



Slovník použitých výrazů

Pro potřeby tohoto prohlášení jsou použity základní definice pojmů:

- 1) "**železniční infrastruktura**" též "**železniční dopravní cesta**" se rozumí dráha celostátní nebo regionální ve vlastnictví státu určená k provozování železniční dopravy železničními dopravci;
- 2) "**přidělování**" se rozumí proces přidělování kapacity dráhy;
- 3) "**žadatel**" se rozumí osoba, která má platnou licenci, nebo osoba usazená v jiném členském státě Evropských společenství, oprávněná provozovat nákladní drážní dopravu na dráhách zařazených do evropského železničního systému, nebo mezinárodní sdružení oprávněných osob, pokud osoba, která je součástí mezinárodního sdružení, má sídlo na území České republiky;
- 4) "**přetížená infrastruktura**" se rozumí část infrastruktury, pro který poptávka po kapacitě dráhy nemůže být uspokojena v určitých časových obdobích ani po koordinaci různých požadavků na kapacitu dráhy;
- 5) "**plán na zvýšení kapacity dráhy**" se rozumí opatření nebo řada opatření s časovým harmonogramem pro jejich realizaci, která jsou navrhována pro zmírnění problémů s nedostačující kapacitou dráhy vedoucí k vyhlášení části infrastruktury za přetíženou infrastrukturu;
- 6) "**koordinace**" se rozumí proces, jehož prostřednictvím se přidělcce a žadatelé snaží řešit situace, v nichž existuje více žádostí o kapacitu dráhy, které jsou ve vzájemném rozporu;
- 7) "**rámcová smlouva**" se rozumí obecná smlouva vytyčující práva a povinnosti žadatele a přidělcce vzhledem ke kapacitě dráhy, která má být přidělována, a poplatkům, které mají být účtovány po období delší než je období jednoho pracovního jízdního řádu;
- 8) "**kapacita dráhy**" se pro účely provozování drážní dopravy rozumí její využitelná propustnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku dopravní cesty v určitém období;
- 9) "**přidělcce**" se rozumí osoba, kterou je Správa železniční dopravní cesty (jedná-li se o dopravní cestu ve vlastnictví státu), nebo vlastník dopravní cesty (jedná-li se o dopravní cestu, která není ve vlastnictví státu);
- 10) "**vlaková trasa**" se rozumí část kapacity dráhy, která je potřebná pro pohyb vlaku mezi dvěma místy v daném časovém období;
- 11) "**rámcová trasa/den**" se pro stanovení ceny za přidělení kapacity dráhy rozumí jízda jednoho vlaku ze stanice výchozí do stanice cílové v průběhu 24 hodin, a to beze změny druhu a charakteru provozované drážní dopravy;
- 12) "**ad hoc**" se rozumí proces projednávání jednotlivých požadavků žadatelů na přidělení kapacity dráhy nad rámec zpracovaného jízdního řádu;
- 13) "**manažer infrastruktury**" se rozumí provozovatel dráhy;
- 14) "**dráha**" se rozumí cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy;
- 15) "**provozuschopnost dráhy**" se rozumí technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování;
- 16) "**provozování dráhy**" se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava;



- 17) **"provozovatel dráhy"** se rozumí fyzická nebo právnická osoba, zapsaná v obchodním rejstříku, provádějící provozování dráhy podle zákona o dráhách;
- 18) **"provozování drážní dopravy"** se rozumí činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů;
- 19) **"dopravce"** se rozumí fyzická nebo právnická osoba, zapsaná v obchodním rejstříku, provádějící provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách;
- 20) **"operátor dráhy"** se rozumí osoba provádějící řízení provozu a organizování drážní dopravy na dráze;
- 21) **"veřejný zájem"** se v oblasti veřejné drážní osobní dopravy rozumí zájem na zajišťování základních přepravních potřeb obyvatel; o uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy;
- 22) **"dopravní obslužnost"** se rozumí zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu; v rámci dopravní obslužnosti stát zajišťuje základní dopravní obslužnost a kraj v rámci samostatné působnosti přispívá na dopravní obslužnost kraje;
- 23) **"kombinovaná doprava"** se rozumí přeprava věcí využívající při jedné přepravě kromě železniční dopravy i silniční nebo vodní dopravu;
- 24) **"mimořádná zásilka"** se rozumí věc, která způsobuje svými vnějšími rozměry, hmotností nebo povahou se zřetelem na drážní zařízení nebo drážní vozidla zvláštní potíže při přepravě po železniční dopravní cestě a proto může být přepravována jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek;
- 25) **"požadovaná kapacita dráhy"** je dána jako časový prostor mezi nejdřívějším požadovaným časem časového rámce odjezdu z výchozího dopravního bodu (vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC) a nejpozdějším časem časového rámce příjezdu do cílového dopravního bodu (výstupního dopravního bodu z infrastruktury SŽDC). Pokud dopravce časové rámce pro odjezd a/nebo příjezd nezadá, za nejdřívější čas odjezdu se považuje 0:00 a nejpozdější čas příjezdu 23:59.
- 26) **"přidělená kapacita dráhy"** je dána jako časový prostor mezi časem odjezdu z výchozího dopravního bodu (vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC) a časem příjezdu do cílového dopravního bodu (výstupního dopravního bodu z infrastruktury SŽDC) přidělené vlakové trasy minimálně však 120 minut a maximálně 1440 minut.
- 27) **"trasoden"** označuje jednu trasu v jeden den. Počet trasodní přidělené kapacity je počet dní, na které má daná trasa přidělenou kapacitu. Trasoden je základní jednotkou pro zpoplatnění kapacity dráhy.
- 28) **"maximální zpoždění"** jízda vlaku může být maximálně zpožděna tak, aby skutečná trasa vlaku nevybočila z přiděleného rámce kapacity, tedy aby skutečný čas odjezdu z výchozího dopravního bodu (vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC) byl menší nebo roven plánovanému času příjezdu vlaku do cílového dopravního bodu (výstupního dopravního bodu z infrastruktury SŽDC) resp. minimálnímu času přidělené kapacity. Přesahuje-li aktuální hodnota zpoždění maximální zpoždění, musí dopravce žádat o přidělení nové kapacity dráhy pro další jízdu vlaku.
- 29) **"maximální náskok"** jízda vlaku může být vedena s náskokem, avšak tak, aby skutečná trasa vlaku nevybočila z přiděleného rámce kapacity, tedy aby skutečný čas odjezdu z výchozího dopravního bodu (vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC) + plánovaná doba jízdy do cílového dopravního bodu (výstupního dopravního



bodů z infrastruktury SŽDC) byla rovna plánovanému času odjezdu z výchozího dopravního bodu (vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC). Pro větší hodnotu náskoku je potřebné žádat o přidělení nové kapacity dráhy.

- 30) „*nabídková trasa*“ též „*katalogová trasa*“ se rozumí trasa, která je zkonstruována v rámci sestavy ročního Jízdního řádu a je určena jako jeho nabídka pro uspokojení následných žádostí dopravců. Kapacita dopravní cesty na tyto trasy není přidělena a přiděluje se až v rámci řešení konkrétních žádostí dopravců. Nabídkové trasy jsou též trasy pravidelných vlaků ve dnech, na které příslušný dopravce nepožádal o přidělení kapacity.