



Správa železniční dopravní cesty

Č.j. 53872/2011-OPD

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

vydává

**Prohlášení o dráze celostátní
a regionální**

platné pro jízdní řád 2011/2012

**ve znění provedené změny č.1/2011 účinné od 1.9.2011, ve znění provedené
změny č.2/2011 účinné od 8.12.2011**

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, přiděluje kapacitu dráhy 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“).

Obsah

1	OBECNÉ INFORMACE	7
1.1	ÚVOD	7
1.1.1	STÁTNÍ SPRÁVA VE VĚCÍCH DRAH ŽELEZNIČNÍCH	7
1.1.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MANAŽERU 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	13
1.5	STRUKTURA PROHLÁŠENÍ O DRÁZE	13
1.6	PLATNOST A ZMĚNY	13
1.6.1	OBDOBÍ PLATNOSTI	13
1.6.2	PROCES PROVÁDĚNÍ ZMĚN	14
1.7	DISTRIBUCE	14
1.8	KONTAKTY	14
1.9	RAILNET EUROPE – MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE MEZI PROVOZOVATELI DRAH	14
1.9.1	ONESTOPSHOP – OSS	14
1.9.2	RNE NÁSTROJE	15
1.10	SLOVNÍK POUŽITÝCH VÝRAZŮ	16
2	PODMÍNKY PŘÍSTUPU	17
2.1	ÚVOD	17
2.2	OBECNÉ PŘÍSTUPOVÉ POŽADAVKY	17
2.2.1	POŽADAVKY NA ŽADATELE O KAPACITU DRÁHY	17
2.2.2	KDO MŮŽE PROVOZOVAT DRÁŽNÍ DOPRAVU	17
2.2.3	LICENCE	18
2.2.4	BEZPEČNOSTNÍ CERTIFIKÁT – OSVĚDČENÍ DOPRAVCE	18
2.2.5	POKRYTÍ PROVOZNÍCH RIZIK	18
2.3	OBECNÉ OBCHODNÍ PODMÍNKY	18
2.3.1	RÁMCOVÁ SMLOUVA	18
2.3.2	SMLOUVA O PŘÍSTUPU	19
2.4	PRAVIDLA PROVOZU	21
2.4.1	VNITŘNÍ PŘEDPISY	21
2.4.2	VZÁJEMNÁ KOMUNIKACE PROVOZOVATELE DRÁHY S DOPRAVCEM	21
2.5	MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY	23
2.6	NEBEZPEČNÉ VĚCI	26
2.7	PODMÍNKY PROVOZU DRÁŽNÍCH VOZIDEL	26
2.8	PODMÍNKY PRO PERSONÁL ZAJIŠŤUJÍCÍ PROVOZ	27
3	INFRASTRUKTURA	28
3.1	ÚVOD	28
3.2	ROZSAH SÍTĚ	28
3.2.1	HRANICE SÍTĚ	28
3.2.2	MÍSTA STYKU DRAH	28
3.2.3	DALŠÍ INFORMACE	30
3.3	POPIS SÍTĚ	30
3.3.1	ZEMĚPISNÁ IDENTIFIKACE	31
3.3.2	PARAMETRY A LIMITY TRATÍ	33
3.3.3	ZABEZPEČENÍ PROVOZU A KOMUNIKAČNÍ SYSTÉMY	38
3.4	OMEZENÍ PROVOZU	39

3.4.1	SPECIALIZOVANÁ INFRASTRUKTURA	39
3.4.2	EKOLOGICKÁ OMEZENÍ.....	40
3.4.3	NEBEZPEČNÝ NÁKLAD.....	40
3.4.4	OMEZENÍ V TUNELU.....	40
3.4.5	OMEZENÍ NA MOSTECH.....	41
3.5	DOSTUPNOST INFRASTRUKTURY	41
3.5.1	ZJEDNODUŠENÉ ŘÍZENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	41
3.5.2	OMEZENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY.....	41
3.5.3	PERSONÁLNÍ OMEZENÍ DOSTUPNOSTI INFRASTRUKTURY	42
3.6	OSOBNÍ TERMINÁLY (STANICE)	42
3.7	NÁKLADNÍ TERMINÁLY (STANICE)	42
3.8	SERVISNÍ VYBAVENÍ.....	43
3.8.1	VLAKOTVORNÉ STANICE	43
3.8.2	ODSTAVNÁ NÁDRAŽÍ	44
3.8.3	STŘEDISKA PRO OPRAVY A ÚDRŽBU.....	44
3.8.4	MOŽNOST DOPLNĚNÍ PALIVA	44
3.8.5	TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	44
3.9	ROZVOJ INFRASTRUKTURY.....	45
4	<u>PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY</u>	<u>48</u>
4.1	ÚVOD.....	48
4.2	POPIS PROCESU PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	48
4.2.1	NÁLEŽITOSTI ŽÁDOSTI O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	48
4.3	ČASOVÝ ROZVRH PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTÍ O KAPACITU.....	50
4.3.1	ŘÁDNÁ ŽÁDOST O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY DO ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU	51
4.3.2	POZDNÍ ŽÁDOST O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY DO ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU	53
4.3.3	ŽÁDOST O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY DO ZMĚNY ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU	53
4.3.4	TERMÍNY PRO SESTAVU ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU A JEHO PLÁNOVANÝCH ZMĚN	54
4.3.5	INDIVIDUÁLNÍ AD HOC PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	54
4.3.6	INDIVIDUÁLNÍ AD HOC PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY VE ZBYTKOVÉ KAPACITĚ.....	56
4.3.7	SANKCE.....	58
4.4	PROCES KOORDINACE A PŘIDĚLENÍ	58
4.4.1	PROCES KOORDINACE	58
4.4.2	PROCES VYŘEŠENÍ SPORŮ	59
4.4.3	PŘETÍŽENÁ INFRASTRUKTURA; DEFINICE, PRIORITNÍ KRITÉRIA A POSTUPY	59
4.5	PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY PRO ÚDRŽBU, OBNOVU A ZVÝŠENÍ PROPUSTNOSTI	60
4.5.1	PROCES PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	60
4.6	NEVYUŽITÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY/PRAVIDLA PRO ZŘEKnutí SE PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY	60
4.7	MIMOŘÁDNÉ PŘEPRAVY A NEBEZPEČNÝ NÁKLAD.....	61
4.7.1	MIMOŘÁDNÉ PODMÍNKY PRO ZKOUŠKY DRÁŽNÍCH VOZIDEL.....	61
4.8	ZÁSADY PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH.....	61
4.8.1	PRINCIPY	62
4.8.2	OPERAČNÍ PRAVIDLA	62
4.8.3	PŘEDVÍDANÉ PROBLÉMY	62
4.8.4	NEPŘEDVÍDANÉ PROBLÉMY	62
5	<u>SLUŽBY.....</u>	<u>63</u>
5.1	ÚVOD.....	63
5.2	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK.....	63
5.3	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM A NABÍDKA SLUŽEB.....	63
5.3.1	POUŽITÍ ELEKTRICKÉHO NAPÁJECÍHO ZAŘÍZENÍ PRO TRAKČNÍ PROUD	64
5.3.2	ZAŘÍZENÍ PRO DOPLŇOVÁNÍ PALIVA	64
5.3.3	NÁDRAŽÍ PRO OSOBNÍ DOPRAVU, JEJICH BUDOVY A DALŠÍ ZAŘÍZENÍ.....	64
5.3.4	MÍSTA NAKLÁDKY A VYKLÁDKY PRO PŘEPRAVU VĚCÍ.....	64

5.3.5	SEŘAĎOVACÍ NÁDRAŽÍ	64
5.3.6	VLAKOTVORNÉ VYBAVENÍ	64
5.3.7	ODSTAVNÉ KOLEJE	65
5.3.8	ZAŘÍZENÍ PRO ÚDRŽBU A DALŠÍ TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ	65
5.4	DALŠÍ SLUŽBY	65
5.4.1	TRAKČNÍ PROUD	65
5.4.2	DODÁVKA PALIVA	66
5.4.3	SERVISY PRO VLAKY	66
5.4.4	POSUN A JINÉ SLUŽBY	66
5.4.5	SLUŽBY PRO MIMOŘÁDNÉ PŘEPRAVY A NEBEZPEČNÝ NÁKLAD	66
5.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY	66
5.5.1	PŘÍSTUP K TELEKOMUNIKAČNÍ SÍTI	67
5.5.2	POSKYTOVÁNÍ DOPLŇKOVÝCH INFORMACÍ	67
5.5.3	TECHNICKÁ PROHLÍDKA DRÁŽNÍCH VOZIDEL	67
6	POPLATKY	68
6.1	PRINCIPY ZPOPLATNĚNÍ	68
6.1.1	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK	69
6.1.2	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM UVEDENÝ V 5.3	69
6.1.3	SLUŽBY UVEDENÉ V 5.3	69
6.1.4	DALŠÍ SLUŽBY	69
6.1.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY	69
6.2	SYSTÉM ZPOPLATNĚNÍ	69
6.3	TARIFY	70
6.3.1	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK	70
6.3.2	TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM UVEDENÝM V 5.3	71
6.3.3	SLUŽBY UVEDENÉ V 5.3	72
6.3.4	DALŠÍ SLUŽBY	72
6.3.5	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY	72
6.4	KOMPENZAČNÍ REŽIM	72
6.5	ZMĚNY POPLATKŮ	73
6.6	USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE	73

PŘÍLOHY ¹	
A	Seznam kontaktů
B	Tabulka - výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních
C	Traťové rádiové systémy
D	Regulačním úřadem stanovená specifická pravidla a rámec zpoplatnění užití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah při provozování drážní dopravy
E	Plán investic – výběr
F	Rejstřík použitých pojmů
G	Formulář pro mezistátní studie tras a žádosti o trasu
H	Žádost o povolení přepravy mimořádné zásilky

¹ Údaje obsažené v přílohách odpovídají stavu a informacím známým ke dni vydání Prohlášení o dráze.

MAPY ²	
M1	Tranzitní koridory
M2	Kategorie drah, provozovatelé drah
M3	Označení tratí podle knižního Jízdního řádu
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 nákrešných Jízdních řádů
M12	Obvody Regionálních center provozu (RCP) a provozní obvody (PO)
M13	Kódy tratí pro kombinovanou dopravu

² Údaje obsažené v mapách odpovídají stavu a informacím známým ke dni vydání 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 66 00 30 08, se sídlem Nábřeží L.Svobody 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.

Pro více informací navštivte internetové stránky Ministerstva dopravy - www.mdcz.cz

1.1.1.2 Drážní úřad

Drážní úřad, IČ 61 37 94 25, 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 průkazy způsobilosti osob k řízení drážních vozidel,
- f) vydává průkazy způsobilosti určených technických zařízení tlakových, plynových, elektrických, zdvihacích, dopravních a drážních vozidel,
- g) vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení v provozu,
- h) ukládá pokuty podle stavebního zákona a zákona o dráhách,
- i) vykonává státní stavební dohled a státní dozor ve věcech drah.

Pro více informací navštivte internetové stránky Drážního úřadu - 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

1.1.2 Základní údaje o manažeru 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 zákon 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.

1.1.2.1 Předmět činnosti

SŽDC zajišťuje:

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty,
- přidělování kapacity dráhy 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.

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

Dále viz kapitola 1.9.1.

Výstupy z těchto činností využívá obsluha dráhy k operativnímu řízení drážní dopravy v zájmu efektivního a hospodárného využití dopravní cesty.

Pro více informací navštivte: <http://provoz.szdc.cz>

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 VIAMONT, a.s..

Provozovatel dráhy – VIAMONT, a.s.

Sídlo: Železničářská čp.1385, 400 03 Ústí nad Labem

IČ: 64651711

DIČ: CZ64651711

Právní forma: akciová společnost

tel: +420 475 300 101 nebo +420 475 300 111

fax: +420 475 300 100

e-mail: ustinl@viamont.cz

http: www.viamont.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: Hornopolní 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. V souladu s § 34c zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o dráhách, není popis těchto částí dráhy celostátní a regionální 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 Doprava, s.r.o.

