



Správa železniční dopravní cesty

Čj. 13845/2017-SŽDC-GŘ-O12

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

vydává

**Prohlášení o dráze regionální
Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport**

**platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 ve
znění změny č. 1 účinné od 1.4.2017**

účinné ode dne zveřejnění

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70 99 42 34, se sídlem Dlážďená 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 § 32 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) je přidělcem na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, vydává, podle § 33 odst. 1 téhož zákona o dráhách, „Prohlášení o dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport“ (dále též „Prohlášení o dráze“).

1. OBECNÉ INFORMACE	6
1.1 ÚVOD	6
1.1.1 Státní správa ve věcech drah železničních	6
1.1.2 Základní údaje o manažerovi infrastruktury	7
1.2 ÚČEL	8
1.3 PRÁVNÍ RÁMEC	8
1.4 PRÁVNÍ POSTAVENÍ	8
1.4.1 Obecné poznámky	8
1.4.2 Závaznost	8
1.4.3 Přezkumná procedura	8
1.5 STRUKTURA PROHLÁŠENÍ O DRÁZE	9
1.6 PLATNOST A ZMĚNY	9
1.6.1 Období platnosti	9
1.6.2 Proces provádění změn	9
1.7 DISTRIBUCE	9
1.8 KONTAKTY	9
1.9 ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY	9
1.10 RAILNET EUROPE – MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE MEZI PROVOZOVATELI DRAH	9
2. PODMÍNKY PŘÍSTUPU	10
2.1 ÚVOD	10
2.2 OBECNÉ PŘÍSTUPOVÉ POŽADAVKY	10
2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dráhy	10
2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu	10
2.2.3 Licence	11
2.2.4 Bezpečnostní certifikát – osvědčení dopravce	11
2.2.5 Pokrytí provozních rizik	12
2.3 OBECNÉ OBCHODNÍ PODMÍNKY	12
2.3.1 Smlouva o přístupu na dráhu	12
2.3.2 Smlouvy s žadateli, kteří nejsou držiteli platné licence	13
2.4 PRAVIDLA PROVOZU	13
2.4.1 Vnitřní předpisy	13
2.4.2 Vzájemná komunikace provozovatele dráhy s dopravcem	14
2.5 MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY	14
2.6 NEBEZPEČNÉ VĚCI	16
2.7 PODMÍNKY PROVOZU DRÁŽNÍCH VOZIDEL	17
2.8 PODMÍNKY PRO PERSONÁL ZAJIŠŤUJÍCÍ PROVOZ	18
3. INFRASTRUKTURA	19
3.1 ÚVOD	19
3.2 ROZSAH SÍTĚ	19
3.2.1 Technická charakteristika sítě	19
3.2.2 Místa styku drah	19
3.2.3 Další informace	19
3.3 POPIS SÍTĚ	19
3.3.1 Zeměpisná identifikace	20
3.3.2 Parametry a limity tratí	20
3.3.3 Zabezpečení provozu a komunikační systémy	22
3.4 OMEZENÍ PROVOZU	23
3.4.1 Specializovaná infrastruktura	24
3.4.2 Ekologická omezení	24
3.4.3 Omezení přeprav nebezpečných věcí	24
3.4.4 Omezení v tunelu	24
3.4.5 Omezení na mostech	24
3.5 DOSTUPNOST INFRASTRUKTURY	24
3.6 ZAŘÍZENÍ SLUŽEB	25

