozovatele dráhy.

Při změně parametrů uvedených v bodech a) – f) bude přidělcce kapacity v rámci procesu sestavy ročního jízdního řádu posuzovat, zda došlo ke změně nebo modifikaci žádosti podle kapitoly 4.3.1.1, a zda řádná žádost bude změněna na pozdní.

V souladu s postupem implementace TAF/TAP TSI bude ode dne vyhlášení publikován na Portále provozování dráhy seznam povinných a nepovinných elementů jednotlivých zpráv používaných v rámci dialogu Žádost o trasu.

#### 4.2.1.4      Další potřebné doklady

Dopravce musí doložit SŽDC, nejpozději ke dni zahájení provozování drážní dopravy v rámci přidělené kapacity dopravní cesty:

- a) osvědčení dopravce, platné pro časové období, na které má přidělenou kapacitu dopravní cesty.
- b) doklad prokazující uzavření pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy na přidělené kapacitě dopravní cesty, a to včetně dokladu o zaplaceném pojistném.

### **4.3      Časový rozvrh podávání žádostí o kapacitu**

Proces přidělování kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu a v režimu ad-hoc je prováděn v souladu s evropskými směnicemi zahrnutými v zákoně o dráhách a jeho prováděcích vyhláškách, v platném znění a dále v souladu s ujednáními evropských provozovatelů drah a přidělců kapacit dopravní cesty pracujících v organizaci RNE.

Žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty se dělí dle následujících produktů:

- a)      žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu;
- b)      pozdní žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu;
- c)      žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu;
- d)      žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty;

Účastníci procesu přidělování kapacity jsou:

- dopravce – žadatel;
- přidělce kapacity dopravní cesty –
  - » SŽDC - Odbor jízdního řádu
  - » SŽDC – Odbor operativního řízení provozu
  - » SŽDC CDP Praha a CDP Přerov
  - » na tratích provozovaných jiným provozovatelem dispečerský aparát provozovatele dráhy;

Kontakty na provozovatele drah a dispečerský aparát provozovatele dráhy SŽDC a ostatních provozovatelů drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze “A”.

Pro vzájemnou spolupráci dopravců a přidělců kapacity v procesu přidělování kapacity dopravní cesty se využívají následující informační systémy:

- a)      Informační systém pro sestavu ročního jízdního řádu IS KANGO – jedná se o komplex vzájemně provázaných modulů, které umožňují provádět sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánovaných změn od přípravy potřebných kmenových dat, přes část zadání podrobných dat o každé požadované vlakové trase a grafickou konstrukci jízdního řádu vlaku, až po vytvoření všech potřebných tiskových pomůcek ročního jízdního řádu.
- b)      Informační systém RNE PCS – jedná se o koordinační nástroj, který zajišťuje vzájemnou spolupráci dopravců a přidělců kapacit včetně jejich vlastních informačních systémů při definování žádostí a následné konstrukci mezistátních vlakových tras. Tento IS vyvíjí RNE a dopravcům je nabízen zdarma. Bližší informace lze získat na webových stránkách RNE nebo je poskytne OSS.

- c) Informační systém KADR – slouží pro zadávání nebo datový příjem individuálních ad hoc žádostí a následné přidělení trasy přidělcem kapacity. Tento IS je poskytován dopravcům zdarma. Podrobné informace o podmínkách používání tohoto IS jsou uvedeny na Portále provozování dráhy nebo je poskytne OSS.

Dopravce podáním žádosti o kapacitu dopravní cesty vyjadřuje souhlas s podmínkami uvedenými v tomto Prohlášení o dráze.

#### **4.3.1 Žádosti do jízdního řádu a jeho pravidelných změn**

##### **4.3.1.1 Řádná žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu**

Tento proces se dělí na logický sled dílčích fází, které jsou přizpůsobeny sjednanému časovému rozvrhu konstrukce ročního jízdního řádu.

Jednotlivé dílčí fáze obsahují:

- přijetí žádosti do ročního jízdního řádu;
- předložení návrhu konstrukce tras vlaků;
- uplatnění připomínek dopravců;
- přidělení kapacity dopravní cesty.

Pro sestavu ročního jízdního řádu je ze strany SŽDC nabízena technická kapacita dopravní cesty, která vychází z infrastrukturního vybavení dopravní cesty. Na žádost dopravce přidělí SŽDC kapacitu dopravní cesty na dobu platnosti ročního jízdního řádu.

Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy v rámci posouzení kapacity dopravní cesty před následným přidělením kapacity dopravní cesty. Pomůcky k ročnímu jízdnímu řádu nabízí provozovatel dráhy pro dopravce zdarma v elektronické verzi na internetovém Portále provozování dráhy nebo je, na vyžádání dopravce, dodává za úplatu v papírové podobě nebo datové podobě na CD.

##### **Podání žádosti.**

O vnitrostátní vlakovou trasu žádá dopravce provozovatele dráhy prostřednictvím národního IS pro sestavu ročního jízdního řádu nebo písemně na předepsaném formuláři (viz Příloha “E“ „Formulář mezistátní studie / žádosti o trasu“).

O mezistátní vlakovou trasu žádá dopravce provozovatele dráhy prostřednictvím IS RNE PCS nebo též prostřednictvím IS KANGO, který zajistí její předání do IS RNE PCS.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být předem harmonizována se spolupracujícími dopravci na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Pro zajištění harmonizace žádosti mezi dopravci slouží IS RNE PCS. Přidělení kapacity dopravní cesty a trasy na pohraničním úseku je podmíněno přidělením kapacity dopravní cesty a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury spolupracujícímu dopravci.

Dopravce v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není dopravci provozovatelem dráhy garantováno.

### Přijetí žádosti o trasu

Provozovatel dráhy přijme žádost, a pokud není podána přímo v IS, vloží data ze žádosti do IS KANGO. Neúplnost nebo věcné chyby v žádosti mohou být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Provozovatel dráhy po přijetí žádosti posoudí kapacitu. V rámci posouzení kapacity dopravní cesty přidělí nabídkovou trasu nebo zkonstruuje vlakovou trasu a předloží dopravci návrh jízdního řádu vlaku. V případě mezistátní trasy je návrh jízdního řádu vlaku na straně provozovatelů drah koordinován a společně předložen dopravcům. Pro koordinaci návrhů jízdního řádu vlaku slouží IS RNE PCS. Návrh trasy předkládá SŽDC dopravci prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS.

### Akceptace návrhu jízdního řádu vlaku

Dopravce posoudí návrh jízdního řádu vlaku a sdělí připomínky k navrženým trasám nebo navržené trasy odsouhlasí. To provede obsluhou IS KANGO nebo pro vnitrostátní trasy též písemně, pro mezistátní trasy současně obsluhou IS RNE PCS. Písemné připomínky nebo písemný souhlas zašle prostřednictvím elektronické pošty na SŽDC, odbor jízdního řádu. V případě mezistátní trasy, která je ze strany dopravců zajišťována ve vzájemné kooperaci, jsou připomínky k trase řešeny s vedoucím dopravcem, který je následně uplatní u provozovatelů drah. Podrobnosti ohledně těchto procesů stanoví Příručky RNE k IS RNE PCS.

Žadatel své připomínky nebo akceptaci tras musí zaslat do termínu uzávěrky připomínek dopravců k návrhu ročního jízdního řádu. Pokud v tomto termínu dopravce nezašle své připomínky, považují se navržené trasy za akceptované.

Připomínky dopravce vyřídí provozovatel dráhy do termínu přidělení kapacity dopravní cesty pro žádosti do ročního jízdního řádu.

Nelze-li vyhovět žádosti dopravce o kapacitu dopravní cesty ani po provedené koordinaci všech došlých požadavků, sdělí tuto informaci provozovatel dráhy dopravci s tím, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost. Dopravce pak může opětovně podat svou žádost v nových termínech a nových podmínkách pro navržení vlakové trasy. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako žádost nová, včetně jejího data přijetí.

Po akceptaci trasy dopravcem přidělí provozovatel dráhy kapacitu dopravní cesty této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do pomůcek ročního jízdního řádu.

Při vyřizování žádostí do ročního jízdního řádu se dodržují termíny definované evropskými směrnici, zákonem o dráhách a jeho prováděcích vyhláškách, v aktuálně platném znění a dále termíny odsouhlasené RNE - organizace evropských provozovatelů drah a přidělců kapacit dopravní cesty uvedené v kapitole 4.3.1.4.