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

Vlastník dráhy	KŽC Doprava, s.r.o.
Sídlo:	Meinlinova 336, 190 16 Praha 9
IČ:	27210481
DIČ:	CZ27210481
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
tel:	+420 776 628 728 nebo +420 608 801 830
fax:	+420 281 973 153
e-mail:	vlaky@kzc.cz
http:	www.kzc.cz

1.2 Účel

Dnem 1. května 2004 nabyl účinnosti zákon č. 103/2004 Sb., kterým se mění zákon č.266/1994 Sb., o dráhách. Součástí této novely je i změna ve způsobu přidělování kapacity dráhy, která spočívá v oddělení licenčního řízení od řízení o přidělování kapacity dráhy celostátní a regionální. Kompetence k přidělování kapacity dráhy celostátní a regionální jsou od tohoto data dány tzv. „přidělci“, kterým je pro dopravní cestu ve vlastnictví státu SŽDC. Na základě toho SŽDC přiděluje kapacitu dráhy za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů, a to stanovením rámcových časových tras vlaků.

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

K tomu SŽDC vydává toto Prohlášení o dráze, ve kterém zveřejňuje podrobné podmínky pro přidělování kapacity dráhy 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 dráhy 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 č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též “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 č.266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

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 přístupu na železniční dopravní cestu mezi SŽDC jako provozovatelem dráhy a dopravcem jsou tyto podmínky závazné pro obě smluvní strany.

SŽDC umožní všem dopravcům konzultovat návrh Prohlášení o dráze včetně návrhů jeho změn ještě před termínem jejich zveřejnění.

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

SŽDC nenes odpovědnost za případné ztráty nebo škody způsobené omyly nebo tiskovými chybami v Prohlášení o dráze.

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 jej v Převravním a tarifním věstníku.

Žadatel o přidělení kapacity dráhy 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 dráhy žadatelům včetně postupů při nedostatku kapacity dráhy,
- c) podmínky přístupu na dopravní cestu,
- d) podmínky pro přidělení kapacity dráhy na období přesahující platnost ročního Jízdního řádu a zásady uzavírání rámcových smluv o rezervaci kapacity dráhy s dopravci,
- e) možnost vzdání se přidělené kapacity dráhy při jejím nevyužívání,
- f) podmínky odebrání přidělené kapacity dráhy při jejím nevyužívání nebo částečném využívání včetně informace o ceně za nevyužívání přidělené kapacity dráhy,
- g) informace o ceně za přidělení kapacity dráhy a stanovení ceny za použití dopravní cesty,
- h) náležitosti žádosti o přidělení kapacity dráhy,
- i) podrobnosti o omezeních při přidělování kapacity dráhy,
- j) stanovení rezervní kapacity dráhy 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 10.12.2010 a údaje v něm obsažené jsou platné pro období platnosti ročního Jízdního řádu 2011/2012, tj. od 11.12.2011 do 8.12.2012.

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 a jejich zveřejnění v Převravním a tarifním věstníku.

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

SŽDC umožní všem zúčastněným stranám konzultovat návrh úprav ještě před termínem jejich zveřejnění.

1.7 Distribuce

SŽDC zveřejňuje oznámení o publikaci Prohlášení o dráze a jeho změnách v Převravním a tarifním věstníku.

Prohlášení o dráze celostátní a regionální, v české nebo anglické verzi, poskytuje SŽDC bezplatně ke stažení na svých internetových stránkách - www.szdc.cz.

1.8 Kontakty

Viz příloha "A".

1.9 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 mezinárodní dopravy na Evropské železniční infrastruktuře.

Cílem RNE je poskytovat podporu dopravcům při jejich mezistátních aktivitách (jak v osobní tak i v nákladní dopravě) zvyšování efektivity procesů manažerů infrastruktury. V současné době členové RailNetEurope harmonizují podmínky pro mezistátní železniční dopravu a představují společný přístup k propagaci Evropského železničního sektoru jako přínosu pro železniční průmysl napříč celou Evropou.

O úkoly RNE se stará 5 stálých pracovních skupin a ad hoc projektové skupiny koordinované Společnou kanceláří RNE, která sídlí v Rakousku ve Vídni.

V současnosti je RNE společenstvím 38 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

1.9.1 OneStopShop – OSS

Evropští manažeri infrastruktury a přidělci kapacity sdružení v RNE zakládají OneStopShop (OSS), která pracují jako síť zákaznických kontaktních míst v rámci RNE. Pokud dopravci

chtějí požádat o mezistátní trasu, tak stačí požádat jen jedno OSS ze sítě OSS, které zahájí celý mezinárodní koordinační proces.

Kontakty na OSS ŽDC 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).

1.9.2 RNE nástroje

1.9.2.1 RNE PCS

RNE PCS (dříve Pathfinder) je webová aplikace poskytovaná RNE infrastrukturním manažerům, přidělcům kapacity a žadatelům o trasu, provádějí 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 žádostí o mezistátní trasy. Zkrátka 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 nebo navštivte webové stránky aplikace RNE PCS <http://www.rne.eu/index.php/pcs.html>. Informace též zprostředkuje OSS SŽDC (oss@szdc.cz).

1.9.2.2 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 mezinárodních tras vlaků za několik vteřin po 24 hodin denně – včetně poplatků za vlakovou trasu, staničních poplatků a poplatků za posun.

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

Pro více informací napište na Help desk RNE CIS 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).

1.9.2.3 RNE TIS

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

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

- Přehledy informací o vlacích v reálném čase sbírané, centralizované a publikované na základě jízdy vlaku na většině RNE koridorech (v narůstajícím počtu zemí např. Rakousku, Belgii, Francii, Německu, Itálii, Lucembursku, Nizozemí, Slovinsku a Švýcarsku) jako jsou:
 - o Aktuální a historické informace o poloze vlaku
 - o Odsouhlasené denní informace o jízdním řádu
 - o Informace o zpoždění + důvodech zpoždění
- Poskytování sestav umožňujících sledování jízdy vlaku a informací o zpoždění v rámci stanoveného časového období

Dále je plánován třetí produkt, který umožní výměnu dat 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 nebo navštivte webové stránky aplikace RNE TIS <http://www.rne.eu/index.php/tis.html>.

1.10 Slovník použitých výrazů

Použité pojmy a jejich význam jsou uvedeny:

- a) v platném znění zákona č.266/1994 Sb., 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 “F”

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 č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí předpisy v platném znění.

2.2 Obecné přístupové požadavky

2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dráhy

Žádost o přidělení kapacity dráhy může u SŽDC podat žadatel, tj.:

- a) osoba, která má platnou licenci;
- b) osoba, se sídlem v jiném členském státě Evropských společenství s oprávněním provozovat nákladní drážní dopravu na dráze celostátní a regionální,
- c) mezinárodní sdružení oprávněných osob, pokud osoba, která je součástí mezinárodního sdružení, má sídlo na území České republiky;

2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu

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

- a) je držitelem platné licence pro provozování drážní dopravy (licenci v České republice uděluje na základě žádosti Drážní úřad, na území České republiky platí i licence udělená úřadem jiného členského státu Evropských společenství);
- b) 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);
- c) je finančně způsobilý k provozování drážní dopravy (finanční způsobilostí prokazuje dopravce Drážnímu úřadu 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);
- d) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné;
- e) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy - na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu přiděluje SŽDC;
- f) byla sjednána cena za užití dopravní cesty podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- g) má s provozovatelem dotčené dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;

- 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 společenství 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.du-praha.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 na dobu 5 let.

Pro další informace navštivte www.du-praha.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,

2.3 Obecné obchodní podmínky

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

2.3.1 Rámcová smlouva

SŽDC nabízí možnost uzavření rámcové smlouvy s žadatelem o kapacitu dráhy přesahující časové období jednoho ročního Jízdního řádu. Rámcová smlouva, která uvádí obecné

charakteristiky kapacity dráhy požadované žadatelem, musí respektovat obchodní potřeby žadatele i SŽDC.

Smluvní ujednání rámcové smlouvy nesmí vylučovat možnost použití dopravní cesty jinými žadateli a musí umožňovat úpravu nebo omezení svých podmínek tak, aby nezabraňovala 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 dráhy 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 dráhy na období přesahující platnost jednoho ročního Jízdního řádu je povinností žadatele, podat řádnou žádost o přidělení kapacity dráhy 8 měsíců přede dnem platnosti následujícího ročního Jízdního řádu.

V případě smluvního ujednání, které při přidělování kapacity dráhy 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 dráhy:

*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 přístupu

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.

Dopravce 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 o 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 dráhy 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	<i>Přidělování kapacity dráhy</i>
Článek 2	<i>Jízdní řád a plánování jízd vlaků</i>
Článek 3	<i>Omezení provozování dráhy</i>
Článek 4	<i>Předpisové podmínky</i>
Článek 5	<i>Zaměstnanci dopravce</i>
Článek 6	<i>Drážní vozidla</i>
Článek 7	<i>Mimořádné zásilky</i>
Článek 8	<i>Zpoždění vlaků</i>
Článek 9	<i>Mimořádné události</i>
Kapitola II	Zpoplatnění výkonů a služeb
Článek 10	<i>Ceny za přidělení kapacity dráhy</i>
Článek 11	<i>Ceny za použití dopravní cesty</i>
Článek 12	<i>Ceny za poskytnuté služby</i>
Článek 13	<i>Evidenze výkonů a služeb</i>
Článek 14	<i>Způsob úhrady cen</i>
Kapitola III	Další ujednání
Článek 15	<i>Odpovědnost za škody</i>
Článek 16	<i>Ukončení smluvního vztahu</i>
Článek 17	<i>Závěrečná ustanovení</i>
Příloha 1	<i>Ceny za přidělení kapacity dráhy, použití dopravní cesty a za poskytnuté služby</i>
Příloha 2	<i>Vnitřní předpisy provozovatele dráhy</i>

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 dráhách 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

2.4.1 Vnitřní předpisy

Souhrnný výčet vnitřních předpisů, určujících pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráhách celostátní a regionálních provozovaných SŽDC závazných pro dopravce je uveden na internetovém portále Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

Základní vnitřní předpisy určující pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráhách celostátní 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.

2.4.2.1 Zajištění vzájemné datové komunikace dopravců a SŽDC v rámci implementace TAF 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 DC. Pro komunikaci s IS dopravců se využívají standardy definované v rámci společné evropské implementace. Při postupné implementaci TAF TSI (Nařízení Evropské komise č.62/2006) a současně s přípravou 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 (dále jen SPIS). Podmínky pro vzájemnou datovou

komunikaci s připojení pro 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 řadě případů nabízí SŽDC 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 DC 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 současně se spuštěním IS KAPO pro konkrétního dopravce bude základní podmínkou zajištění vzájemné komunikace prostřednictvím IS, a to buď obsluhou IS nabízených SŽDC dopravcům nebo vzájemnou datovou výměnou mezi IS dopravců a SPIS, a opuštění předchozích způsobů komunikace založených na předávání informací v písemné formě mezi IS dopravce a SPIS, stejně jako mezi jednotlivými IS v rámci SPIS je zavedena jedinečná identifikace v souladu s procesem implementace TAF TSI. Tato jedinečná identifikace předpokládá jedinečnou identifikaci zejména následujících objektů:

a) obchodní případ – identifikace TR ID

- » tuto identifikaci vytváří dopravce ve svém IS a identifikátor jedinečně určuje objekt obchodní případ. Tento objekt je definován relací, požadovanou časovou polohou a požadovaným kalendářem dnů jízdy z výchozího bodu. V rámci jednoho dne může být pod stejnou identifikací použit pouze jeden obchodní případ,

b) žádost o trasu – identifikace PR ID

- » tuto identifikaci vytváří dopravce v rámci procesu podání žádosti o vlakovou trasu. Objekt je definován relací, požadovanou časovou polohou a požadovaným kalendářem dnů jízdy z referenčního bodu. V rámci jednoho dne smí být použit jen jedna žádost o trasu se shodným ID,
- » 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,
- » pro jednu žádost o trasu může být přiděleno IM 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 a současně jedna vlaková trasa 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 vyžadují přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření na některé z železničních správ zúčastněných na přepravě.