SŽDC
Prohlášení o dráze regionální platné pro jízdní řád 2018

3.6.1	Osobní terminály (stanice).....	25
3.6.2	Nákladní terminály (stanice).....	25
3.6.3	Vlakotvorné stanice.....	25
3.6.4	Odstavná nádraží.....	25
3.6.5	Střediska pro opravy a údržbu.....	25
3.6.6	Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění.....	25
3.6.7	Vybavení námořních a vnitrozemských přístavů.....	25
3.6.8	Pomocná zařízení.....	25
3.6.9	Možnost doplnění paliva.....	25
3.6.10	Technická zařízení.....	25
3.7	ROZVOJ INFRASTRUKTURY.....	25
4	PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	26
4.1	ÚVOD.....	26
4.2	POPIS PROCESU PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	26
4.2.1	Žádost o přidělení kapacity dráhy.....	26
4.3	ČASOVÝ ROZVRH PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTÍ O KAPACITU DRÁHY.....	28
4.3.1	Žádosti do jízdního řádu a jeho pravidelných změn.....	29
4.3.2	Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy.....	32
4.4	PROCES PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	35
4.4.1	Proces koordinace.....	35
4.4.2	Proces vyřešení sporů.....	35
4.4.3	Vyčerpaná kapacita dráhy.....	35
4.5	PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY PRO ÚDRŽBU, OBNOVU A ROZVOJ INFRASTRUKTURY.....	36
4.5.1	Proces přidělení rezervní kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti.....	36
4.6	NEVYUŽITÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY /PRAVIDLA PRO VZDÁNÍ SE KAPACITY.....	36
4.6.1	Pravidla pro využití přidělené kapacity dráhy.....	36
4.6.2	Odebrání přidělené kapacity dráhy.....	36
4.7	MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÉ VĚCI	37
4.7.1	Mimořádnosti na vlaku.....	37
4.7.2	Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel.....	37
4.8	ZÁSADY PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH.....	38
4.8.1	Principy.....	38
4.8.2	Operační pravidla.....	38
4.8.3	Předvídané problémy.....	38
4.8.4	Nepředvídané problémy.....	38
5	SLUŽBY	39
5.1	ÚVOD.....	39
5.2	MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK	39
5.3	PŘÍSTUP K ZAŘÍZENÍ SLUŽEB A NABÍDKA SLUŽEB.....	39
5.3.1	Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud.....	39
5.3.2	Zařízení pro doplňování paliva.....	39
5.3.3	Nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení.....	39
5.3.4	Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí.....	40
5.3.5	Seřaďovací stanice.....	40
5.3.6	Vlakotvorné vybavení.....	40
5.3.7	Odstavné koleje.....	40
5.3.8	Zařízení pro údržbu a další technická zařízení.....	40
5.4	DOPLŇKOVÉ SLUŽBY	40
5.4.1	Trakční elektřina.....	40
5.4.2	Dodávka paliva.....	40
5.4.3	Servis pro vlaky.....	40
5.4.4	Posun a jiné služby.....	40
5.4.5	Služby pro mimořádné přepravy a nebezpečný náklad.....	40
5.5	POMOCNÉ SLUŽBY	40
5.5.1	Přístup k telekomunikační síti.....	41

5.5.2	Poskytování doplňkových informací.....	41
5.5.3	Technická prohlídka drážních vozidel.....	41
6	CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTNUTÉ SLUŽBY	42
6.1	PRINCIPY STANOVENÍ CEN	42
6.1.1	Minimální přístupový balíček.....	42
6.1.2	Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3.....	42
6.1.3	Služby uvedené v kapitole 5.3.....	42
6.1.4	Doplňkové služby.....	42
6.1.5	Pomocné služby.....	43
6.2	SYSTÉM STANOVENÍ CEN	43
6.2.1	Minimální přístupový balíček.....	43
6.2.2	Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3.....	43
6.2.3	Služby uvedené v kapitole 5.3.....	43
6.2.4	Doplňkové služby.....	43
6.2.5	Pomocné služby.....	43
6.3	CENY.....	43
6.3.1	Minimální přístupový balíček.....	43
6.3.2	Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3.....	43
6.3.3	Služby uvedené v kapitole 5.3.....	43
6.3.4	Doplňkové služby.....	44
6.3.5	Pomocné služby.....	44
6.4	SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ VÝKONU	44
6.4.1	Sankce za nevyužití kapacity dráhy.....	44
6.4.2	Sankce za odřeknutí kapacity dráhy.....	44
6.4.3	Pobídky pro rámcové smlouvy	44
6.4.4	Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS	44
6.5	ZMĚNY CEN.....	44
6.6	USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE	44

PŘÍLOHY ¹	
A	Seznam kontaktů
B	Výběr základních údajů o dráze
C	Ceny za použití dráhy regionální pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění
D	Formulář vnitrostátní studie / žádosti o trasu

Slovník použitých výrazů

Použité pojmy a jejich význam jsou uvedeny v platném znění zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisech

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

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1 Úvod

1.1.1 Státní správa ve věcech drah železničních

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

1.1.1.1 Ministerstvo dopravy

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

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

Pro více informací navštivte webové stránky Ministerstva dopravy – <http://www.mdcrcz/>.