### Změna žádosti

Za změnu žádosti se považuje změna parametrů žádosti dopravcem v takové míře, že provozovatel dráhy musí změnit parametry již konstruované trasy. Rozhodnutí, zda změna parametrů žádosti vyvolá změnu konstrukce trasy vydává provozovatel dráhy.

Pokud dopravce změní parametry své žádosti v období mezi 15.4.2014 a 26.8.2014 dochází ke změně žádosti, která se řeší dvěma na sebe navazujícími kroky:

- zrušení původní žádosti,
- vytvoření žádosti pro novou trasu – pozdní žádosti s novým termínem postoupení.



Modifikace žádosti

Modifikace žádosti je zvláštním případem změny žádosti, kdy dopravce změnil parametry své žádosti v období od 27.8.2014 a do 12.9.2014 dochází k modifikaci žádosti, která se řeší dvěma na sebe navazujícími kroky:

- zrušení původní žádosti,
- vytvoření žádosti pro novou trasu – pozdní žádosti s novým termínem postoupení.

4.3.1.2 Pozdní žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu

Tento proces řeší žádosti do ročního jízdního řádu, které byly uplatněny po termínu 15.4.2014 nebo byly po tomto termínu změněny.

Pro pozdní žádosti se konstruuje vlakové trasy ve zbývající volné kapacitě dopravní cesty, se zohledněním již přidělených tras a plánovaných stavebních prací.

Trasy konstruované pro pozdní žádosti mají nižší prioritu než žádosti o přidělení dráhy do ročního jízdního řádu.

Pro podání a přijetí žádosti o trasu, akceptaci návrhu ročního jízdního řádu, změnu a modifikaci žádosti platí přiměřeně ustanovení kapitoly 4.3.1.1

4.3.1.3 Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu

Provozovatel dráhy nabízí dopravcům příjem žádostí do plánovaných změn ročního jízdního řádu jako svou komerční nabídku nad rámec zákonem uvedeného procesu ad hoc přidělování kapacity dopravní cesty.

Trasy v rámci změn ročního jízdního řádu se konstruuje ve zbývající volné kapacitě dopravní cesty, se zohledněním již přidělených tras a plánovaných stavebních prací.

Trasy konstruované na základě žádostí do změn ročního jízdního řádu mají nižší prioritu než žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty uplatněné dříve.

Pro podání a přijetí žádosti o trasu a akceptaci návrhu změny ročního jízdního řádu platí přiměřeně ustanovení kapitoly 4.3.1.1.

4.3.1.4 Termíny pro sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánovaných změn

Roční jízdní řád 2015		
Řádná žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	14. dubna 2014
	Předložení návrhu ročního jízdního řádu v osobní dopravě:	13. června 2014
	Návrh mezistátního ročního jízdního řádu do:	7. července 2014
	Návrh ročního jízdního řádu v nákladní dopravě	7. července 2014
	Uzávěrka pro připomínky dopravců v ND:	25. srpna 2014
	Uzávěrka pro připomínky dopravců v OD:	16. srpna 2014
	Termín pro přidělení kapacity dopravní cesty:	28. listopad 2014

## Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2015

Pozdní žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí od:	15. dubna 2014	
	Přijímání žádostí do:	8. září 2014	
	Termín pro přidělení kapacity dopravní cesty:	28. listopad 2014	
Zahájení platnosti jízdního řádu		14. prosince 2014	
Konec platnosti jízdního řádu		12. prosince 2015	
<b>Termíny pro žádosti do plánovaných změn ročního jízdního řádu 2015</b>			
<b>Změny v osobní dopravě (OD) a v nákladní dopravě (ND)</b>			
I. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	15. prosince 2014	ND
	Platnost změny od:	2. února 2015	
II. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	16. února 2015	ND
	Platnost změny od:	13. dubna 2015	
III. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	20. dubna 2015	ND + OD
	Platnost změny od:	14. června 2015	
IV. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	13. července 2015	ND
	Platnost změny od:	7. září 2015	

**4.3.2 Individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty**

V rámci individuálního ad hoc přidělování kapacity dopravní cesty patří následující produkty:

- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „nad 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je tři a více pracovních dní (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „pod 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je kratší jak tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro technicko - bezpečnostní zkoušky drážních vozidel;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy za účelem údržby infrastruktury SŽDC;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury SŽDC,
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy z jiných důvodů na straně SŽDC.

Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy v rámci posouzení žádosti o kapacitu dopravní cesty.

Pro žádosti „nad 3 dny“ provozovatel dráhy v rámci přidělení kapacity vytvoří a přidělí ad hoc trasy s vyřešením konfliktů.

Pro žádosti „pod 3 dny“ je na rozhodnutí provozovatele dráhy, zda přidělí ad hoc trasy s vyřešením konfliktů (např. přidělí nabídkové trasy ve zkonstruované poloze) nebo přidělí trasy ve zbytkové kapacitě dopravní cesty bez vyřešení konfliktů. Konflikty budou u těchto tras řešeny operativně provozními zaměstnanci provozovatele dráhy.

#### 4.3.2.1 Podání žádosti

O přidělení individuální ad hoc kapacity dopravní cesty žádá dopravce provozovatele dráhy elektronicky:

- datovou komunikací z vlastního IS dopravce do IS provozovatele dráhy – IS KADR. Před zahájením datové komunikace musí být vydán souhlas provozovatele dráhy se správností vytvořené datové komunikace. Podmínky pro připojení datové komunikace IS dopravce sdělí provozovatel dráhy;
- prostřednictvím formuláře internetové aplikace IS KADR umístěné na Portále provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/KADR>);
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a IS KADR bude SŽDC informovat na Portále provozování dráhy.

Pouze v případě nemožného elektronického způsobu podání žádosti může dopravce v neodkladných případech požádat provozovatele dráhy rovněž telefonicky s následným písemným potvrzením, podle pokynů uvedených v kapitole 4.2.1.2.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být harmonizována se spolupracujícími dopravci na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Přidělení kapacity dopravní cesty a trasy na pohraničním úseku je podmíněno přidělením kapacity dopravní cesty a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury spolupracujícímu dopravci.

Doprovce v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není dopravci provozovatelem dráhy garantováno.

V případě žádosti o kapacitu uplatněnou „pod 3 dny“ předkládá dopravce tuto žádost v době delší než 12 hodin před odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu / vstupu na infrastrukturu SŽDC. Dopravce může žádat i v době kratší, provozovatel dráhy však negarantuje včasné vyřízení jeho žádosti.

#### 4.3.2.2 Přijetí žádosti o kapacitu dopravní cesty

Provozovatel dráhy přijme žádost dopravce, a pokud není podána přímo v IS, vloží data ze žádosti do IS KADR. Pokud žádost není úplná nebo obsahuje věcné chyby, může to být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty je posuzována ze strany SŽDC pouze v rámci volné kapacity dopravní cesty, zbylé po ukončení procesu přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu a po dořešení všech předchozích ad hoc žádostí na přidělení kapacity dopravní cesty. Na žádost dopravce SŽDC přidělí kapacitu dopravní cesty na dobu do nejbližší plánované změny ročního jízdního řádu s tím, že pro každých 30 dní může provést samostatné posouzení žádosti a následné přidělení kapacity dopravní cesty.

V průběhu celého procesu přidělování kapacity dopravní cesty SŽDC úzce spolupracuje s ostatními provozovateli drah na území ČR, kteří jsou odpovědní za zpracování jízdního řádu vlaku.

Pro vzájemnou spolupráci při přidělování kapacity dopravní cesty, která překračuje síť jednoho přidělce, se v případě potřeby zřizuje společná komise, kterou tvoří zástupci dotčených přidělců.

Provozovatel dráhy po přijetí žádosti posoudí kapacitu dopravní cesty, v rámci které určí jízdní řád vlaku a ten předloží dopravci jako návrh.

V případě konfliktu při konstrukci jízdního řádu má přednost ta žádost, která byla přijata dříve.

Provozovatel dráhy pro mezistátní žádosti o kapacitu zajistí, ve spolupráci s provozovateli infrastruktur a přidělci kapacity dopravní cesty na ostatních infrastrukturách, koordinovanou nabídku vlakové trasy. Přidělení kapacity dopravní cesty a trasy na pohraničním úseku je podmíněno přidělením kapacity dopravní cesty a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury spolupracujícímu dopravci.