Za mimořádné zásilky (dále MZ) se považuje:

- a) zásilky s překročením ložné míry (dále PLM): jsou zásilky, které svými rozměry a se zřetelem k předepsanému omezení ložné šířky překračují ložnou míru příslušné železniční správy (viz Nakládací směrnice UIC, Svazek 1, tabulka 2 – dříve Příloha II k RIV 2000).
- b) zásilky s mimořádnou hmotností:
 - » zásilky, jejichž hmotnost překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě.
 - » hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje) max. do konstrukční únosnosti vozu.
 - » zásilky na vozech s více než 8 nápravami.
 - » zásilky, které nemohou být přepraveny až do stanice určení bez překládky, jestliže hmotnost jednotlivých kusů je větší než 25 tun nebo jsou naloženy na hlubinových vozech (platí jen pro překládku na železniční správy s jiným rozchodem).
- c) zásilky s mimořádnou délkou:
 - » náklad, který svojí délkou přesahuje krajní nápravu, nebo otočný čep podvozkového vozu o délku uvedou v následující tabulce:

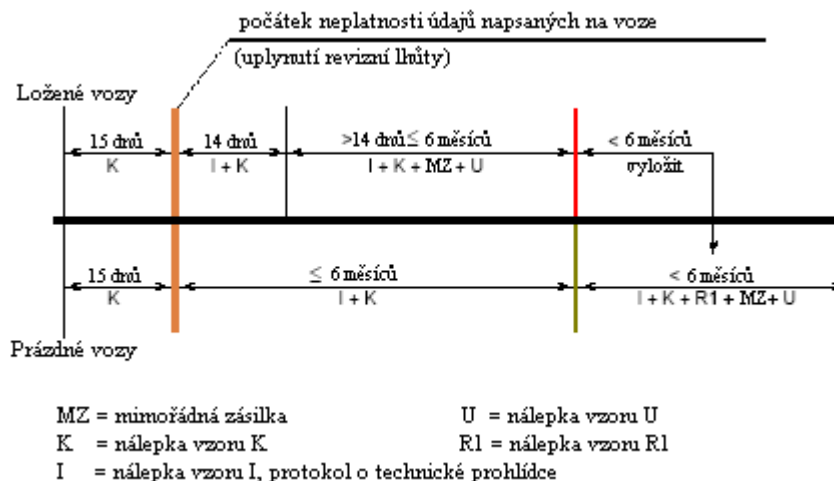
při rozvoru nebo vzdálenosti otočných čepů vozu:	přesahuje-li náklad více než o:
6,0 m	3,5 m
7,0 m	4,0 m
8,0 m	4,5 m
9,0 m	5,0 m
10,0 m	5,5 m
11,0 m	6,0 m
12,0 m a více	6,5 m

- » tuhé ložné jednotky na dvou nebo více vozech s opleny/klužnými otočnými opleny.

- » zásilky ohebných ložných jednotek o délce větší než 36 m na více vozech.

d) ostatní zásilky:

- » náklad, který není zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (Nakládací směrnice UIC, svazek 1 nebo 2) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění (např. "Příklad k nakládání" na růžovém papíru).
- » zásilky, které mají přejít na lodní převozy (trajekty), pokud nevyhovují podmínkám uvedeným v Úmluvě AVV, příloha 11, přípojek 1.
- » ložené nebo prázdné vozy, které nemají označení RIV nebo rastr přechodnosti podle Úmluvy AVV, příloha 11, bod 2.2.
- » zásilky železničních kolejových vozidel na vlastních kolech, která jsou sama předmětem přepravní smlouvy, pokud nenesou označení RIV/RIC nebo rastr přechodnosti podle Úmluvy AVV, příloha 11, bod 2.2.
- » železniční kolejová vozidla a speciální vozidla na vlastních kolech s technickými zvláštnostmi (hnací vozidla, motorové jednotky, stavební stroje, jeřáby apod.), která smí být dopravována pouze za zvláštních technických a provozních podmínek.
- » vozy, u nichž byla překročena lhůta pro provedení revize (viz AVV, příloha 11)
 - i. ložené vozy: o více než 14 dnů a o méně než 6 měsíců
 - ii. prázdné vozy: o více než 6 měsíců..



Obrázek 1 Lhůta pro provedení revize

- » zásilky přepravované v železničních vozidlech o rozchodu 1520 mm, převázaných na rozchod 1435 mm a vlastní přeprava těchto vozů.
- » zásilky ložných jednotek kombinované dopravy, které nesplňují některou z podmínek pro kombinovanou dopravu KLV podle vyhlášky UIC 596-6 (tj. nejsou přepravovány v příslušném kódu po kódovaných tratích a ve stanovených vlacích).

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) nejméně 15 dnů před zamýšleným zahájením přepravy. Požadavek podává dopravce v českém jazyce:

- a) na formuláři „Žádost o povolení přepravy mimořádné zásilky po tratích provozovaných SŽDC“ elektronicky nebo faxem a na adresu nebo čísla uvedená v záhlaví formuláře, případně osobně. Vzor formuláře je uveden na portále Provozování dráhy – Přístup na ŽDC, Mimořádné zásilky;
- b) prostřednictvím internetového formuláře aplikace „MIMOZA“ umístěné na portále Provozování dráhy: <http://provoz.szdc.cz/MIMOZA>, v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze této aplikace;
- c) prostřednictvím výměny dat mezi IS dopravce a aplikací MIMOZA, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody.

Mezistátní přeprava MZ musí být předem harmonizována se spolupracujícími dopravci na železničních infrastrukturách. Pro zajištění harmonizace přepravy MZ slouží vyhláška UIC 502-1, která je závazná pro všechny železniční podniky a upravuje postupy souhlasování a povolování MZ v mezistátní přepravě MZ.

Doprava MZ na pohraničním úseku SŽDC je podmíněna odsouhlasením MZ na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury spolupracujícímu dopravci.

Žádost od dopravce URMIZA přijme, posoudí a pokud není úplná nebo obsahuje věcné chyby, vyzve dopravce k doplnění nebo opravě. Prověří navrhovanou přepravní cestu, stanoví podmínky pro přepravu MZ a vydá dopravci „Povolení pro mimořádnou zásilku CZ xxx“, v němž je uvedena i jeho platnost. Platí zásada, že přidělené souhlasové číslo MZ platí pro jednu zásilku s určitými rozměry, hmotností, způsobem naložení a stanicí odesílací, určení nebo pohraniční přechodovou stanicí. Pokud bude přepravováno více různých mimořádných zásilek v jedné vozové skupině nebo vlaku, musí na to být upozorněno. V tomto případě může být podána souhrnná žádost pro více zásilek pod jedním souhlasovým číslem. Jakákoliv změna oproti údajům uvedeným v povolení musí být znovu projednána a odsouhlasena.

Doprovce je odpovědný za to, že

- a) náklad je naložen na vozech uvedených v povolení a zajištěn;
- b) skutečné míry kritických bodů zásilky s PLM souhlasí s údaji uvedenými v povolení;
- c) nařízené podmínky pro přepravu MZ jsou splněny;
- d) zásilka je označena příslušnými nálepkami pro přepravu MZ.

Nálepka pro MZ vzor U je uvedena na portále provozování dráhy. Nálepka vzor O je uvedena na portále provozování dráhy a používá se jen u zásilek s PLM, které mají být přepraveny v určitém směrovém postavení. Určení směru se uvede v povolení.

Připravenost k přepravě MZ dopravce ohlásí na URMIZU za účelem vydání depeše „Příkaz k dopravě MZ/SV“. Stanovuje podmínky pro dopravu MZ a platí pro konkrétní přepravu nebo pro opakovanou přepravu s platností do určité doby.

Za projednání a stanovení podmínek přepravy mimořádné zásilky přísluší SŽDC, jako provozovateli dráhy, odměna, stanovená ceníkem zveřejněným v Přepravním a tarifním věstníku

Kontakty:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor provozování dráhy - URMIZA
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Pracoviště:

Praha 8, Křižíkova 2
tel.: +420 972 232 761
tel.: +420 972 233 405
fax: +420 972 233 690
e-mail: urmiza@szdc.cz

Olomouc, Nerudova 1
tel.: +420 972 741 258
fax.: +420 972 741 203
e-mail: urmiza@szdc.cz

Na regionální dráze Milovice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem nabízí provozovatel této dráhy společnost Advanced World Transport a.s. uzavření nebo zprostředkování uzavření smlouvy týkající se přepravy nebezpečných věcí a nadrozměrných zásilek. Více informací sdělí přímo provozovatel této dráhy.

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

2.6 Nebezpečné věci

Dopravce 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.

2.7 Podmínky provozu drážních vozidel

Základní pravidla provozu drážních vozidel na dráze celostátní a regionální stanovuje zákon č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

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.

Pro další informace, navštivte www.ducr.cz

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

Dopravce 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.

Dopravce, 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 a odbornou způsobilost zaměstnanců zajišťujících provoz stanoví vyhláška č.101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

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.

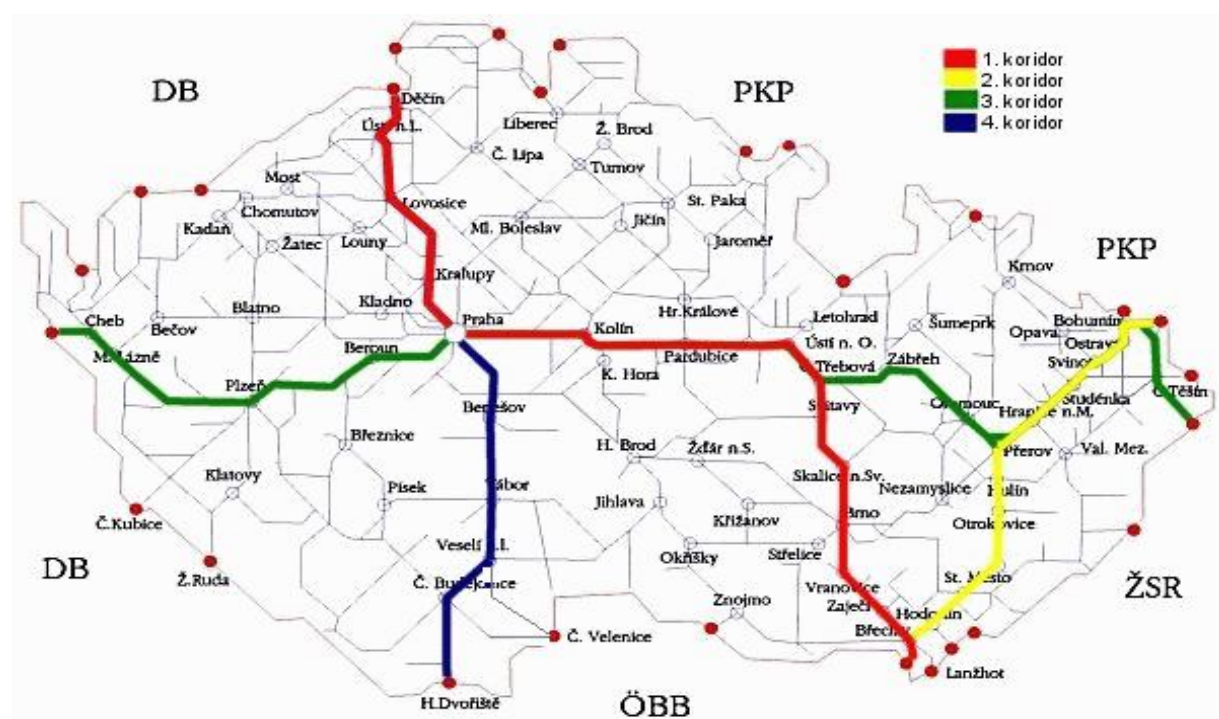
3 INFRASTRUKTURA

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) 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 Hranice sítě



Obrázek 2 Hranice sítě

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)

SŽDC

Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2011/2012

Místo styku	Cizí železniční správa
Lanžhot st.hr. (km 11,395)	Železnice Slovenské republiky (ŽSR)
Břeclav st.hr. (km 77,992)	Rakouské spolkové dráhy (ÖBB)
Šatov st.hr. (km 87,660)	Rakouské spolkové dráhy (ÖBB)
České Velenice st.hr. (km 163,100)	Rakouské spolkové dráhy (ÖBB)
Horní Dvořiště st.hr. (km 61,097)	Rakouské spolkové dráhy (ÖBB)
Železná Ruda st.hr. (0,000)	Německá dráha (DB Netz)
Česká Kubice st.hr. (km 184,102)	Německá dráha (DB Netz)
Cheb st.hr. (km 140,587)	Německá dráha (DB Netz)
Aš st.hr. (km 29,601)	Německá dráha (DB Netz)
Vojtanov st.hr. (km 51,897)	Německá dráha (DB Netz)
Kraslice st.hr. (27,452)	Německá dráha (DB Netz)
Potůčky st.hr. (km 46,502)	Německá dráha (DB Netz)
Vejprty st.hr. (km 35,391)	Německá dráha (DB Netz)
Dolní Žleb st.hr. (km 11,859)	Německá dráha (DB Netz)
Dolní Poustevna st.hr. (26,271)	Německá dráha (DB Netz)
Jířikov st.hr. (km 97,690)	Německá dráha (DB Netz)
Varnsdorf staré nádr. st.hr. (km 13,706)	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Varnsdorf st.hr. (km 11,459)	Německá dráha (DB Netz)
Hrádek nad Nisou st.hr. (km 21,769)	Německá dráha (DB Netz)
Černousy st.hr. (km 200,107)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Harrachov st.hr. (km 40,111)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Královec st.hr. (km 62,089)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Meziměstí st.hr. (km 92,774)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Lichkov st.hr. (km 113,243)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Mikulovice st.hr. (km 51,500)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Jindřichov ve Slezsku st.hr. (km 25,694)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Bohumín-Vrbice st.hr. (km 4,275)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Bohumín st.hr. (km 279,628)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Petrovice u Karviné st.hr. (km 292,602)	Polské státní dráhy (PKP-PLK)
Český Těšín st.hr. (km 139,112)	Polské státní dráhy (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 určena k uspokojování poptávky po železniční dopravě na celém území České republiky a plní požadavky cizích železničních správ na přechod vlaků přes hranice státu. Dráhou celostátní tvoří ucelená konvenční železniční síť na území České republiky a je vymezená státními hraničními přechody, kde se stýká s železnicemi cizích železničních správ.