1.1.1.2 Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře je ústředním správním úřadem pro

- a) užívání drážní a letecké dopravní infrastruktury a přístup k této infrastruktuře,
- b) užívání zařízení služeb na drážní dopravní infrastruktuře a přístupu k těmto zařízením,
- c) cenovou kontrolu v oblasti užívání drážní dopravní infrastruktury a zařízení služeb podle zákona upravujícího působnost orgánů České republiky v oblasti cen a
- d) poskytování podpory provozování evropské služby elektronického mýtného.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře:

- a) rozhoduje, zda převažujícím účelem mezistátní osobní drážní dopravy je přeprava osob mezi dvěma nebo více členskými státy,
- b) rozhoduje, zda může být osobní drážní dopravou provozovanou bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ohrožena hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách.
- c) rozhoduje, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o dráhách,
- d) rozhoduje, zda rozsah přidělené kapacity nebo postup při jejím přidělení není v rozporu se zákonem o dráhách,
- e) na návrh některé ze smluvních stran smlouvy o provozování drážní dopravy nebo z moci úřední rozhoduje, zda taková smlouva není v se zákonem o dráhách.
- f) přezkoumává rozhodnutí provozovatele vlečky, zda je vlečka veřejně či neveřejně přístupná,
- g) přezkoumává rozhodnutí provozovatele zařízení služeb odepřít poskytnutí služeb,
- h) schvaluje na žádost provozovatele dráhy plán omezení provozování dráhy.

Pro více informací navštivte webové stránky úřadu.

1.1.1.3 Drážní úřad

Drážní úřad, IČ 61379425, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, jako drážní správní úřad organizačně podřízený Ministerstvu dopravy, vykonává na dráze železniční působnost

podle zákona o dráhách nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

Drážní úřad:

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

Pro více informací navštivte webové stránky Drážního úřadu – <http://www.ducr.cz/>.

1.1.1.4 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, který šetří příčiny a okolnosti vzniku vážných nehod na dráze železniční, vyjma speciální dráhy. Příčiny a okolnosti vzniku jiných mimořádných událostí na dráhách může Drážní inspekce šetřit, je-li to vhodné s ohledem na jejich závažnost, opakovanost, souslednost nebo jejich dopady na provozovatele dráhy a dopravce.

Pro více informací navštivte webové stránky Drážní inspekce – <http://www.dicr.cz/>.

1.1.2 Základní údaje o manažerovi infrastruktury

1.1.2.1 Vlastník dráhy

Vlastníkem dráhy je Moravskoslezský kraj, IČ 70890692, se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava. Pro více informací navštivte webové stránky Moravskoslezského kraje – <http://www.msk.cz/>.

1.1.2.2 Přídělc

V souladu s ustanovením § 34b zákona o dráhách ve znění do 31.3.2017 vykonával funkci přídělce do 31.3.2017 na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport její vlastník, tedy Moravskoslezský kraj. Od 1.4.2017 v souladu s ustanovením § 32 odst. 1 zákona o dráhách v aktuální znění vykonává funkci přídělce na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport provozovatel dráhy, tedy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A., vložka 48384 (dále jen „SŽDC“). Pro více informací navštivte webové stránky SŽDC – <http://www.szdc.cz/>.

V souladu s přechodnými ustanoveními zákona 319/2016 Sb. přiděluje do 31.12.2017 kapacitu dráhy na dráze regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje vlastník, tj. Moravskoslezský kraj zastoupený na základě smlouvy SŽDC.

1.1.2.3 Provozovatel dráhy

Provozovatelem dráhy je SŽDC. Pro více informací navštivte webové stránky SŽDC – <http://www.szdc.cz/>.

1.2 Účel

Účelem tohoto Prohlášení o dráze je seznámit žadatele, státní úřady a ostatní zainteresované osoby s popisem infrastruktury dráhy regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje a s podmínkami a pravidly pro přidělení kapacity dráhy a pro její použití.

Prohlášení o dráze popisuje i služby, které jsou poskytovány na dráze regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje včetně informace, kde jsou tyto služby dostupné, jak požádat o poskytnutí těchto služeb, jaké ceny jsou za použití služeb účtovány a o podmínkách pro využití těchto služeb.

Prohlášení o dráze bylo vytvořeno v souladu se zákonem o dráhách a přímo účinnými předpisy práva Evropské unie.