#### 4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy

Žadatel posoudí navrženou trasu a sdělí připomínky k navrženému jízdnímu řádu vlaku nebo navrženou trasu odsouhlasí. To provede obsluhou IS.

Žadatel své připomínky nebo akceptaci trasy musí zaslat do

- 24 hod po obdržení nabídky trasy, nejpozději však do 2 hodin před navrženým časem odjezdu z výchozí stanice u žádostí o kapacitu na 3 a více pracovních dní,
- do 2 hodin po obdržení nabídky trasy, nejpozději však do 2 hodin před navrženým časem odjezdu z výchozí stanice, u žádostí o kapacitu uplatněných pod 3 pracovní dny,

jinak se považuje návrh provozovatele dráhy za akceptovaný.

Žadatel má též možnost souhlasit s návrhem trasy předem již při podání žádosti. V tomto případě dochází po zpracování návrhu jízdního řádu vlaku též k automatickému přidělení kapacity dopravní cesty.

Připomínky žadatele vyřídí provozovatel dráhy co nejdříve, maximálně do času odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu.

Provozovatel dráhy může také zaslat dopravci informaci, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost o kapacitu. Dopravce pak může opětovně podat svou žádost v nových termínech a nových podmínkách pro navržení vlakové trasy. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako žádost nová, včetně jejího data přijetí.

Po akceptaci trasy dopravcem přidělí provozovatel dráhy kapacitu dopravní cesty této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do SPIS.

V případě žádosti o ad hoc kapacitu na tratích s výlukou služby dopravních zaměstnanců (viz. kapitola 3.5.3) je, v případě že dopravce požaduje úpravu rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců, dopravce povinen požádat o kapacitu nejméně tři pracovní dny před plánovanou jízdou. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců a vyrozumí dopravce.

#### 4.3.2.4 Termín vyřízení žádosti o přidělení ad hoc kapacity dopravní cesty

Na žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty odpoví přidělcce v co možná nejkratší době, nejdéle však do 5 pracovních dnů od jejich doručení.

Odpovědět lze i změnou stavu žádosti v IS KADR.

### **4.4 Proces přidělení kapacity dopravní cesty**

Nepřesáhne-li počet žádostí kapacitu dopravní cesty, postupuje SŽDC tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některého žadatele. Přesáhne-li počet žádostí kapacitu dopravní cesty, postupuje SŽDC podle zásad procesu koordinace žádostí a prioritních kritérií (viz dále).

#### **4.4.1 Proces koordinace**

Nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu, provede SŽDC koordinaci řádných žádostí žadatelů a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dopravní cesty, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.

Přesahuje-li počet řádných žádostí kapacitu dopravní cesty, je SŽDC oprávněna přednostně přidělit kapacitu dopravní cesty žadateli, pro provozování

- a) pravidelné veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu,
- b) pravidelné veřejné drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,
- c) pravidelné kombinované dopravy,
- d) drážní dopravy v rozsahu dle rámcové smlouvy,
- e) pravidelné mezistátní osobní dopravy,
- f) pravidelné mezistátní nákladní dopravy.

Pokud po provedené koordinaci žádostí dle kritérií uvedených výše a konzultacích s žadateli nebude možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o přidělení kapacity, může přidělcce vyhlásit aukci předmětné kapacity. Pokud přidělcce vyhlásí aukci kapacity, vyhlásí předem také podmínky a principy aukce a seznámí s nimi zúčastněné žadatele. Kapacitu v aukci přidělcce přidělí žadateli, který nabídne nejvyšší celkovou cenu za trasu (součin jednotkové nabídnuté ceny za trasu a počtu dnů jízdy). Vydražená kapacita bude žadateli zpoplatněna odchylně od kapitoly 6.3.1 nabídnutou cenou za trasu a den.

V procesu přidělování kapacity dopravní cesty pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci individuálního přidělení kapacity ad hoc jsou konflikty v přidělování kapacity dopravní cesty řešeny tak, že je upřednostněna ta žádost, která byla doručena na SŽDC dříve.

#### **4.4.2 Proces vyřešení sporů**

Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas, společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do tří dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dopravní cesty SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.

Žadatel o přidělení kapacity dopravní cesty, kterému SŽDC nevyhověla ani po ukončení procesu koordinace požadavků, je oprávněn do 15 dnů od doručení vyjádření požádat drážní správní úřad, kterým je Drážní úřad se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2,

o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dopravní cesty včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen.

Zjistí-li drážní správní úřad nesprávný postup při procesu přidělování kapacity dopravní cesty včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen, rozhodne o změně přidělení kapacity dopravní cesty včetně způsobu stanovení cen.

#### **4.4.3 Vyčerpaná kapacita dopravní cesty**

V případech, kdy po koordinaci požadovaných tras a konzultacích s žadatelem nebude možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o volnou kapacitu dopravní cesty, vyhlásí SŽDC na příslušný element infrastruktury, na kterém k této situaci došlo, vyčerpání kapacity. SŽDC oznámí tuto skutečnost na Portále provozování dráhy prokazatelně všem dopravcům, se kterými má uzavřenou smlouvu dle kapitoly 2.3.2.

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dopravní cesty na úseku infrastruktury, pro který poptávka po kapacitě dopravní cesty nemůže být uspokojena během určitých časových období ani po koordinaci různých žádostí na kapacitu dopravní cesty, tj. v případě vyčerpané kapacity dopravní cesty.

SŽDC je oprávněna odebrat dopravci přidělenou kapacitu dráhy na úseku dopravní cesty, kde došlo k vyčerpání kapacity dopravní cesty nebo na úseku, kde je plánované omezení provozování dráhy, v případě, že dopravce nevyužívá přidělené trasy vlaků podle jízdního řádu alespoň na 75 % v průběhu jednoho měsíce.

Je-li daná infrastruktura provozovatelem dráhy prohlášena za infrastrukturu s vyčerpanou kapacitou dopravní cesty, používá SŽDC pro přidělování této kapacity dopravní cesty kritéria priorit procesu koordinace podle kapitoly 4.4.1.

#### **4.5 Přidělení kapacity dopravní cesty pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury**

SŽDC jako organizace, která vykonává funkci vlastníka dráhy u drah v majetku státu, provádí v souladu s ustanovením §20 zákona o dráhách údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a pečuje o rozvoj a modernizaci dráhy celostátní a drah regionálních v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Z tohoto důvodu SŽDC realizuje rozsáhlý program rozvoje a údržby železniční sítě. Realizace tohoto programu má významné dopady na množství dostupné kapacity dráhy, a to jak ve formě uzavření části infrastruktury, tak i ve formě omezení rychlosti na dotřených úsecích dráhy. Seznam plánovaných omezení způsobených investičními akcemi, které plánuje SŽDC realizovat v průběhu platnosti jízdního řádu 2015 je uveden v Příloze "G". SŽDC na žádost dopravce předloží úplný roční plán výluk ještě před přidělením kapacity dráhy. SŽDC upozorní dopravce nejpozději 60 dní před začátkem realizace akcí z plánu výluk na možné dopady na množství dostupné kapacity dopravní cesty.

Přidělená kapacita dopravní cesty, která koliduje s plánovanými výlukami, může být upravena nebo dokonce odebrána, pokud to bude nutné v souvislosti s realizací akcí z plánu výluk. Dopravci budou o těchto potřebách obecně informováni nejméně 60 dní a následně jim budou potvrzeny a upřesněny nejméně 45 dní před zahájením konkrétní akce. Případné odebrání kapacity dopravní cesty bude provedeno v prvním kroku v souladu s ustanovením kapitoly 4.4.3 a následně v druhém kroku nediskriminačním způsobem tak, aby podíl odebraných tras dopravci odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.

Při úpravě přidělené kapacity se bude provozovatel dráhy snažit o minimalizaci odchylky od přiděleného jízdního řádu. Při vlastní úpravě vedení tras bude provozovatel dráhy postupovat podle následujících pravidel priorit:

- a) mimořádné vlaky v obecném zájmu,
- b) mezinárodní expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv pro tyto vlaky),
- c) mezinárodní osobní vlaky, vnitrostátní expresní vlaky a rychlíky a mezinárodní nákladní expresní vlaky,
- d) vnitrostátní spěšné a osobní vlaky,
- e) vnitrostátní expresní nákladní vlaky
- f) ostatní mezinárodní nákladní vlaky,
- g) průběžné nákladní vlaky,
- h) manipulační nákladní vlaky,
- i) vlečkové nákladní vlaky,
- j) lokomotivní, služební a pracovní.