Součástí dráhy celostátní jsou na území České republiky i tratě vyjmenované ve sdělení Ministerstva dopravy č.111/2004 Sb., o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému. Tyto zvláště vyjmenované tratě tvoří součást evropské dopravní sítě budované nebo modernizované pro konvenční nákladní železniční dopravu a kombinovanou železniční dopravu a pro drážní vozidla provozovaná na těchto dráhách.

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.

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

3.3.1 Zeměpisná identifikace

Základní charakteristika železniční sítě

délka tratí celkem (km)	9 487
Jednokolejné (km)	7 557
dvoukolejné a vícekolejné (km)	1 907
délka elektrizovaných tratí (km)	3 078
AC 25 000 V/50Hz (km)	1 305
DC 3 000 V (1 500 V) (km)	1 774
délka úzkorozchodných tratí (km)	23
stavební délka kolejí celkem (km)	15 616

délka tratí s rychlostí (km)	
do 80 km.h ⁻¹ (km)	7 315
od 81 do 120 km.h ⁻¹ (km)	1 679
od 121 do 159 km.h ⁻¹ (km)	117
160 km.h ⁻¹ a více (km)	379
počet výhybek (ks)	22 754
počet mostů (ks)	6 715
celková délka mostů (m)	149 399
počet tunelů (ks)	158
celková délka tunelů (m)	42 927
počet úrovnových přejezdů (ks)	8 296
délka kolejí vybavených	
automatickým blokem	2 861
automatickým hradlem	1 331
reléovým poloautoblokem	1 051
hradlovým poloautoblokem	353
délka tratí vybavených	
vlakovým zabezpečovačem (km)	1 516
dálkovým ovládním stanic (km)	467
počet stanic vybavených zabezpečovacím zřízením	
elektronickým	169
hybridním	39
releovým	431
elektromechanickým (mechanickým)	700
dálkově ovládaným	98

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 ZGB pro dráhu normálního rozchodu vycházejí z průjezdných průřezů Mezinárodní železniční unie (vyhláška UIC č.506), které byly vytvořeny na základě vztažných kinematických obrysů pro vozidla GB a GC. Tratě a místa, kde je nutno dodržet průjezdny průřez Z GB jsou uvedeny na Protále provozování dráhy.

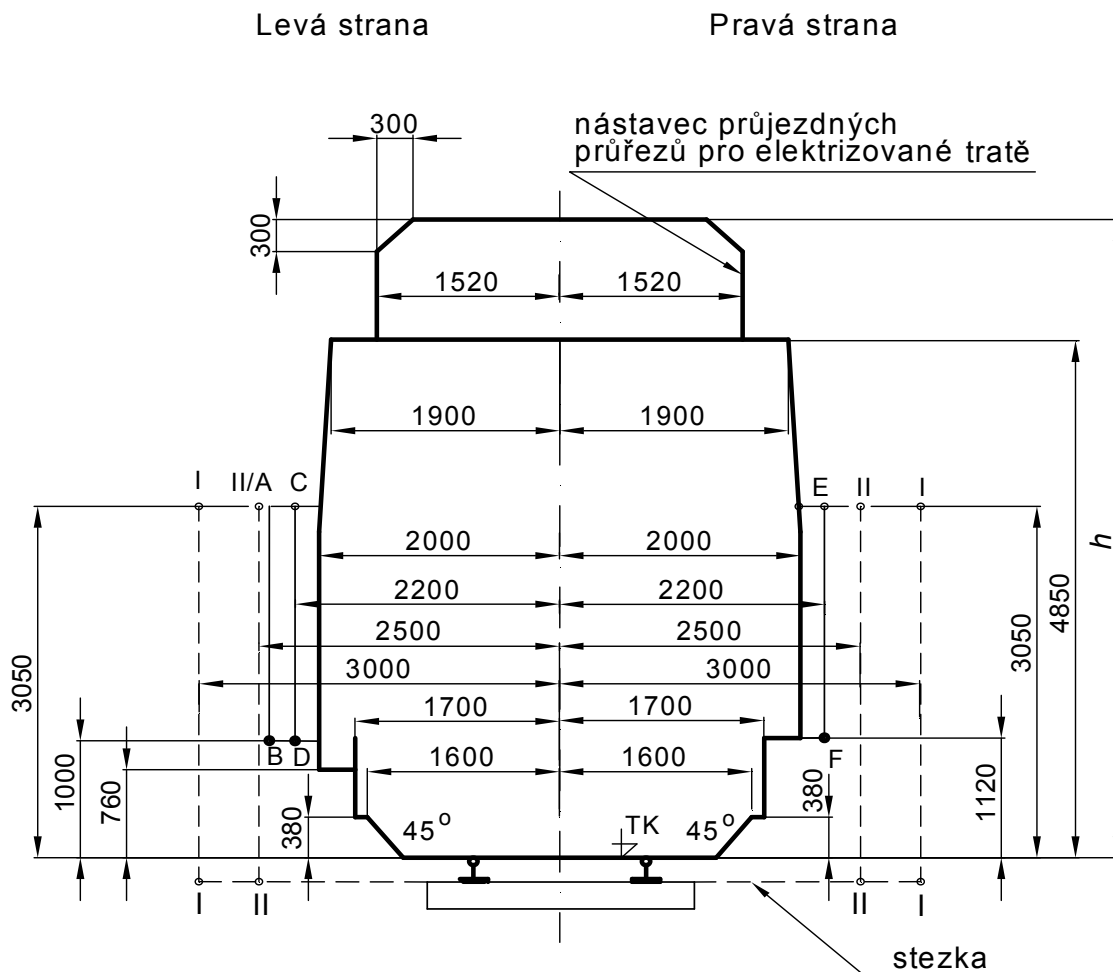
Průjezdny průřez Z-GČD pro dráhu normálního rozchodu vychází ze vztažného kinematického obrysu pro vozidla GČD.

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 3) 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 4) se uplatňuje při posuzování stávajících staveb a zařízení na všech železničních dráhách ČR a při novostavbách a rekonstrukcích staveb a zařízení na regionálních dráhách.

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.

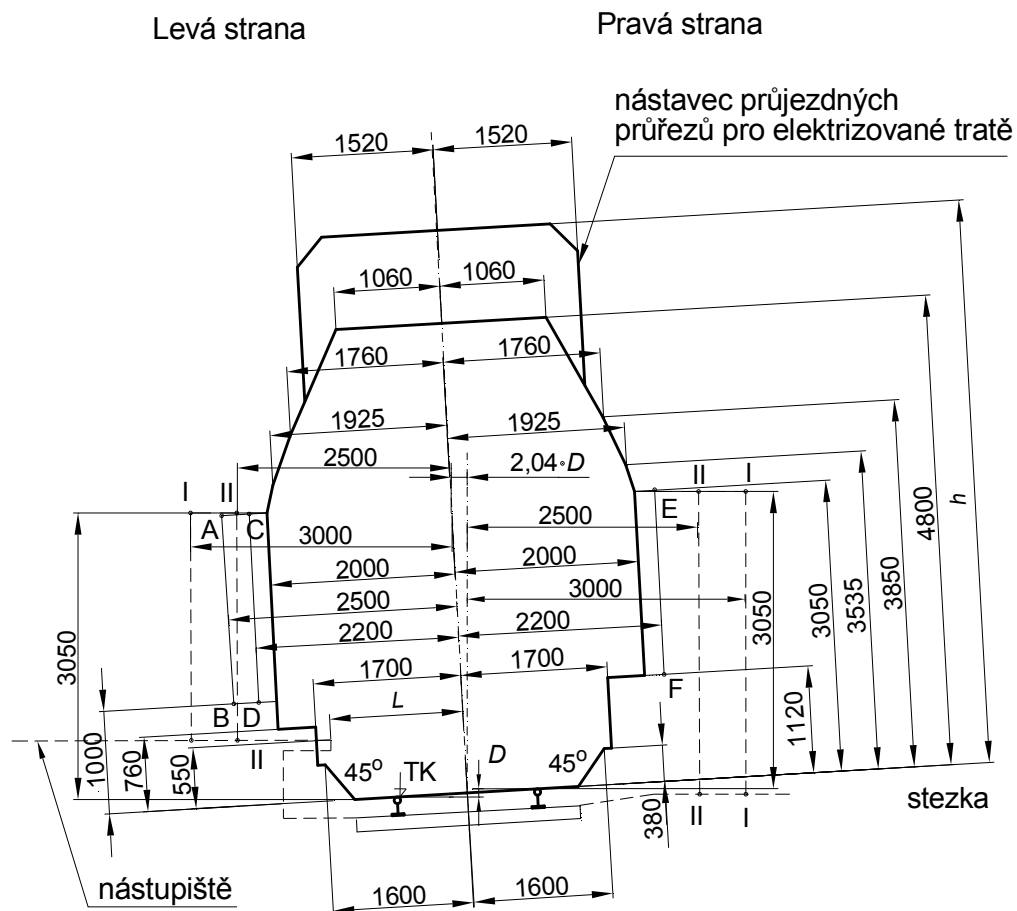
Do průjezdného průřezu mohou zasahovat pouze zařízení, která mění svou polohu při součinnosti s vozidly (kolejové brzdy v pracovní poloze, trolejové dráty na elektrizovaných tratích apod.), mají-li tato zařízení uvnitř průjezdného průřezu přesně vymezený dotyk s částmi vozidel, pro něž jsou určena, a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



Obrázek 3 Obrys průjezdného průřezu Z-GC 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 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 4 Obrys průjezdného průřezu Z-GČD a volného schůdného a manipulačního prostoru (platí pro přímou kolej a poloměr oblouku $R \geq 250$ m)

V Obrázek 4 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.

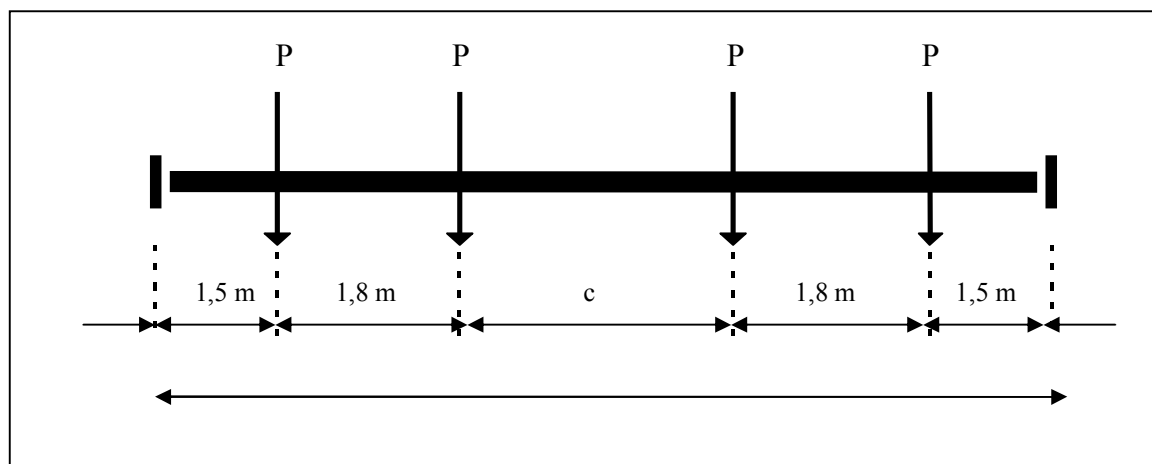
3.3.2.2 Limity zatížení tratí

Tratě dráhy celostátní a drah regionálních se zařazují do traťových tříd zatížení s příslušnou přidruženou rychlostí podle toho, jakými nejúčinnějšími 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 5) a v tabulce:



Obrázek 5 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

Trat'ová třída	Hmotnost na nápravu (P) [t]	Hmotnost na jednotku délky(p) [t/m]	c [m]	d [m]
D3	22,5	7,2	5,90	12,50
D4	22,5	8,0	4,65	11,25
D4xL	22,5 (20) *)	8,0 (7,4) *)	6,50 (6,00) *)	18,30 (15,00) *)
E4	25	8,0	5,90	12,50
E5	25	8,8	4,75	11,35

*) 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 25kV/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.