Pokud z důvodu realizace akcí z plánu výluk bude potřeba upravit nebo dokonce zrušit přidělení kapacity dopravní cesty, dopravci nemají právo na náhradu škody. Dopravci mají v tomto případě nárok na využití náhradní kapacity dopravní cesty nebo na vrácení uhrazeného poplatku za přidělení kapacity dopravní cesty v souladu s ustanovením kapitoly 4.6.

Výše uvedený postup zahrnuje následující fáze:

Fáze	Termín
Předložení návrhu ročního plánu výluk	28 dní <sup>*)</sup>
Projednání návrhu ročního plánu výluk s dopravci	21 dní <sup>*)</sup>
Informování dopravců o plánované výluce	60 dní <sup>**)</sup>
Požadavek na dodání opatření dopravce k výluce	45 dní <sup>**)</sup>
Uzávěrka opatření dopravců do výlukového rozkazu	25 dní <sup>**)</sup>
Ukončení tvorby výlukového rozkazu a vydání výlukového rozkazu	15 dní <sup>**)</sup>

<sup>\*)</sup> před přidělením kapacity do ročního jízdního řádu – viz kapitola 4.3.1.4

<sup>\*\*)</sup> před zahájením výluky

SŽDC pro potřeby diagnostiky a měření infrastruktury stanovuje tam, kde je to možné, rezervní kapacitu dopravní cesty ve výši 10 % technické kapacity dopravní cesty příslušného úseku tratě.

Tuto kapacitu dopravní cesty mohou využívat:

- a) dopravci, kteří budou přepravovat materiál, zařízení a technické prostředky pro diagnostiku a měření, údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti tratí;

- b) dopravci, jejichž kapacita dopravní cesty přidělená SŽDC je omezena prováděnou údržbou, obnovou a zvyšováním propustnosti tratí, a to pouze v rozsahu snižujícím toto omezení;
- c) ostatní dopravci v případě, že tato není využita podle bodu a) nebo b).

#### **4.5.1 Proces přidělení rezervní kapacity dopravní cesty pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti**

Kapacita dopravní cesty je přidělována dopravcům postupem uvedeným v kapitole 4.3.2.

SŽDC v případě žádosti o přidělení této kapacity dopravní cesty bere zřetel na její účel, a k tomu přizpůsobuje priority při jejím přidělování. SŽDC může zamítnout žádost dopravce na rezervní kapacitu dopravní cesty pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti tratí, v případě že tato nenaplnuje její účel.

#### **4.6 Nevyužití přidělené kapacity dopravní cesty/Pravidla pro vzdání se kapacity**

Doprovce nemůže přidělenou kapacitu dopravní cesty převést na jiné osoby.

Pokud dopravce z jakéhokoli důvodu nehodlá využít přidělenou kapacitu dopravní cesty, příp. hodlá omezit rozsah nebo četnost jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, je povinen se u SŽDC vzdát přidělené kapacity dopravní cesty.

Vzdání kapacity se provede:

- » obsluhou IS KANGO, u vnitrostátních tras v případě vzdání se do pravidelné změny ročního JŘ též písemně, přičemž termínem podání se rozumí datum a čas doručení žádosti SŽDC, u mezinárodních tras též obsluhou IS RNE PCS,
- » obsluhou IS KADR nebo datovou komunikací mezi IS dopravce a IS KADR .

Takto uvolněná kapacita dopravní cesty může být pak přidělena jinému žadateli.

Pokud se dopravce vzdá přidělené kapacity dopravní cesty před plánovaným dnem jízdy mimo termín pravidelné změny JŘ, případně mu přidělená kapacita dopravní cesty propadne z důvodu zpoždění vlaku většího než 1200 minut z důvodu na straně dopravce, nebo přidělenou kapacitu dopravní cesty nezkonsumuje, je dopravce povinen za každý plánovaný den jízdy, kdy tato situace nastane, uhradit přidělici poplatek, který se rovná částce 10,- Kč za každý vlakový kilometr přidělené kapacity dopravní cesty.

SŽDC tuto sankci neuplatňuje v případě kapacity přidělené pro jízdy přímo zajišťující provedení diagnostiky, měření a údržby železniční infrastruktury v rámci akcí hrazených z prostředků na zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

Pokud dopravce nemůže využít přidělenou kapacitu dopravní cesty z důvodů ležících na straně SŽDC, má právo využít ze strany SŽDC nabízenou náhradní kapacitu dopravní cesty (odklony). Tato náhradní kapacita dopravní cesty se přiděluje bezplatně.

Pokud dopravce nemůže využít přidělenou kapacitu dopravní cesty v celé délce vlakové trasy přidělené kapacity dopravní cesty z důvodů ležících na straně SŽDC a nevyužije práva na bezplatné přidělení náhradní kapacity dopravní cesty může požadovat vrácení uhrazeného poplatku za přidělení kapacity dopravní cesty za dny, kdy nemohl dopravce využít kapacitu dopravní cesty v plné výši. SŽDC je povinna v takovém případě žádosti vyhovět.



#### **4.6.1 Pravidla pro využití přidělené kapacity dopravní cesty**

Kapacita dopravní cesty se považuje z pohledu přidělené trasy vlaku za zkonsumovanou v konkrétním dni, byla-li v tomto dni použita alespoň mezi dvěma dopravními body. To znamená, že dopravce nemůže uplatnit násobné využití jednoho obchodního případu (TR ID) a jednoho přiděleného datového JŘ (PA ID) pro více vlaků pro konkrétní den. Ustanovení tohoto odstavce nemá vliv na posuzování využití kapacity ve vazbě na jednotlivé mezistaniční úseky, jak je uvedeno v kapitole 4.4.3.

Použitím trasy na jednom mezistaničním úseku v jednom časovém období propadá dopravci právo na využití přidělené trasy na dalších původně přidělených úsecích. Tato „zbylá“ trasa se stává nabídkovou a může být použita pro jakoukoliv jinou žádost o kapacitu.

Doprovce může jednu přidělenou trasu vlaku použít pro více úsekových vlaků vzájemně se nepřekrývajících v jednom časovém období, ale pro druhé a další požadované využití této trasy je potřebné uplatnit u SŽDC další žádosti o kapacitu. Tyto žádosti o kapacitu budou standardně řešeny podle podmínek uvedených v kapitole 4.3.2 a zpoplatněny v souladu s ustanovením kapitoly 6.3.1.

SŽDC negarantuje vícenásobné použití trasy vlaku (OTN) jednomu dopravci.

Doprovce může využít přidělenou kapacitu pouze takovým způsobem, aby v žádném bodě trasy nedošlo k odchylce od přidělené časové polohy větší než 3 hodiny před přidělenou trasou (náskok) nebo 20 hodin po přidělené časové poloze (zpoždění). V případě, že dopravce bude požadovat odchylku vyšší, je povinen podat žádost o nové přidělení kapacity dopravní cesty.

#### **4.6.2 Odebrání přidělené kapacity dopravní cesty**

SŽDC je oprávněna odebrat dopravci přidělenou kapacitu dopravní cesty v případě, že:

- a) nebyla po období jednoho měsíce využívána;
- b) pokud jsou pro to splněny podmínky stanovené v Prohlášení o dráze;
- c) dopravce přestal splňovat podmínky přístupu na dopravní cestu uvedené v článku 2.2.2 tohoto Prohlášení o dráze;
- d) dopravce neuhradil vyfakturovanou cenu za přidělení kapacity dopravní cesty nebo poplatek za použití dopravní cesty v SŽDC určené lhůtě úhrady závazku, pokud dopravce neuhradil vyfakturovanou cenu za přidělení kapacity dopravní cesty nebo poplatek za použití dopravní cesty ve sjednané lhůtě splatnosti ani po upomínce,;
- e) dopravce užívá dopravní cestu v rozporu s přidělenou kapacitou dopravní cesty;
- f) u trasy došlo k odřeknutí / odejmutí kapacity dopravní cesty na sousední infrastruktuře.

SŽDC je také oprávněna omezit dopravci přidělenou kapacitu dopravní cesty v případě, že přidělená kapacita dopravní cesty byla dopravcem po období jednoho měsíce využívána z méně než 25 % přidělených vlakových kilometrů.