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 a místní rádiové systémy:

- mobilní rádiová síť v systému GSM-R
- traťový rádiový systém – TRS
- systém ASCOM
- simplexní spojení v pásmu 150 MHz

Viz příloha "C" a mapa "M10".

3.3.3.4 ATC systémy

Přenos informací mezi ústřednou staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a ústřednou vlakového zabezpečovacího zařízení zajišťuje nízkokapacitní liniový vlakový zabezpečovač s frekvenčně impulsním kódem (VZ), který splňuje požadavky bezpečnosti železničního provozu.

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.

Vlakový zabezpečovač LS 90 doplněný prvky automatického vedení vlaku představuje rozvinutý řídicí systém třídy ATC (Automatic Train Control). Systém zajišťuje bezpečnou, plynulou a úspornou jízdu vlaků obsluhovaných jedním strojvedoucím, jehož práce při řízení je značně zjednodušena.

Specifikace národních vlakových zabezpečovacích zařízení jsou součástí TSI CCS pro síť konvenčních tratí (Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení).

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 (např. zjištění závady a poruchy diagnostickým zařízením)
- omezení provozování dráhy podle zákona o drahách,
- jednání třetích osob,
- vyhlášení regulačních opatření v železniční dopravě za krizových stavů,

a není v těchto případech 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.

3.4.1 Specializovaná infrastruktura

SŽDC omezuje přidělování kapacity dráhy 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 přidělování kapacity dráhy na dráze celostátní v trat'ových úsecích, které jsou vybaveny dálkovým ovládním zabezpečovacího zařízení (DOZ) a kde je m.j. podmínkou přístupu na dopravní cestu vybavení hnacího, řídicího nebo speciálního vozidla vozidlovou radiostanicí schopnou plně spolupracovat s použitým systémem trat'ového rádiového spojení. Jedná se o úseky Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou, Břeclav – Přerov – Polanka nad Odrou, Ostrava-Svinov – Opava východ, Kadaň – Karlovy Vary, Bakov nad Jizerou – Česká Lípa, Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod, Šumperk – Bludov – Zábřeh na Moravě, České Budějovice – Horní Dvořiště, České Budějovice – České Velenice, Horní Cerkev – Tábor, Jihlava – Havlíčkův Brod, Krnov – Jindřichov ve Slezsku, Střelice – Moravský Krumlov (Ivančice), Letohrad – Dolní Lipka, Veselí nad Moravou – Luhačovice, Svitavy – Žďárec u Skutče – Chrudim, Přelouč – Prachovice, Plzeň – Žatec západ, Plzeň – Klatovy, Zdice - Písek a Plzeň – Cheb.

Viz příloha "C".

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.

Obvod železniční stanice Jedlová se na základě rozhodnutí okresního úřadu Děčín č.ev. 050/4964/99/235/ZF ze dne 30.8.1999 nachází v II. pásmu hygienické ochrany vod vodárenské nádrže Chřibská, v důsledku toho je zakázáno v obvodu železniční stanice Jedlová:

- » 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. Tímto postupem není dotčeno právo dopravců na náhradu škody.

SŽDC zveřejňuje na svých internetových stránkách <http://provoz.szdc.cz> 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 dráhy 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.

S ohledem na plán investičních akcí může SŽDC omezit přidělování kapacity dráhy v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a v železničních uzlů. SŽDC umožní dopravcům využití jiné volné kapacity dráhy 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 č.266/1994, Sb. v platném

znění, důvodem opravňujícím SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části.

Viz kapitola 4.5 a příloha "E".

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 dráhy může SŽDC v části denní doby přiměřeně omezit využití kapacity dráhy výlukou služby dopravních zaměstnanců. Takovéto omezení dostupnosti infrastruktury zohledňuje SŽDC v procesu ad-hoc přidělování kapacity dráhy a může navrhnout žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, 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:

- 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:

- 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 úrovně nástupišť je 200 mm (poslední nástupiště, přes které se dále nepřechází, 250 mm) nad úroveň temena hlavy kolejnice. Výška ostrovních nástupišť je 550 mm nad úroveň 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 internetové adrese: <http://provoz.szdc.cz/>.

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 vybraných seřadovacích železničních stanic dráhy celostátní uvádí tabulka:

Název seřadovací 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
Č. Budějovice seř.n.	21	801	1246
Č. Třebová směr.sk.	32	739	1463
Český Těšín	8	679	1004
Děčín hl.n.	10	687	558
Havlíčkův Brod	13	716	660
Hradec Králové hl.n.	11	764	639
Cheb	15	637	422
Kolín	11	600	525
Kralupy nad Vltavou	11	694	590
Liberec	12	572	336
Most nové nádraží	33	849	1374
Nymburk seř.n.	17	800	2186
Olomouc pravé přdn.	15	855	876
Ostrava levé n.	20	781	1169
Ostrava pravé n.	19	830	1680
Pardubice hl.n.	10	737	638
Plzeň seř.n.	21	833	830
Praha-Libeň	11	744	1033

Název seřadovací stanice (obvodu)	Počet relačních kolejí	Max. délka relačních kolejí	Denní výkonnost v rozposunovaných vozech
Přerov přednádraží	22	542	822
Turnov	10	500	237
Třinec	6	771	675
Valašské Meziříčí	11	602	808

Podrobné informace o každé vlakové stanici i o poskytovaných službách poskytuje provozovatel příslušné dráhy na vyžádání.

Kontakty na provozovatele drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.2 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.

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.

Kontakty na vlastníky drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.4.

3.8.5 Technická zařízení

Technické vybavení nákladních stanic je v seznamu stanic vyjádřené následujícími symboly:

- j Stanice má pevný jeřáb. U zkratky je uvedena nosnost jeřábu v tunách (příklad: j 40)
- k Stanice má kolejovou váhu. Nosnost váhy v tunách a délka můstku váhy v metrech je uvedena zlomkem, jehož číselník udává nosnost a jmenovatel délku můstku váhy (příklad: k 50/12). Je-li ve stanici více kolejových vah, uvádí se jen váha s nejvyšší nosností.
- obr Stanice má obrýsnici. U zkratky je uvedena římskou číslicí příslušná ložná míra (příklad: obr I).
- rb Stanice má boční rampu
- rč Stanice má čelní rampu
- rbč Stanice má boční i čelní rampu

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

Kontakty na provozovatele drah jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.2 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 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 naklápěcími 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 naklápěcími 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 dopravnách s kolejovým rozvětvením:

- rekonstruují koleje předjízdny;
- zřizují nové dopravní (příp. manipulační) koleje výhradně při jejich průkazně doložené nezbytnosti;
- provádějí úpravy konfigurace ostatních staničních kolejí vyplývajících z nové polohy kolejí hlavních, předjízdných a z nové polohy nástupišť nebo jiných nákladních inženýrských objektů;
- nahrazují koleje cizích vlastníků, odstraněné v důsledku změn konfigurace kolejiště;
- redukují 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 dráhy 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 "E".

Nedílnou součástí rozvoje infrastruktury SŽDC je postupná realizace „Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel“, použitím indikátorů horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátorů horkých brzd a obručí (IHO) a indikátorů plochých kol (IPK)“, 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),
- zajištění ochrany železničního svršku i dalších součástí železniční infrastruktury, zejména v modernizovaných úsecích, před vlivem „plochých kol“ při použití indikátoru plochých kol (IPK),
- zvýšení bezpečnosti při jízdě vlaku tunelem a splnění požadavků na požární zabezpečení železničních tunelů diagnostickým zařízením IHL+IHO,
- 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,
- zapojení instalovaných diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK do celostátního informačního systému diagnostiky závad na jedoucích vozidlech,

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;

Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2011/2012

- ŽST Č.Budějovice, TÚ Č.Budějovice – H.Dvořiště, km 109,570 (tr.k.č.1); IHL+IHO+IPK;
- ŽST Karlovy Vary hor.n., 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 Tábor – Veselí n. L., km 72,315 (tr.k.č.2); IHL+IHO;
- ŽST Benešov u Prahy, TÚ Praha hl.n. – Benešov u Prahy, km 149,150 (tr.k.č.1); IHL+IHO;
- ŽST Zábřeh na Moravě, TÚ Zábřeh na Moravě – Olomouc hl.n., km 49,760 (tr.k.č.2); IHL+IHO;
- ŽST Zábřeh na Moravě, TÚ Zábřeh na Moravě – Česká Třebová, km 29,090 (tr.k.č.1); IHL+IHO;

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 Horusice, km 31,515 (obousměrně);
- 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 DRÁHY

4.1 Úvod

Kapacita dráhy, tj. její využitelná propustnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dopravní cesty v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlaků, které je možno dopravovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy.

Kapacitu dráhy více kolejových úseků trati zjišťuje SŽDC pro každou kolej zvlášť podle stanovené organizace vlakové dopravy.

SŽDC, v souladu s § 34b zákona o dráhách, přiděluje kapacitu dráhy, a to na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu.

4.2 Popis procesu přidělení kapacity dráhy

SŽDC přidělí kapacitu dráhy pouze tehdy, pokud žadatel podal a doložil svou žádost v souladu s Prohlášením o dráze a kapacita dráhy to dovoluje.

4.2.1 Náležitosti žádosti o přidělení kapacity dráhy

4.2.1.1 Žádost o přidělení kapacity dráhy

Žádost o přidělení kapacity dráhy podává žadatel na SŽDC v českém jazyce elektronicky, a to:

- pro řádné žádosti o přidělení kapacity dráhy a vlakové trasy do ročního Jízdního řádu, pozdní žádosti do ročního Jízdního řádu a žádosti do pravidelných změn ročního Jízdního řádu prostřednictvím národního IS pro sestavu ročního Jízdního řádu nebo IS RNE PCS, v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze těchto aplikací;
- pro žádosti ad-hoc a pro žádosti ad-hoc ve zbytkové kapacitě:
 - i. prostřednictvím internetového formuláře aplikace „KADR“ umístěné na portále Provozování dráhy: <http://provoz.szdc.cz/KADR>, v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze této aplikace;
 - ii. prostřednictvím elektronické výměny dat mezi IS dopravce a aplikací KADR, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody;
 - iii. u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a KADR bude informovat provozovatel dráhy dopravce na portále Provozování dráhy <http://provoz.szdc.cz>.

Řádné žádosti a pozdní žádosti o vnitrostátní trasu do ročního Jízdního řádu a žádosti o vnitrostátní trasu do jeho pravidelných změn lze též podat písemně na předepsaném formuláři „RNE Žádost o trasu“ v českém nebo anglickém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:

- a) poštou na adresu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00;
- b) 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;

- c) faxem na číslo +420 972 232 619, přičemž originál podání žádosti musí být dodatečně doručen v souladu s ustanovením písmena a) - b) tohoto odstavce, a to nejpozději do tří pracovních dnů ode dne doručení faxu;
- d) prostřednictvím datové schránky SŽDC;
- e) elektronickou poštou ve formátu *.rtf, *.doc, *.xls, *.pdf, *.htm na adresu oss@szdc.cz, přičemž podání žádosti musí být ověřeno elektronickým podpisem nebo originál podání žádosti musí být dodatečně doručen v souladu s ustanovením písmena a) - b) tohoto odstavce, a to nejpozději do tří pracovních dnů ode dne doručení e-mailu.

Za doručení žádosti se považuje datum a čas:

- » postoupení žádosti o kapacitu dráhy a trasu v KADR nebo IS pro sestavu ročního Jízdního řádu,
- » razítka podatelny SŽDC v případě písemné žádosti,
- » zaevidování žádosti dopravce uplatněné telefonicky,
- » datum a čas doručení zprávy zaslané prostřednictvím faxu a elektronické pošty, je-li doplněna elektronickým podpisem oprávněné osoby žadatele.

V případě mimořádných situací na straně dopravce nebo provozovatele dráhy může dopravce požádat o vlakovou trasu v režimu ad-hoc a ve zbytkové kapacitě též telefonicky. V tomto případě musí dopravce svou žádost neprodleně podat i písemně. Písemná forma žádosti o přidělení kapacity dráhy ad hoc a ve zbytkové kapacitě je vázána na předepsaný formulář.

V případě nepředpokládaného výpadku KADR lze žádosti na ad hoc kapacitu dráhy též podat písemně v českém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:

- a) faxem:
 - » pro mezistátní žádosti na on-line pracoviště přidělcce kapacity dráhy viz příloha A
 - » pro vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozovatele dráhy – viz příloha A;
- b) elektronickou poštou ve formátu *.rtf, *.doc, *.xls, *.pdf, *.htm na adresu :
 - » mezistátní žádosti oss@szdc.cz,
 - » vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozovatele dráhy – viz příloha A.

4.2.1.2 Povinné údaje v žádosti

Žadatel je povinen v žádosti uvést:

- a) obchodní firmu, identifikační číslo a sídlo žadatele; v případě žádosti o mezinárodní trasy i spolupracující dopravce na příslušných sousedních infrastrukturách;
- b) popis požadované kapacity dráhy, tj. vlakové trasy, která vyjadřuje logické spojení výchozí a cílové stanice (příp. styku vzájemně zaústěných drah) a uvedení nácestných stanic 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, a délky, režimu brzdění, maximální výměry brzdících procent a jízdního odporu;
- e) druh trakce, a řady a počty hnacích drážních vozidel, jejich funkce, uvedení požadavku na plánovaný přepřah hnacích vozidel, apod.
- f) časový rozsah požadované kapacity dráhy (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.

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 odstavců 4.3.1.4 a 4.3.1.5, a zda řádná žádost bude změněna na pozdní.

4.2.1.3 Další potřebné doklady

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

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

4.3 Časový rozvrh podávání žádostí o kapacitu

Proces přidělování kapacity dráhy 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 dráhy pracujících v organizaci RNE.

Žádosti o přidělení kapacity dráhy se dělí na:

- a) řádnou žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu;
- b) pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu;
- c) žádost o přidělení kapacity dráhy do změny ročního Jízdního řádu;
- d) žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy;
- e) žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy ve zbytkové kapacitě dráhy.

Účastníci procesu přidělování kapacity dráhy podle a) – d) jsou:

- dopravce – žadatel;
- přidělcce kapacity dráhy – SŽDC - Odbor jízdního řádu a kapacity dráhy

Účastníci procesu přidělování kapacity dráhy podle e) jsou:

- dopravce – žadatel;
- dispečerský aparát provozovatele dráhy;
- přidělcce kapacity dráhy – SŽDC - Odbor jízdního řádu a kapacity dráhy - on-line pracoviště přidělování kapacity dráhy

Kontakty na provozovatele drah a dispečerský aparát provozovatele dráhy jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.2 a v příloze “A”.

Pro vzájemnou spolupráci dopravců a přidělcce kapacity v procesu přidělování kapacity dráhy 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 komunikační 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 žádostí o ad hoc vlakové trasy a žádosti ve zbývající kapacitě dráhy 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 SŽDC nebo je poskytne OSS.

4.3.1 Řádná žádost o přidělení kapacity dráhy 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 dráhy.

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

Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy v rámci posouzení kapacity dráhy před následným přidělením kapacity dráhy. Pomůcky k ročnímu Jízdnímu řádu nabízí provozovatel dráhy pro dopravce zdarma v elektronické verzi na internetovém portále Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz> nebo je, na vyžádání dopravce, dodává za úplatu v papírové podobě.

4.3.1.1 Podání žádosti.

O vnitrostátní vlakovou trasu žádá dopravce provozovatele dráhy písemně na předepsaném formuláři (viz příloha G „Formulář žádosti o trasu“ – dále jen formulář „RNE Žádost o trasu“) nebo prostřednictvím národního IS pro sestavu ročního Jízdního řádu.

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

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.2.

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 dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno přidělením kapacity dráhy 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.

4.3.1.2 Přijetí žádosti o trasu

Provozovatel dráhy přijme žádost, a pokud není podána přímo v IS, vloží data ze žádosti do národního IS pro sestavu ročního Jízdního řádu. Neúplnost nebo věcné chyby v žádosti mohou být důvodem k odmítnutí 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 dráhy 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.

4.3.1.3 Akceptace návrhu jízdního řádu vlaku

Doprovce posoudí návrh jízdního řádu vlaku a sdělí připomínky k navrženým trasám nebo navržené trasy odsouhlasí. To provede obsluhou národního IS pro sestavu ročního Jízdního řádu nebo pro vnitrostátní trasy též písemně, pro mezistátní trasy současně obsluhou IS RNE PCS. Písemné připomínky nebo písemný souhlas zašle prostřednictvím elektronické pošty na OSS. 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 dráhy pro žádosti do ročního Jízdního řádu.

Nelze-li vyhovět žádosti dopravce o kapacitu dráhy 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 dráhy 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 dráhy uvedené v kapitole 4.3.4.

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 11.4.2011 a 22.8.2011 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.

4.3.1.5 Modifikace žádosti

Modifikace žádosti je zvláštním případem změny žádosti, kdy dopravce změní parametry své žádosti v období po 22.8.2011 a do 9.9.2011 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.

4.3.2 Pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu

Tento proces řeší žádosti do ročního Jízdního řádu, které byly uplatněny po termínu 11. dubna 2011 nebo byly po tomto termínu změněny.

Pro pozdní žádosti se konstruují vlakové trasy ve zbývající volné kapacitě dráhy, 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 kapitol 4.3.1.1 – 4.3.1.5

4.3.3 Žádost o přidělení kapacity dráhy 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 dráhy.

Trasy v rámci změn ročního Jízdního řádu se konstruují ve zbývající volné kapacitě dráhy, 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 dráhy uplatněné dříve.

Pro podání a přijetí žádosti o trasu a akceptaci návrhu změny ročního Jízdního řádu platí přiměřeně ustanovení kapitol 4.3.1.1 – 4.3.1.3.

4.3.4 Termíny pro sestavu ročního Jízdního řádu a jeho plánovaných změn

Roční Jízdní řád 2011/2012			
Řádná žádost do ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	11. dubna 2011	
	Předložení návrhu ročního Jízdního řádu v osobní dopravě:	13. června 2011	
	Předložení návrhu ročního Jízdního řádu v nákladní dopravě:	4.července 2011	
	Publikace mezistátního ročního Jízdního řádu do:	4.července 2011	
	Uzávěrka pro připomínky dopravců v ND:	5. srpen 2011	
	Uzávěrka pro připomínky dopravců v OD:	12. srpen 2011	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy:	22. srpen 2011	
Pozdní žádost do ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí od:	12. dubna 2011	
	Přijímání žádostí do:	9. září 2011	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy:	30. listopad 2011	
Zahájení platnosti jízdního řádu			11. prosince 2011
Konec platnosti jízdního řádu			8. prosince 2012
Termíny pro žádosti do plánovaných změn ročního Jízdního řádu 2011/2012			
Změny v osobní dopravě (OD) a v nákladní dopravě (ND)			
I. změna ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	19. prosince 2011	ND
	Platnost změny od:	13. února 2012	
II. změna ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	20. února 2012	ND
	Platnost změny od:	16. dubna 2012	
III. změna ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	16. dubna 2012	ND + OD
	Platnost změny od:	10. června 2012	
IV. změna ročního Jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	16. července 2012	ND
	Platnost změny od:	10. září 2012	

4.3.5 Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy

V procesu ad-hoc přidělování kapacity dráhy se vyřizují jednotlivé žádosti, kdy doba od přijetí žádosti do její realizace je delší než tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti) a nejedná se o případy uvedené výše.

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

4.3.5.1 Podání žádosti.

O vlakovou trasu žádá dopravce provozovatele dráhy elektronicky:

- datovou komunikací z vlastního IS dopravce do IS provozovatele dráhy – 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 – OSS na žádost dopravce.
- prostřednictvím formuláře internetové aplikace „KADR“ umístěné na stránkách provozovatele dráhy celostátní: <http://provoz.szdc.cz/KADR>.
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a KADR bude informovat provozovatel dráhy dopravce na svých webových stránkách <http://provoz.szdc.cz>.

Pouze v případě nemožného elektronického způsobu podání žádosti může dopravce v neodkladných případech požádat provozovatele dráhy rovněž písemně, podle pokynů uvedených v kapitole 4.2.1.1.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.2.

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

4.3.5.2 Přijetí žádosti o trasu

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

Žádost o přidělení kapacity dráhy je posuzována ze strany SŽDC pouze v rámci volné kapacity dráhy, zbylé po ukončení procesu přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu a po dořešení všech předchozích ad-hoc žádostí na přidělení kapacity dráhy. Na žádost dopravce SŽDC přidělí kapacitu dráhy 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 dráhy.

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

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

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

V případě konfliktu má přednost žádost, která byla přijata dříve.

Provozovatel dráhy pro žádosti o mezistátní trasy zajistí, ve spolupráci s provozovateli infrastruktur a přidělci kapacity dráhy na ostatních infrastrukturách, koordinovanou nabídku

vlakové trasy. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno přidělením kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury spolupracujícím dopravci.

4.3.5.3 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, jinak se považuje návrh provozovatele dráhy za akceptovaný.

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

Připomínky žadatele vyřídí provozovatel dráhy co nejdříve, maximálně do času odjezdu vlaku z výchozí stanice.

Provozovatel dráhy může také zaslat dopravci informaci, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost o vlakovou trasu. 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 dráhy této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do IS provozovatele dráhy.

V případě žádosti o trasu ad-hoc na tratích s výlukou služby dopravních zaměstnanců (viz. kapitola 3.5) je, v případě že dopravce požaduje úpravu rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců, dopravce povinen požádat o trasu nejméně tři pracovní dny před plánovanou jízdou, tj. v režimu ad hoc. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců a vyrozumí dopravce.

4.3.5.4 Termín vyřízení žádosti ad hoc

Na žádosti o přidělení kapacity dráhy odpoví SŽDC v co možná nejkratší době, nejdéle však do 5 pracovních dnů od jejich doručení. Odpověď lze i změnou stavu žádosti v KADR.

4.3.6 Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy ve zbytkové kapacitě

V procesu ad-hoc přidělování kapacity dráhy ve zbytkové kapacitě se vyřizují žádosti, kdy doba od přijetí žádosti do její realizace je kratší než tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti).

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

4.3.6.1 Podání žádosti

O vlakovou trasu žádá dopravce provozovatele dráhy elektronicky:

- datovou komunikací z vlastního IS dopravce do IS provozovatele dráhy – 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 – OSS na žádost dopravce.
- prostřednictvím formuláře internetové aplikace „KADR“ umístěné na stránkách provozovatele dráhy celostátní: <http://provoz.szdc.cz/KADR>.

- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a KADR bude informovat provozovatel dráhy dopravce na svých webových stránkách <http://provoz.szdc.cz>.

V případě nemožného elektronického způsobu podání žádosti může dopravce v neodkladných případech požádat provozovatele dráhy rovněž písemně podle pokynů uvedených v kapitole 4.2.1.1.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.2.

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

Doprovce žádá o trasu v době delší než 12 hodin před odjezdem vlaku z výchozí stanice /vstupu na infrastrukturu SŽDC. Dopravce může žádat i v době kratší, provozovatel dráhy však negarantuje včasné vyřízení jeho žádosti.

4.3.6.2 Přijetí žádosti o trasu

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

Žádost o přidělení kapacity dráhy je posuzována ze strany SŽDC pouze v rámci volné kapacity dráhy, zbylé po ukončení procesu přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu a po dořešení všech předchozích ad-hoc žádostí na přidělení kapacity dráhy. Na žádost dopravce SŽDC přidělí kapacitu dráhy na dobu do 3 pracovních dní.

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

Pro vzájemnou spolupráci při přidělování kapacity dráhy, která překračuje jednu dráhu, se v případě potřeby zřizuje společná komise, kterou tvoří zástupci dotčených přidělců.

Provozovatel dráhy po přijetí žádosti posoudí kapacitu dráhy. V rámci posouzení kapacity dráhy určí jízdní řád vlaku a ten předloží dopravci jako návrh.

V případě konfliktu má přednost trasa, která byla uplatněna ke konstrukci dříve.

Provozovatel dráhy pro žádosti o mezistátní trasy zajistí ve spolupráci s provozovateli infrastruktur a přidělci kapacity dráhy na ostatních infrastrukturách harmonizovanou nabídku vlakové trasy.

4.3.6.3 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 2 hodin po obdržení nabídky trasy, nejpozději však do 2 hodin před navrženým časem odjezdu z výchozí stanice, jinak se považuje návrh provozovatele dráhy za akceptovaný.

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

Připomínky žadatele vyřídí provozovatel dráhy bezodkladně po obdržení žádosti o zpracování.

Provozovatel dráhy může také zaslat dopravci informaci, že není možná žádná alternativa, jak vyřídít 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.