SŽDC je také oprávněna požadovat na dopravci omezení rozsahu nebo četnosti jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, tj. vzdání se kapacity dopravní cesty, která byla po období jednoho měsíce využívána z méně než 50 % přidělených vlakových kilometrů, pokud to nebylo způsobeno důvody, které dopravce nemohl ovlivnit.

## **4.7 Mimořádné zásilky a nebezpečný náklad**

Dopravce je povinen projednat s provozovatelem dráhy každou přepravu mimořádné zásilky a přepravu nebezpečného zboží podle vnitřního předpisu touto přepravou dotčeného provozovatele dráhy.

Projednání podmínek mimořádné přepravy a přepravy nebezpečného nákladu musí být se všemi přepravou dotčenými provozovateli dráhy ukončeno před jejím zahájením.

Označení mimořádné zásilky a číslo příkazové depeše k dopravě mimořádné zásilky je dopravce povinen uvést do informačního systému provozovatele dráhy v souladu s vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

### **4.7.1 Mimořádnosti na vlaku**

Dopravce je povinen oznámit provozovateli všechny mimořádnosti na vlaku, a to dříve, než se jeho jízda uskuteční. Za mimořádnost na vlaku se považuje:

- a) zařazení mimořádné zásilky;
- b) přeprava nebezpečných věcí (s kódovým označením dle RID);
- c) vojenské přepravy;
- d) přepravy cestujících ve vlacích nákladní dopravy (kromě pravidelné přepravy);
- e) překročení normativu délky dle ustanovení příslušných tabulek traťových poměrů;
- f) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h;
- g) přeprava speciálních hnacích vozidel;
- h) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase;
- i) manipulace po trase na žádost dopravce, odchylně od platných pomůcek GVD.

Nahlášení mimořádností na vlaku se provádí v souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

### **4.7.2 Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel**

Žádosti dopravců o přidělení kapacity dopravní cesty pro technicko-bezpečnostní zkoušky drážních vozidel, zkoušky drážních vozidel neschváleného typu, nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí řeší provozovatel dráhy v režimu individuálního přidělení kapacity dopravní cesty ad hoc (viz. kapitola 4.3.2). Není-li nalezena žádná trasa, která splňuje požadavky zkušební jízdy a přitom neovlivňuje ostatní trasy, je možné přidělit kapacitu dopravní cesty až poté, co si dopravce zajistí souhlas ostatních dopravců s narušením jejich tras.

SŽDC je oprávněna v případě takovýchto zkušebních jízd účtovat dopravci smluvní poplatek za přidělení kapacity dopravní cesty podle kapitoly 6.3.1 bod g) nebo f).

V případě, že vozidlo neschváleného typu v rámci zkušebního provozu je nasazeno do pravidelného provozu a pro jeho jízdu není zpracováno mimořádné dopravní opatření pro zajištění jeho jízdy a bezpečnosti provozu, není takováto jízda považována za zkušební jízdu podle kapitoly 4.7.2.

Na žádost dopravce poskytuje SŽDC za úplaty zvláštní služby, jako je zajištění mimořádných bezpečnostních podmínek pro provádění zkušební jízdy apod.

## **4.8 Zásady při mimořádných událostech**

Mimořádnou událostí v drážní dopravě podle § 49 zákona o dráhách je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

Závažnou nehodou v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu. Nehodou v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody. Jiné mimořádné události se považují za ohrožení.

### **4.8.1 Principy**

Procedura zjišťování příčin vzniku mimořádné události zahrnuje ohlašování mimořádné události, postup při pořizování dokumentace na místě mimořádné události, zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události a opatření k předcházení mimořádným událostem.

Pro potřeby rychlého ohlášení mimořádné události vydává SŽDC vlastní organizační opatření ve formě ohlašovacího rozvrhu. Ohlašovací rozvrh je přístupný na všech pracovištích, která SŽDC pověřila ohlašování mimořádných událostí. Takovýmto ohlašovacím pracovištěm je vždy nejbližší dopravní obsazená výpravčí ve službě.

Smlouva mezi dopravcem a SŽDC (viz kapitola 2.3.2.1) určuje výčet operačních pravidel, které je dopravce a SŽDC v případě mimořádné události povinen dodržovat.

Na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem nabízí provozovatel této dráhy společnost Advanced World Transport a.s. uzavření nebo zprostředkování uzavření smlouvy týkající se pomoci při odstraňování následků mimořádných událostí. Více informací sdělí přímo provozovatel této dráhy.

Kontakty na provozovatele drah regionálních jsou uvedeny v kapitole 1.1.3 a v Příloze “A”.

### **4.8.2 Operační pravidla**

Základní operační pravidla při vzniku mimořádné události a tím spojené předvídané a nepředvídané problémy uvádí vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Tato základní operační pravidla jsou dále rozpracována vnitřním předpisem provozovatele příslušné dráhy.

### **4.8.3 Předvídané problémy**

V případě narušení vlakové dopravy způsobeného mimořádnou událostí podnikne provozovatel dráhy veškeré nezbytné kroky pro obnovení normální situace. Za tímto účelem má vypracovaný krizový plán uvádějící veřejné orgány, jež je nutno informovat v případě vážných nehod nebo vážného narušení vlakové dopravy.

SŽDC umožní dopravcům využití jiné volné kapacity dopravní cesty pro umožnění jízdy vlaků po vhodné odklonové cestě akceptované dopravcem.

### **4.8.4 Nepředvídané problémy**

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dopravní cesty v případě narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku mimořádné události, která ohrožuje bezpečné

provozování dráhy nebo drážní dopravy, a v případě vyhlášení regulačních opatření v železniční dopravě za krizových stavů.

V nouzových případech a pokud to bude naprosto nezbytné v důsledku mimořádné nebo jiné události, kvůli které je daná část železniční dopravní cesty dočasně nepoužitelná, může SŽDC odejmout přidělenou kapacitu dopravní cesty bez předchozího upozornění dotčeného dopravce, a to na tak dlouhou dobu, jaká je nezbytná pro obnovení provozu.

## 5 SLUŽBY

### 5.1 Úvod

V souladu s právem Evropského Unie stanoví rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy oprávněnému dopravci vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

Přístup k dopravní cestě dráhy celostátní a dráhy regionální a poskytování služeb spojených s činnostmi při provozování drážní dopravy, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu dopravci, jsou k dispozici všem oprávněným dopravcům způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců.

### 5.2 Minimální přístupový balíček

Na základě smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené se SŽDC mají dopravci právo na:

- a) vypracování jízdního řádu vlaku podle přidělené kapacity dopravní cesty celostátní a regionální a využití přidělené kapacity dopravní cesty podle sjednaného jízdního řádu vlaku,
- b) používání tratí, stanic a dopraven v rozsahu sjednaném ve smlouvě o provozování drážní dopravy,
- c) zajištění organizace drážní dopravy, operativní řízení v případě nepravidelnosti drážní dopravy, zajištění traťového rádiového spojení s drážním vozidlem a hlášení a poskytování informací o jízdě vlaku dopravce,
- d) poskytnutí informací potřebných k zavedení nebo k provozování přepravních služeb, pro které byla kapacita dopravní cesty přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravních a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku,
- e) poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovateli dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

### 5.3 Traťový přístup k servisním zařízením a nabídka služeb

Na základě uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy se SŽDC, pokud požadovanou službu nemůže poskytnout jiný dodavatel, má oprávněný dopravce právo na poskytované nebo zprostředkované služby umožňující využívat:

- a) elektrické napájecí zařízení pro trakční proud, je-li k dispozici,
- b) čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot a ostatních provozních hmot pro drážní vozidla,
- c) osobní nádraží, prostory pro poskytování služeb cestujícím, informační zařízení pro cestující a ostatní zařízení pro odbavení cestujících,
- d) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí,
- e) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel,

- f) odstavné koleje,
- g) vyhrazené prostory k údržbě, údržbu a ostatní technické služby pro provozní ošetření vozidlového parku

### **5.3.1 Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud**

SŽDC poskytuje všem dopravcům k použití napájecí zařízení (trakční soustavu) umožňující odběr trakční elektřiny. Přehled tratí vybavených napájecím zařízením pro trakční proud je uveden na mapě "M5", místa styku jednotlivých trakčních soustav jsou uvedena v kapitole 3.3.2.6..

### **5.3.2 Zařízení pro doplňování paliva**

SŽDC zařízení pro doplňování paliva nespravuje a ani neprovozuje. Informace o možnostech doplnění paliva zprostředkuje vlastník příslušné dráhy, kde je zařízení pro doplňování paliva k dispozici.