Po akceptaci trasy dopravcem přidělí provozovatel dráhy kapacitu dráhy této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do IS provozovatele dráhy.

Podání žádosti na trasu ad-hoc s požadavkem na úpravu rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců (Viz kapitola 3.5) není v režimu ad hoc žádosti ve zbytkové kapacitě možné.

4.3.7 Sankce

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

- a) nebyla po období jednoho měsíce využívána;
- b) dopravce přestal splňovat podmínky přístupu na dopravní cestu uvedené v článku 2.2.2 tohoto Prohlášení o dráze;
- c) dopravce neuhradil řádně a včas dle vystaveného daňového dokladu v době splatnosti cenu za přidělení kapacity dráhy nebo cenu za užití dopravní cesty a též vždy, neuhradil-li dopravce v době splatnosti cenu za přidělení kapacity dráhy nebo cenu za užití dopravní cesty dle vystavených daňových dokladů po sobě bezprostředně následujících nebo opakovaně;
- d) dopravce užívá dopravní cestu v rozporu s přidělenou kapacitou dráhy;
- e) u mezistátní trasy došlo k odřeknutí / odejmutí kapacity dráhy na sousední infrastruktuře.

Odebráním kapacity nevzniká dopravci nárok na zpětné vrácení rezervačního poplatku.

4.4 Proces koordinace a přidělení

Nepřesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, postupuje SŽDC tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některého žadatele. Přesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, 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 dráhy do ročního Jízdního řádu, provede SŽDC koordinaci řádných žádostí žadatelů a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.

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

- a) veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu,
- b) veřejné drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,
- c) kombinované dopravy,
- d) mezinárodní osobní dopravy,
- e) mezinárodní 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 cenu za trasu a den. Vydražená kapacita bude žadateli zpoplatněna odchylně od kapitoly 6.3.1.1 nabídnutou cenou za trasu a den.

V procesu přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního Jízdního řádu, pro žádosti do pravidelných změn ročního Jízdního řádu a pro žádosti ad hoc včetně žádostí ad hoc ve zbytkové kapacitě jsou konflikty v přidělování kapacity dráhy 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 dráhy SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.

Žadatel o přidělení kapacity dráhy, 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 80, 121 06 Praha 2, o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen.

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

4.4.3 Přetížená infrastruktura; definice, prioritní kritéria a postupy

V případech, kdy po koordinaci požadovaných tras a konzultacích s žadateli nebude možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o volnou kapacitu dráhy, prohlásí provozovatel dráhy příslušný element infrastruktury, na kterém k této situaci došlo, za přetíženou infrastrukturu. Toto provede provozovatel dráhy i pro infrastrukturu, u níž je možno předvídat, že bude v blízké budoucnosti trpět nedostatečnou kapacitou dráhy. Provozovatel dráhy oznámí tuto skutečnost v Převravním a tarifním věstníku a současně provede analýzu příčin vyčerpání kapacity dráhy.

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy na úseku infrastruktury, pro který poptávka po kapacitě dráhy nemůže být uspokojena během určitých časových období ani po koordinaci různých žádostí na kapacitu dráhy, tj. v případě přetížené infrastruktury, a to na dobu nejvýše nutnou pro realizaci plánu na zvýšení kapacity dráhy dotčeného úseku dopravní cesty.

SŽDC je oprávněna přiměřeně omezit dopravci přidělenou kapacitu dráhy na dotčeném úseku dopravní cesty v případě, že přidělená vlaková trasa byla dopravcem po období jednoho měsíce využívána z méně než 25 % přidělené kapacity dráhy.

Pro přetíženou infrastrukturu může SŽDC požadovat na dopravci omezení rozsahu nebo četnosti jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, tj. vzdání se trasy vlaku, která byla po období jednoho měsíce využívána z méně než 50 % přidělené kapacity dráhy, pokud to nebylo způsobeno důvody, které dopravce nemohl ovlivnit.

Pokud dopravce po období jednoho měsíce využívá méně než 50 % přidělené trasy vlaku a nehodlá se vzdát nevyužívané kapacity dráhy, je SŽDC oprávněna požadovat uhrazení poplatku, který se nejvýše rovná maximální ceně za užití dopravní cesty, kterou by dopravce zaplatil za vlakové kilometry přidělené a nevyužité kapacity dráhy. Je-li omezení využití kapacity dráhy způsobeno důvody, které dopravce nemohl ovlivnit, je možno uvedenou maximální cenu snížit.

Je-li daná infrastruktura provozovatelem dráhy prohlášena za přetíženou, používá SŽDC pro přidělování této kapacity dráhy kritéria priorit procesu koordinace podle kapitoly 4.4.1.

SŽDC zároveň provede analýzu kapacity dráhy přetížené infrastruktury s cílem definovat ta omezení kapacity dráhy, která brání splnění požadavků dopravců a navrhne takové metody zvýšení kapacity dráhy, které by umožnily uspokojení všech požadavků.

4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti

Rezervní kapacita dráhy dopravní cesty pro diagnostiku a měření, údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti je stanovena ve výši 10 % technické kapacity dráhy příslušného úseku tratě.

Tuto kapacitu dráhy 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 dráhy přidělená od 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 kapacity dráhy

Kapacita dráhy je přidělována dopravcům v procesu ad-hoc.

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

4.6 Nevyužití přidělené kapacity dráhy/pravidla pro zřeknutí se přidělené kapacity dráhy

Doprovce nemůže přidělenou kapacitu dráhy převést na jiné osoby.

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

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

Pokud se dopravce nevzdá kapacity alespoň 7 dní předem, považuje se i odřeknutá kapacita v kratším termínu za kapacitu nevyužitou se všemi důsledky, které z toho pro dopravce vyplývají.

Takto uvolněná kapacita dráhy může být pak přidělena jinému žadateli.

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

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

4.7 Mimořádné přepravy a nebezpečný náklad

Doprovce 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.

Za projednání podmínek mimořádné přepravy a přepravy nebezpečného nákladu přísluší provozovateli dráhy odměna stanovená ceníkem služeb.

4.7.1 Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel

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

SŽDC je v tomto případě oprávněna účtovat dopravci smluvní poplatek za přidělení kapacity dráhy podle kapitoly 6.3.1.1 bod d).

Na žádost dopravce poskytuje SŽDC za úplatu 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 č.266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění 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 dopravná obsazená výpravčím 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.

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 dráhy pro umožnění jízdy vlaků po vhodné odklonové cestě akceptované dopravcem.

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy 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.

4.8.4 Nepředvídané problémy

V nouzových případech a pokud to bude naprosto nezbytné v důsledku mimořádné události, kvůli které je daná část železniční dopravní cesty dočasně nepoužitelná, může SŽDC odejmout přidělenou kapacitu dráhy 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 společenství 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 dráhy celostátní a regionální a využití přidělené kapacity dráhy 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 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 dráhy přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravnách a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku.

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 použití napájecího zařízení pro trakční proud bez omezení. 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. S žádostmi na využití jednotlivých zařízení ve správě SŽDC se obračejte na místně příslušné SDC. Obvody jednotlivých SDC jsou zveřejněny na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz.

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 SDC. Obvody jednotlivých SDC jsou zveřejněny na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz. Případné krátkodobé či dlouhodobé odstavení vozů na těchto kolejích musí dopravce dopředu projednat s místně příslušným regionálním centrem provozu (RCP). Obvody jednotlivých RCP jsou zveřejněny na mapě M13 a na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz. Dále viz kapitola 3.7.

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 nádraží

SŽDC pro účely vlakovtorby provozuje seřad'ovací stanice. Seznam seřad'ovacích stanic provozovaných SŽDC je uveden v kapitole 3.8.1. Případné požadavky na využití seřad'ovacích nádraží je dopravce povinen předem projednat s místně příslušným RCP. Obvody jednotlivých RCP jsou zveřejněny na mapě M13 a na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz.

S požadavky na využití ostatních seřad'ovacích 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 RCP. Obvody jednotlivých RCP jsou zveřejněny na mapě M13 a na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz

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 vozů ve stanicích musí dopravce dopředu projednat s místně příslušným RCP. Obvody jednotlivých RCP jsou zveřejněny na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz.

S požadavky na využití ostatních částí dráhy, které nespravuje SŽDC se obraťte 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
tel:	+420 972 342 210
e-mail:	tssas@tssas.cz
http:	www.tssas.cz

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

5.4 Další služby

5.4.1 Trakční proud

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

Společnost:	České dráhy, a.s.
Sídlo:	Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha1
IČ:	70994226
DIČ:	CZ70994226
Právní forma:	akciová společnost
tel:	+420 972 232 142
e-mail:	kele@gr.cd.cz
http:	www.ceskedrahy.cz

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 Servisy 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 provoz.szdc.cz. Případné využití těchto zařízení musí dopravce předem projednat s místně příslušným RCP. Obvody jednotlivých RCP jsou zveřejněny na portále provozování dráhy provoz.szdc.cz.

S požadavky na využití ostatních servisních zařízení v železničních stanicích, které neprovozuje SŽDC se obraťte 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.

Na regionální dráze Milovice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem nabízí provozovatel této dráhy společnost Advanced World Transport a.s. zabezpečení posunu a uzavření nebo zprostředkování uzavření smlouvy týkající se pomoci při provozu mimořádných vlaků a pomoci při odstraňování následků mimořádných událostí. Více informací sdělí přímo provozovatel této dráhy. Kontakty jsou uvedeny v kapitole 1.1.3.

S požadavky na posun v ostatních železničních stanicích, které neprovozuje SŽDC se obraťte 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 přeprav na síti provozované SŽDC a spolupráci při projednávání mimořádných přeprav se sousedními manažery infrastruktury. Dále viz. kapitola 2.5.

Na regionální dráze Milovice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem nabízí provozovatel této dráhy společnost Advanced World Transport a.s. uzavření nebo zprostředkování uzavření smlouvy týkající se přepravy nebezpečných věcí a nadrozměrných zásilek. Více informací sdělí přímo provozovatel této dráhy. Kontakty jsou uvedeny v kapitole 1.1.3.

S požadavky na přepravu mimořádných zásilek a nebezpečného zboží na drahách, které neprovozuje SŽDC se obraťte 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:

- a) přístup k telekomunikační síti při provozování drážní dopravy,
- b) 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,
- c) technická kontrola vozidlového parku.

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

5.5.1 Přístup k telekomunikační síti

SŽDC neprovozuje vlastní telekomunikační síť.

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.

Na regionální dráze Milovice 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 POPLATKY

6.1 Principy zpoplatnění

Zpoplatnění jízd vlaků všech dopravců na železniční infrastruktuře ve vlastnictví České republiky sestává z výběru:

- poplatku za přidělení kapacity dráhy,
- poplatku za užití dopravní cesty jízdou vlaku (dále jen poplatek za užití dopravní cesty),
- poplatku za přístup dopravců k servisním zařízením,
- poplatku za služby poskytované SŽDC dopravcům v souvislosti s jízdou vlaku.

Ceny, podmínky jejich použití pro konkrétní vlak a metody výpočtu finálních cen jsou pro všechny dopravce operující na dopravní cestě ve vlastnictví České republiky jednotné a nediskriminační.

Výše poplatku za přidělení kapacity dráhy je závislá na systému použitém k vyřešení požadavku a na počtu požadovaných rámcových tras. V kalkulaci ceny za přidělení kapacity dráhy jsou zohledněny přímé náklady na provoz elektronických informačních systémů IS SŽDC a na další manuální odborné činnosti potřebné k zpracování tras do jízdního řádu vlaků.

Výše poplatku za užití dopravní cesty je závislá na:

- a) parametrech pojížděné dopravní cesty, k nimž patří:
 - » kategorie trati (E, C, R),
 - » vybavení trati pevnými zařízeními elektrické trakce,
- b) parametrech vlaku, k nimž patří:
 - » kategorie vlaku (osobní, nákladní),
 - » hmotnost vlaku,
 - » vlastnosti činného hnacího vozidla z hlediska ovlivňování životního prostředí (vozidlo závislé trakce, vozidlo nezávislé trakce s motorem splňujícím vyhlášené emisní limity, vozidlo nezávislé trakce s motorem nespĺňujícím vyhlášené emisní limity),
 - » technická charakteristika vozidel zařazených ve vlaku (vozidla s naklápacím zařízením, speciální hnací vozidla),
- c) projeté vzdálenosti
- d) použité ceně (regulovaná maximální cena, nabídková cena).

Metoda kalkulace poplatku za užití dopravní cesty zohledňuje:

- » regulačním úřadem stanovená specifická pravidla výpočtu,
- » náklady na řízení provozu - měřítkem jsou výkony ve vlakových kilometrech (vlkm),
- » přímé náklady na zajištění provozuschopnosti dopravní cesty skutečně vzniklé provozováním vlakové dopravy - měřítkem jsou výkony v hrubých tunových kilometrech (hrtkm),
- » zvýšené přímé náklady při specifickém užití dopravní cesty,

- » trend minimalizovat výkony hnacích vozidel nezávislé trakce, se spalovacími motory nesplňujícími vyhlášené emisní limity, na traťových úsecích, vybavených pevnými zařízeními elektrické trakce.

6.1.1 Minimální přístupový balíček

SŽDC přiděluje kapacitu dráhy stanovením rámcových časových tras vlaků za cenu sjednanou podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů. Žadatel o přidělení kapacity dráhy je povinen uhradit SŽDC cenu za přidělení kapacity dráhy.

Drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální lze provozovat, je-li za užití dopravní cesty stanovena cena podle platných právních předpisů a byl-li mezi SŽDC a dopravcem sjednán způsob její úhrady.

V případě, kdy dopravce neuhradí vyfakturovanou cenu za přidělení kapacity dráhy nebo poplatek za užití dopravní cesty ve sjednané lhůtě splatnosti ani po upomínce, SŽDC písemně určí lhůtu úhrady závazku dopravce. Pokud dopravce ani v této lhůtě vyfakturovanou cenu a úrok z prodlení neuhradí, SŽDC je oprávněna dopravci odebrat již přidělenou kapacitu dráhy a pozastavit vyřizování jeho dalších žádostí o přidělení kapacity až do doby úhrady dlužné částky.

Odebráním kapacity dle předchozího odstavce nevzniká dopravci nárok na zpětné vrácení rezervačního poplatku.

6.1.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedený v 5.3

SŽDC nezpoplatňuje zvláště traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3.

6.1.3 Služby uvedené v 5.3

SŽDC při zpoplatnění služeb uvedených v kapitole 5.3 účtuje smluvní ceny. Principy zpoplatnění zveřejňuje SŽDC v PTV.

6.1.4 Další služby

SŽDC při zpoplatnění dalších služeb uvedených v kapitole 5.4 účtuje smluvní ceny. Principy zpoplatnění zveřejňuje SŽDC v PTV.

6.1.5 Doplnkové služby

SŽDC při zpoplatnění dalších služeb uvedených v kapitole 5.5 účtuje smluvní ceny. Principy zpoplatnění zveřejňuje SŽDC v PTV.

6.2 Systém zpoplatnění

Výše poplatků za užití dopravní cesty se stanoví výpočtem, vycházejícím ze skutečného rozsahu výkonů dopravců na železniční dopravní cestě a ze skutečného rozsahu služeb poskytnutých dopravcům v daném zúčtovacím období. Pod pojmem výkony se rozumí ujeté vlakové kilometry (vlkm) a hrubé tunové kilometry (hrtkm) vypočtené součinem vlakových kilometrů a hrubé váhy vlaku včetně hnacích vozidel. SŽDC používá při evidenci výkonů a výpočtu poplatků informační systémy, jejichž výstupy umožňují verifikovat množství výkonů, jejich členění podle parametrů uvedených v čl. 6.1 a ceny, které byly použity.

6.3 Tarify

6.3.1 Minimální přístupový balíček

6.3.1.1 Cena za přidělení kapacity

Cena za přidělení kapacity dráhy je stanovena v závislosti na:

- délce časového intervalu mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dráhy a požadovaným dnem jejího čerpání,
- vztahu předloženého požadavku na přidělení kapacity dráhy a termínu sestavy ročního Jízdního řádu nebo jeho plánovaných změn,
- náročnosti zpracování požadavku v případě přidělování kapacity dráhy pro technicko bezpečnostní zkoušky drážních vozidel, zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí uvedené v kapitole 4.7.1.

Součástí ceny za přidělení kapacity dráhy je:

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

Cena za přidělení kapacity dráhy je stanovena takto:

- a) pro řádnou žádost o kapacitu dráhy do ročního Jízdního řádu 15,- Kč přidělená trasa/den;
- b) pro pozdní žádost o kapacitu dráhy do ročního Jízdního řádu 25,- Kč přidělená trasa/den;
- c) pro žádost o kapacitu dráhy do pravidelné změny Jízdního řádu 30,- Kč přidělená trasa/den;
- d) pro ad hoc žádost o kapacitu dráhy 30,- Kč přidělená trasa/den;
- e) pro žádost o kapacitu dráhy ve zbytkové kapacitě dráhy 120,- Kč přidělená trasa/den;
- f) pro žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko - bezpečnostní zkoušky drážních vozidel 480,- Kč přidělená trasa/den;
- g) pro žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí 960,- Kč přidělená trasa/den;
- h) pro žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdu přes úsek, který je vyhlášen za úsek s nulovým provozem 600,- Kč přidělená trasa/den.

Cena za přidělení kapacity dle bodu a) může být vyšší při provedení aukce dle kapitoly 4.4.1. Minimální výše poplatku za přidělení kapacity pro každého dopravce pro žádosti ad a) – c) činí 500,- Kč za každé přidělení.

Seznam tratí s nulovým provozem je zveřejněn na internetovém portálu Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

V termínu přidělení kapacity pro pozdní žádosti dojde též k doučtování odpovídající výše poplatku za žádosti do ročního Jízdního řádu a to podle výsledného a platného kalendářního omezení skutečně přidělených dnů jízdy v ročním Jízdním řádu.

Výše rezervačního poplatku, který vrací přidělcce kapacity v souladu s podmínkami definovanými v kapitole 6.3.1.1 činí 5 Kč za vrácenou trasu a den. Přidělcce vrací rezervační poplatek dopravci pouze v případě, že úhrnná hodnota všech vrácených rezervačních poplatků dopravci v daném kalendářním měsíci činí minimálně 500,- Kč.

Cenu za přidělení kapacity dráhy smluvně sjednává SŽDC s dopravci podle platného obchodního zákoníku. Kalkulaci cen za přidělení kapacity dráhy provádí SŽDC v souladu se zákonem č.526/1990 Sb., o cenách.

Pokud dopravce z jakéhokoli důvodu nehodlá využít přidělenou kapacitu dráhy, příp. hodlá omezit rozsah nebo četnost jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období je povinen se u SŽDC vzdát přidělené kapacity dráhy v souladu s kapitolou 4.6. Takto uvolněná kapacita dráhy pak může být přidělena jinému žadateli.

Vzdal-li se dopravce přidělené kapacity dráhy dříve než 7 dní před datem odjezdu z výchozího/vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC vrátí SŽDC dopravci uhrazený rezervační poplatek.

6.3.1.2 Ceny za užití dopravní cesty v osobní a nákladní dopravě

SŽDC používá pro výpočet výsledné ceny za užití dopravní cesty jednotně pro všechny dopravce ceny:

- a) nepřevyšující maximální ceny stanovené regulačním úřadem,
- b) vyhlášené v Přepravním a tarifním věstníku a na internetovém portálu Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

Podmínky pro jednotné a nediskriminační použití jednotlivých cen všemi dopravci jsou zveřejňovány spolu s cenami v Přepravním a tarifním věstníku a na internetovém portálu Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

6.3.1.3 Smluvní ceny za užití dopravní cesty na styku vzájemně zaústěných drah

Cena za užití dopravní cesty při provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah je cenou smluvní. Při sjednávání jednotkové ceny vychází SŽDC z platného, regulačním úřadem stanoveného rámce zpoplatnění užití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah při provozování drážní dopravy a z místních podmínek (průměrně projetá vzdálenost při přechodu jednotlivých drážních vozidel nebo jejich skupin mezi vzájemně zaústěnými dráhami a průměrná statistická hmotnost vozidel). Poplatek za zúčtovací období se vypočítá jako součin příslušné jednotkové ceny a počtu uskutečněných příjezdů a odjezdů jednotlivých vozidel nebo jejich skupin mezi vzájemně zaústěnými dráhami. K jízdám mezi vzájemně zaústěnými dráhami je dopravce oprávněn na základě platné licence k provozování drážní dopravy na obou zaústěných drahách a po sjednání smluvní ceny, která je součástí Smlouvy o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky.

6.3.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v 5.3

SŽDC nezpoptatňuje zvlášť traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3.

6.3.3 Služby uvedené v 5.3

Ceny za služby uvedené v kapitole 5.3, které jsou poskytovány provozovatelem dráhy, jsou ceny smluvní. SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované služby uvedené v 5.3 vyhlášením své cenové nabídky na internetovém portále Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

6.3.4 Další služby

Ceny za další služby, které jsou poskytovány provozovatelem dráhy, jsou ceny smluvní. Sjednání výše těchto cen je předmětem smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s příslušným provozovatelem dráhy. SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované další služby vyhlášením své cenové nabídky na internetovém portále Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

6.3.5 Doplnkové služby

Ceny za doplňkové služby, které jsou poskytovány provozovatelem dráhy, jsou ceny smluvní. Sjednání výše těchto cen je předmětem smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s příslušným provozovatelem dráhy. SŽDC informuje dopravce o smluvních cenách za přímo poskytované doplňkové služby vyhlášením své cenové nabídky na internetovém portále Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

6.4 Kompenzační režim

SŽDC akceptuje při sjednávání smlouvy mezi dopravcem a SŽDC (viz kapitola 2.3.2.1) případný požadavek dopravce na zavedení režimu finančních kompenzací ve formě vzájemně hrazených smluvních pokut. Režim kompenzací má přitom výhradně motivační záměr s cílem zvýšit kvalitu poskytovaných služeb oběma smluvními stranami.

Zásady kompenzačního režimu musí být smluvně definovány tak, aby:

- byly v souladu s platnými právními předpisy,
- nedošlo ke zvýhodnění některého z dopravců,
- v součtu položek byly vzájemně vyvážené a nezvýhodňovaly jednu ze smluvních stran nebo jedno ze sledovaných kritérií,
- každá ze sledovaných položek byla jednoznačně definována a finančně zvlášť ohodnocena,
- na straně provozovatele dráhy i dopravce byla postihována pouze jím přímo zapříčiněná pochybení,
- deklarované jevy každé ze sledovaných položek byly pro obě strany plně transparentní a umožňovaly při řešení sporů kontrolu regulačním úřadem.

Uplatněním zásad kompenzačního režimu není dotčeno právo obou smluvních stran na případnou náhradu prokazatelné škody v souladu s platnou legislativou.

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.

6.5 Změny poplatků

Aktuální ceny za přidělení kapacity dráhy platné pro všechny dopravce, včetně podmínek jejich aplikace, zveřejňuje SŽDC na internetovém portálu Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

SŽDC vyhlašuje ceny za užití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah při provozování drážní dopravy v Převavním a tarifním věstníku a na internetovém portálu Provozování dráhy - <http://provoz.szdc.cz>.

6.6 Uspořádání fakturace

Fakturaci poplatku za přidělení kapacity dráhy provádí SŽDC v měsíčním cyklu v termínu do 15. dne následujícího měsíce, ve kterém bylo přidělení kapacity dráhy uskutečněno. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za přidělení kapacity dráhy, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Faktura je splatná do 5. dne měsíce, následujícího po měsíci fakturace.

Rozlišení platby za přidělení kapacity dráhy je provedeno takto:

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

Variabilní symbol = číslo faktury

Specifický symbol = období zpoplatnění, a to ve formátu - „mmrrrr“ (např. 052006).

Úhrada ceny za užití dopravní cesty celostátní dráhy a drah regionálních včetně ceny za služby poskytnuté SŽDC se provádí mezi dopravcem a SŽDC.

Fakturaci výkonů podléhajících zpoplatnění provádí SŽDC na základě evidence skutečně provedených výkonů, a to v měsíčním cyklu v termínu do 15. dne následujícího měsíce, ve kterém byl uskutečněn výkon podléhající zpoplatnění. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za použitou kapacitu dráhy, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Faktura je splatná do 5. dne měsíce, následujícího po měsíci fakturace. Dopravci nejsou oprávněni započítávat vůči poplatkům jim vyúčtovaným podle kapitoly 6 žádnou svoji pohledávku vůči SŽDC.

Rozlišení platby za užití dopravní cesty 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. 052004).

Při fakturaci poplatku za přidělení kapacity dráhy a fakturaci výkonů podléhajících zpoplatnění, poskytne SŽDC, po přezkoumání splnění podmínek pro přiznání slev uvedených v tomto článku, dopravci příslušnou slevu.

V Praze dne .11. 2011.

Ing. Pavel Habarta, MBA, v.r.
1. zástupce generálního ředitele
pověřený řízením organizace