Kontakty na vlastníky drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.4.

### **5.3.3 Nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení**

SŽDC spravuje nástupiště a budovy na zastávkách a nástupiště ve stanicích ve vlastnictví České republiky. S žádostmi na využití jednotlivých zařízení ve správě SŽDC se obračejte na místně příslušné Oblastní ředitelství SŽDC (OŘ). Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití ostatních budov, které nespravuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka budovy. Kontakt na vlastníka budovy je uveden na konkrétní budově, popř. jej sdělí vlastník příslušné dráhy. Viz. kapitola 1.1.4

### **5.3.4 Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí**

SŽDC provozuje pro účely nakládky a vykládky manipulační koleje v jednotlivých stanicích. Případný pronájem sjednává místně příslušné OŘ. Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na portále provozování dráhy. Případné krátkodobé či dlouhodobé odstavení vozů na těchto kolejích musí dopravce dopředu projednat s místně příslušným OŘ. Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na mapě M12 a na Portále provozování dráhy. Dále viz kapitola 3.7. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití ostatních částí dráhy, které nespravuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

### **5.3.5 Seřad'ovací stanice**

SŽDC pro účely vlakovtorby provozuje vybrané seřad'ovací stanice, které jsou z pohledu SŽDC považovány za vlakovtorné. Seznam vlakovtorných stanic provozovaných SŽDC je uveden v kapitole 3.8.1. Případné požadavky na využití vlakovtorných stanic je dopravce povinen předem projednat s místně příslušným OŘ. Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na mapě M12 a na portále provozování dráhy. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ

nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití ostatních seřadovacích stanic, které nespravuje SŽDC, se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

### 5.3.6 Vlakotvorné vybavení

Případné požadavky na využití vlakotvorného vybavení železničních stanic spravovaných SŽDC musí dopravce předem projednat s místně příslušným OŘ. Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na mapě M12 a na Portále provozování dráhy. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití vlakotvorných zařízení, které nespravuje SŽDC se dopravce musí obrátit na vlastníka, popř. provozovatele daného zařízení. Vlastníka popř. provozovatele zařízení sdělí vlastník popř. provozovatel příslušné dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4.

### 5.3.7 Odstavné koleje

SŽDC žádná speciální odstavná nádraží či koleje nespravuje a ani neprovozuje. Případné požadavky dopravců na krátkodobé či dlouhodobé odstavení vlaků nebo drážních vozidel na kolejích v železničních stanicích musí dopravce dopředu projednat s provozovatelem dráhy, který musí dát k odstavení vlaku nebo drážních vozidel předem souhlas. U operativních požadavků (tzn. odstavení na dobu kratší jak sedm dní), určuje vhodnou ŽST příslušný vedoucí dispečer CDP, v ostatních případech OŘ. Provozovatel dráhy může pro případné požadované odstavení vlaku nebo vozů určit i jinou vhodnou stanici nežli požaduje dopravce. Dopravce, který drážní vozidla (vlak) na síti provozované SŽDC odstavil, odpovídá za splnění všech podmínek pro bezpečné odstavení drážních vozidel (vlaku) stanovených legislativou ČR a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a to po celou dobu odstavení těchto drážních vozidel (vlaku). SŽDC neodpovídá za škody na odstavených drážních vozidlech, které nevnikly v přímé souvislosti s činností SŽDC. Dopravce, který drážní vozidla na síti SŽDC odstavil, je povinen na výzvu SŽDC drážní vozidla odvézt do 48 hodin v případě odstavení na dopravní koleji a do 72 hodin v případě ostatních kolejí, popř. neprodleně po uplynutí doby, na kterou byl souhlas SŽDC s odstavením drážních vozidel (vlaku) udělen.

V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití ostatních částí dráhy, které nespravuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

### 5.3.8 Zařízení pro údržbu a další technická zařízení

SŽDC spravuje myčku železničních vozů v obvodu železniční stanice Brno-Horní Heršpice. Myčka je provozována společností Traťová strojní společnost, a.s. (TSS). S požadavky na využití této myčky se dopravci obrací přímo na TSS:

Sídlo:	Jičínská 1605, 501 01 Hradec Králové
IČ:	27467295
DIČ:	CZ27467295
Právní forma:	akciová společnost
http:	<a href="http://www.tssas.cz">www.tssas.cz</a>

S požadavky na využití zařízení na údržbu a dalších technických zařízení, které nespravuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

## **5.4 Další služby**

### **5.4.1 Trakční elektřina**

V souladu s ustanovením zákona 458/2000 Sb., v platném znění (Energetický zákon) poskytuje trakční elektřina na drahách SŽDC společnost České dráhy, a.s. Každý dopravce musí před započítím odběru trakční elektřiny uzavřít smlouvu s tímto poskytovatelem.

Kontakt na poskytovatele trakční elektřiny je:

Společnost:	České dráhy, a.s.
Sídlo:	Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha1
IČ:	70994226
DIČ:	CZ70994226
Právní forma:	akciová společnost
http:	<a href="http://www.ceskedrahy.cz">www.ceskedrahy.cz</a>

### **5.4.2 Dodávka paliva**

Informace o dodávkách paliva zprostředkuje vlastník dráhy, popř. provozovatel dráhy, kde je zařízení pro doplňování paliva k dispozici. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4.

### **5.4.3 Servis pro vlaky**

V železničních stanicích provozovaných SŽDC jsou k dispozici zařízení pro předtápění, zásobování vodou a další zařízení. Přehled stanic s tímto vybavením je zveřejněn na Portále provozování dráhy. Případné využití těchto zařízení musí dopravce předem projednat s místně příslušným OŘ. Obvody jednotlivých OŘ jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny.

S požadavky na využití ostatních servisních zařízení v železničních stanicích, které neprovozuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

### **5.4.4 Posun a jiné služby**

SŽDC zajišťuje pouze organizaci posunu v železničních stanicích, které provozuje. Zaměstnance pro vykonávání posunu SŽDC neposkytuje.

S požadavky na posun v ostatních železničních stanicích, které neprovozuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4

### **5.4.5 Služby pro mimořádné přepravy a nebezpečný náklad**

SŽDC zajišťuje projednání mimořádných zásilek na síti provozované SŽDC dále viz. kapitola 2.5.

S požadavky na přepravu mimořádných zásilek a nebezpečného zboží na drahách, které neprovozuje SŽDC se obračejte přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz. kapitoly 1.1.3 a 1.1.4



## **5.5 Doplnkové služby**

Provozovatel dráhy může poskytovat na základě smlouvy o provozování drážní dopravy pomocné doplňkové služby, kterými jsou:

- » přístup k telekomunikační síti při provozování drážní dopravy,
- » doplňující informace související s organizací drážní dopravy a bezpečností provozování drážní dopravy, zejména o technologických postupech používaných při provozování drážní dopravy a rozsahu a úrovni poskytovaných služeb,
- » technická kontrola vozidlového parku,
- » poskytování audiovizuálních služeb cestujícím nad rámec rozsahu dle ustanovení kapitoly 5.2.

Tím není dotčena možnost dopravce zajistit si smluvně poskytování uvedených pomocných doplňkových služeb jiným dodavatelem

### **5.5.1 Přístup k telekomunikační síti**

SŽDC provozuje pevné a rádiové (digitální nebo analogové) neveřejné telekomunikační sítě (TS) umožňující hlasovou a datovou komunikaci. Podmínky přístupu do jednotlivých TS sdělí na požádání SŽDC

### **5.5.2 Poskytování doplňkových informací**

SŽDC umožňuje dopravcům přístup do IS SŽDC, které poskytují informace o pohybu vlaku a další informace související s provozováním dráhy a drážní dopravy. Podmínky přístupu do jednotlivých IS sdělí na požádání OSS SŽDC.

SŽDC umožňuje poskytování audiovizuálních služeb cestujícím nad rámec rozsahu dle ustanovení 5.2.

Na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem nabízí provozovatel této dráhy společnost Advanced World Transport a.s. poskytování doplňujících informací souvisejících s organizací drážní dopravy a bezpečností provozování drážní dopravy, zejména o technologických postupech používaných při provozování drážní dopravy a rozsahu a úrovni poskytovaných služeb Více informací sdělí přímo provozovatel této dráhy. Kontakty jsou uvedeny v kapitole 1.1.3.

### **5.5.3 Technická prohlídka drážních vozidel**

SŽDC nezajišťuje technické prohlídky drážních vozidel.

## **6 CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTOVANÉ SLUŽBY**

### **6.1 Principy stanovení cen**

Přídělce a provozovatele dráhy účtují dopravcům za užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah ve vlastnictví České republiky:

- a) ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, kterými jsou:
  - cena přídělce za přidělení kapacity dopravní cesty
  - cena provozovatele dráhy za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku
  - cena provozovatele dráhy za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3.
- b) ceny za ostatní služby poskytnuté podle tohoto Prohlášení o dráze.

Ceny za regulované služby uvedené v odstavci a) podléhají věcnému usměrnění, jehož rozsah je vymezen platným výměrem MF, zveřejněným v Cenovém věstníku (Užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah). Stanovují se s platností pro dobu trvání jízdního řádu a jsou zveřejněny v Prohlášení o dráze. Ceny za regulované služby jsou rovnocenné a nediskriminační pro všechny dopravce, kterým jsou poskytovány služby stejného druhu na stejné nebo podobné části železniční infrastruktury. Cenová regulace platí pro dráhy celostátní a regionální podle §3, odst. 1 písm. a) a b) zákona o dráhách.

#### **6.1.1 Minimální přístupový balíček**

SŽDC za ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, poskytuje:

- přidělení kapacity dopravní cesty, včetně vypracování jízdního řádu,
- dopravní cestu k použití pro jízdu vlaku, tj. zajištění provozování dráhy (řízení provozu) a zajištění provozuschopnosti dráhy (údržbu a opravy infrastruktury).

Ostatní provozovatele dráhy za ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, poskytují:

- dopravní cestu k použití pro jízdu vlaku, tj. zajištění provozování dráhy (řízení provozu) a zajištění provozuschopnosti dráhy (údržbu a opravy infrastruktury).

Za poskytnutí informací potřebných k zavedení nebo k provozování dopravních služeb, pro které byla kapacita dopravní cesty přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravních a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku se účtuje cena zahrnující náklady přímo vynaložené na poskytnutí uvedených informací.

Za poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovatelem dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy SŽDC neúčtuje samostatné ceny, není-li stanoveno jinak.

#### **6.1.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedený v kapitole 5.3**

Ceny za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3 jsou cenami za regulované služby a podléhají věcnému usměrnění.

### 6.1.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

SŽDC při využití služeb uvedených v kapitole 5.3 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy. Principy stanovení ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

### 6.1.4 Další služby

SŽDC při využití dalších služeb uvedených v kapitole 5.4 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy. Principy stanovení ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

### 6.1.5 Doplnkové služby

SŽDC při využití doplňkových služeb uvedených v kapitole 5.5 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy.. Principy stanovení ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

## 6.2 Systém stanovení cen

### 6.2.1 Minimální přístupový balíček

**Výše ceny za přidělení kapacity dopravní cesty** je závislá na systému použitém k vyřešení požadavku a na počtu požadovaných rámcových tras. Ve výpočtu ceny za přidělení kapacity dopravní cesty jsou zohledněny náklady na provoz elektronických informačních systémů SŽDC a na další odborné činnosti potřebné k zapracování rámcových tras do jízdního řádu vlaků.

Cena za přidělení kapacity dopravní cesty je stanovena v závislosti na:

- délce časového intervalu mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty a požadovaným dnem jejího čerpání,
- vztahu předložené žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty a termínu sestavy ročního Jízdního řádu nebo jeho plánovaných změn,
- náročnosti zpracování žádosti.

Součástí ceny za přidělení kapacity dopravní cesty je:

- úhrada procesu přidělení kapacity dráhy,
- úhrada za zpracování jízdního řádu vlaku (mimo nákladů na tisk a distribuci pomůcek) přiděleného dané žádosti dopravce,
- úhrada za operativní zavedení vlaku a příplatek za krátkodobé projednání a vyřízení žádosti,

Cena za přidělení kapacity dopravní cesty se počítá podle následujícího vzorce:

$$\text{Cena} = K_1 + K_2 \times \text{Délka trasy} + K_3 \times \text{Počet dnů jízdy [Kč]}$$

kde:

**K<sub>1</sub>** sazba za zpracování a určení jízdního řádu a přidělení kapacity dopravní cesty [Kč]

<b>K<sub>2</sub></b>	sazba za konstrukci vlakové trasy [Kč/km]
<b>K<sub>3</sub></b>	sazba za den přidělení vlakové trasy [Kč/den]
<b>Délka trasy</b>	vzdálenost přidělené trasy mezi výchozím a cílovým bodem trasy na železniční síti, kde SŽDC plní roli provozovatele dráhy resp. přidělece kapacity [km]

**Počet dnů jízdy** počet dnů, na které je příslušná trasa přidělena [den]

**Výše ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku** na dráze provozované Advanced World Transport, a. s., je závislá na délce a parametrech pojížděné dopravní cesty, druhu dopravy (osobní, nákladní) a parametrech vlaku. Advanced World Transport, a. s., stanoví cenu za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku všem dopravcům podle vzorce a podmínek uvedených v Příloze “C” tohoto Prohlášení o dráze.

Výše ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku na drahách provozovaných PDV Railway, a.s., je závislá na délce a parametrech pojížděné dopravní cesty, druhu dopravy (osobní, nákladní) a parametrech vlaku. PDV Railway, a. s., stanoví cenu za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku všem dopravcům podle vzorce a podmínek uvedených v Příloze “C” tohoto Prohlášení o dráze.

Výše ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku na drahách provozovaných SŽDC je závislá na délce a parametrech pojížděné dopravní cesty, druhu dopravy (osobní, nákladní), druhu trakce, parametrech vlaku a skutečnosti, zda je aplikována základní cena, nabídková cena nebo zvýšená cena. Cena se stanoví výpočtem, vycházejícím ze skutečného rozsahu výkonů dopravců na železniční dopravní cestě provozované SŽDC, ohraničené místy styku s infrastrukturou provozovanou jinými právními subjekty. Pod pojmem výkony se rozumí v daném zúčtovacím období ujeté vlakové kilometry (vlkm) a hrubé tunové kilometry (hrtkm) vypočtené součinem vlakových kilometrů a hrubé hmotnosti vlaku. SŽDC stanoví cenu za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku všem dopravcům podle vzorce, základních cen a podmínek, uvedených v Příloze “C” tohoto Prohlášení o dráze.

V rámci vytváření jednotného evropského železničního trhu budou na železniční infrastruktuře ve vlastnictví České republiky postupně vytvořena pravidla pro diferenciaci cen za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku v závislosti na množství hlukových emisí, produkovaných jízdou železničních vozidel. Cílem je iniciace investic do železniční infrastruktury a vozového parku dopravců zaměřených na snižování hlučnosti. Bez ohledu na druh technických řešení je zřejmé, že systém bude vyžadovat možnost identifikace všech jednotlivých vozidel vlaku, aby mohly být pomocí registrů kontrolovány jejich parametry. SŽDC se proto v přípravné fázi zaměřuje zejména na další rozvoj Registru vozidel (REVOZ).

Po zahájení postupného zprovoznění traťových úseků vybavených ETCS bude uplatněna diferenciaci cen za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku mezi vlaky vedenými hnacími vozidly s ETCS a vlaky vedenými hnacími vozidly bez ETCS. Parametry diferenciaci budou stanoveny v souladu s normami platnými v době zprovoznění úseků vybavených ETCS.

## 6.2.2 Traťový přístup k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3

Systém stanovení cen za traťový přístup k zařízením služeb uvedených v kapitole 5. zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy.

## 6.2.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.3 zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy.

**6.2.4 Další služby**

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.4 zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy.

**6.2.5 Doplnkové služby**

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.5 zveřejňuje SŽDC na internetovém Portále provozování dráhy.

**6.3 Ceny****6.3.1 Minimální přístupový balíček****Cena za přidělení kapacity dopravní cesty**

Produkt		K <sub>1</sub>	K <sub>2</sub>	K <sub>3</sub>
a)	řádná žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního Jízdního řádu	1 700,00	8,00	10,00
b)	pozdní žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního Jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
c)	žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do pravidelné změny Jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
d)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „nad 3 dny“	100,00	0,00	70,00
e)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty „pod 3 dny“	100,00	0,00	160,00
f)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro technicko - bezpečnostní zkoušky drážních vozidel	480,00	0,00	70,00
g)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí	960,00	0,00	70,00
h)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy vlaků za účelem údržby infrastruktury SŽDC	0,00	0,00	0,00
i)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy vlaků z důvodu omezení infrastruktury SŽDC	0,00	0,00	0,00
j)	žádost o ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty pro jízdy z jiných důvodů na straně SŽDC	0,00	0,00	0,00

Cena za přidělení kapacity dopravní cesty dle bodu a) může být vyšší při provedení aukce dle kapitoly 4.4.1.

**Ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku** osobní nebo nákladní dopravy a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v Příloze “C” tohoto Prohlášení o dráze.

**6.3.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3**

SŽDC nemá stanovenou zvláštní cenu za přístup dopravců k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3. Ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC, sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

### **6.3.3 Služby uvedené v kapitole 5.3**

SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované služby uvedené v kapitole 5.3 vyhlášením své cenové nabídky na internetovém Portále provozování dráhy. Ceny a způsob jejich stanovení na drahách, které neprovozuje SŽDC, sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

### **6.3.4 Další služby**

Sjednání smluvních cen za služby v kapitole 5.4 je předmětem smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s příslušným provozovatelem dráhy, případně na základě samostatných smluv. SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované další služby vyhlášením své cenové nabídky na internetovém Portále provozování dráhy. Ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

### **6.3.5 Doplnkové služby**

Sjednání smluvních cen za služby v kapitole 5.5 je předmětem smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s příslušným provozovatelem dráhy, případně na základě samostatných smluv. SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované doplňkové služby vyhlášením své cenové nabídky na internetovém Portále provozování dráhy. Ceny na drahách, které neprovozuje SŽDC sdělí přímo provozovatel dané dráhy. Viz. kapitola 1.1.3.

## **6.4 Systém odměňování výkonu**

Systém odměňování výkonu je systém finančních pobídek s motivačním záměrem, směřující k zajištění minimalizace závad na dopravní cestě a zvyšování její propustnosti, s cílem zvýšení kvality poskytovaných služeb. Smluvní závazek dopravce k dodržování systému odměňování výkonu je jednou ze základních podmínek pro přidělení kapacity dopravní cesty.

Systém odměňování výkonu je definován tak, aby:

- byl v souladu s platnými právními předpisy,
- nedocházelo ke zvýhodnění některého z dopravců,
- sledované položky byly vzájemně vyvážené a nezvýhodňovaly žádnou stranu nebo kritérium,
- každá ze sledovaných položek byla jednoznačně definována a finančně zvlášť ohodnocena,
- na obou stranách byla postihována pouze danou stranou přímo zaviněná pochybení,
- sledované položky byly plně transparentní a umožňovaly při řešení sporů kontrolu regulačním úřadem.

Povinností dopravce na drahách provozovaných SŽDC je uhradit SŽDC veškeré jednáním dopravce zaviněné sankce, které SŽDC prokazatelně uhradila ostatním dopravcům na základě systému odměňování výkonu.

Uplatněním systému odměňování výkonu není dotčeno právo SŽDC ani dopravce na případnou náhradu prokazatelné škody v souladu s platnými právními předpisy.

SŽDC neodpovídá za vícenáklady vzniklé dopravcům v souvislosti s plánovanými výlukami, které budou s dopravci projednány v souladu s termíny stanovenými Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy.

Podrobný popis systému odměňování výkonu je uveden v Příloze "D".

## 6.5 Změny cen

SŽDC si vyhrazuje právo na změnu cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5.. Změny těchto cen oznamuje SŽDC vyhlášením cenové nabídky na portále provozování dráhy, ostatní provozovatelé drah (viz. kapitola 1.1.3) informují o změnách cen samostatně.

## 6.6 Uspořádání fakturace

### 6.6.1 Uspořádání fakturace na dráze provozované Advanced World Transport, a. s.

Ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionální dráze Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem fakturuje Advanced World Transport, a.s. dopravcům do 15. dne po skončení kalendářního měsíce, ve kterém byla jízda příslušného vlaku ukončena. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za výkony v osobní nebo nákladní dopravě, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Splatnost faktury je 30 kalendářních dnů.

Rozlišení platby za použití dopravní cesty jízdou vlaku je provedeno takto:

Účet = 1000483318/3500 vedený u ING Bank N.V.

Variabilní symbol = číslo faktury

Specifický symbol = období skutečně provedených výkonů podléhajících zpoplatnění, a to ve formátu - „mmrrrr“ (např. 052013).

### 6.6.2 Uspořádání fakturace na drahách provozovaných PDV RAILWAY a.s.

PDV RAILWAY a.s. jako provozovatel dráhy nepřiděluje kapacitu dopravní cesty. O přidělení kapacity dopravní cesty na regionálních drahách provozovaných společností PDV RAILWAY a.s. žádá dopravce SŽDC. Ceny za přidělení kapacity dopravní cesty fakturuje poté dopravcům SŽDC.

Cenu za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku fakturuje PDV RAILWAY a.s. dopravcům na základě smlouvy o provozování drážní dopravy mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Splatnost faktur je 30 dnů. Součástí faktury je podklad pro fakturaci, ve kterém jsou rozlišeny výkony v osobní a nákladní dopravě, u každého druhu dopravy je dále uveden počet vlaků, vlakových kilometrů a hrubých tunových kilometrů. Ostatní údaje jsou uvedeny pouze v případě, že je to dohodnuto ve smlouvě o provozování drážní dopravy.

Ostatní služby požadované dopravci (např. dlouhodobé odstavení vozidel, doplnění pohonných hmot, školení doprovodu vlaku apod.) poskytuje provozovatel dráhy po dohodě s dopravcem na základě uzavřené smlouvy. Za ostatní služby poskytnuté provozovatelem dráhy PDV RAILWAY a.s. jsou vždy dopravci fakturovány pouze skutečné a prokazatelně vynaložené náklady.

### 6.6.3 Uspořádání fakturace na drahách provozovaných SŽDC

Ceny za přidělení kapacity dopravní cesty fakturuje SŽDC dopravcům do 15. dne po skončení kalendářního měsíce, ve kterém bylo přidělení kapacity dopravní cesty uskutečněno. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za přidělení kapacity dopravní cesty, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Splatnost faktury je 30 kalendářních dnů.

Rozlišení platby za přidělení kapacity dopravní cesty je provedeno takto:

Účet = 17152393/0300 vedený u ČSOB,a.s. Praha

## SŽDC

### Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2015

---

Variabilní symbol = číslo faktury

Specifický symbol = období, za které je cena fakturována, a to ve formátu - „mmrrrr“ (např. 052014).

Ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku fakturuje SŽDC dopravcům do 15. dne po skončení kalendářního měsíce, ve kterém byla jízda příslušného vlaku ukončena. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za výkony v osobní nebo nákladní dopravě, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Splatnost faktury je 30 kalendářních dnů.

Rozlišení platby za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku je provedeno takto:

Účet = 17152393/0300 vedený u ČSOB,a.s. Praha

Variabilní symbol = číslo faktury

Specifický symbol = období skutečně provedených výkonů podléhajících zpoplatnění, a to ve formátu - „mmrrrr“ (např. 052013).

Ceny za použití dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou fakturovány odděleně podle druhu dopravy (osobní, nákladní).

Vzájemně projednané sankční částky vyplývající ze Systému odměňování výkonu fakturují SŽDC i dopravci ve čtvrtletním cyklu v termínu do konce kalendářního měsíce, následujícího po posledním měsíci příslušného čtvrtletí, ve kterém důvod k uplatnění sankce vznikl. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za všechny odsouhlasené sankce v příslušném čtvrtletí. Splatnost faktury je 30 kalendářních dnů.

Rozlišení platby za projednané sankce, fakturované SŽDC dopravcům, je provedeno takto:

Účet = 17152393/0300 vedený u ČSOB,a.s. Praha

Variabilní symbol = číslo faktury

Specifický symbol = období, za které je cena fakturována, a to ve formátu - „qrrrr“ (např. 12014).

Ceny za traťový přístup ke službám v kapitole 5.3 a za služby v kapitolách 5.3, 5.4 a 5.5 jsou fakturovány samostatně.

SŽDC ani dopravci nejsou oprávněni provést úhradu jim vyúčtovaných cen a sankcí podle kapitoly 6 formou jednostranného zápočtu.

V Praze dne 18. 11. 2013

**Ing. Jiří Kolář, Ph.D. v.r.**  
generální ředitel