1.3 Právní rámec

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

Vybrané právní předpisy jsou zveřejněny na webových stránkách Ministerstva dopravy.

Moravskoslezský kraj upozorňuje, že s ohledem na přechodná ustanovení zákona 319/2016 Sb. vykonává Moravskoslezský kraj jako vlastník dráhy funkci přidělce pouze do 31.12.2017. Od 1.1.2018 vykonává funkci přidělce provozovatel dráhy, tedy SŽDC.

1.4 Právní postavení

1.4.1 Obecné poznámky

Povinnost vydání a zveřejnění Prohlášení o dráze ukládá přidělci ustanovení § 33 zákona o dráhách.

1.4.2 Závaznost

Při sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi manažerem infrastruktury a žadatelem jsou podmínky uvedené v tomto Prohlášení o dráze závazné pro obě smluvní strany.

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

Přidělce nenese odpovědnost za případné ztráty nebo škody způsobené omyly nebo tiskovými chybami v Prohlášení o dráze. Přidělce také nenese odpovědnost za údaje a texty poskytnuté provozovatelem dráhy nebo zařízení služeb.

1.4.3 Přezkumná procedura

Zákon o dráhách ukládá zpracovateli Prohlášení o dráze povinnost umožnit osobám, které o to mají zájem, aby se vyjádřily k jeho obsahu alespoň 30 dnů přede dnem zveřejnění. Přidělce zveřejňuje návrh Prohlášení o dráze na svých webových stránkách (Moravskoslezský kraj na webových stránkách kraje - <http://www.msk.cz/>; SŽDC na Portále provozování dráhy – <http://provoz.szdc.cz>). Přidělce nejpozději 12 měsíců před platností ročního jízdního řádu Prohlášení o dráze zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Dojde-li ke změně údajů obsažených v prohlášení o dráze, Přidělce v něm změnu zaznamená a Prohlášení o dráze opětovně zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup a vyznačí v něm provedené změny.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy nebo z moci úřední rozhodne, zda některá z částí zveřejněného Prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o dráhách. Bylo-li Prohlášení o dráze zveřejněno z důvodu změn údajů v něm obsažených, návrh lze podat jen ohledně těchto změn. Návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy musí obsahovat údaje o tom, která část Prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem o

dráhách, v čem je tento rozpor spatřován, a označení důkazů potřebných k jeho prokázání. Rozhodne-li Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, že některá z částí Prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem o dráhách, stanoví v rozhodnutí přiměřenou lhůtu, po jejímž uplynutí nelze takovou část použít. Přídělcé část, která je v rozporu se zákonem o dráhách, nahradí částí novou, kterou zaznamená do Prohlášení o dráze a Prohlášení o dráze opětovně zveřejní. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře je povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení.

1.5 Struktura Prohlášení o dráze

V Prohlášení o dráze je užitá společná struktura vytvořená zástupci infrastrukturních manažerů a přidělců kapacity sdruženými v RailNetEurope ve verzi z 10. března 2015. Tato struktura je každoročně revidována a nejnovější verze je k dispozici na webových stránkách RNE (<http://www.rne.eu/network-statement>). Cílem společné struktury je, aby všichni žadatelé a zainteresované strany mohli najít stejné informace na stejném místě v Prohlášení o dráze v jiných zemích.

Prohlášení o dráze je rozděleno do 6 částí tvořících základní dokument a příloh poskytujících další informace:

- Kapitola 1 poskytuje základní informace o Prohlášení o dráze a kontaktech,
- Kapitola 2 definuje právní požadavky a podmínky přístupu na dráhu,
- Kapitola 3 popisuje hlavní technické a funkční vlastnosti dráhy,
- Kapitola 4 stanovuje proces přidělování kapacity a tvorbu jízdního řádu,
- Kapitola 5 obsahuje popis služeb poskytovaných SŽDC a ostatními provozovateli drah
- Kapitola 6 popisuje způsob stanovení ceny za přidělení kapacity, použití dráhy a za další poskytované služby.

1.6 Platnost a změny

1.6.1 Období platnosti

Prohlášení o dráze platí pro podávání žádostí a použití dráhy v průběhu jízdního řádu 2018, který začíná dne 10. 12. 2017 a končí dne 8. 12. 2018. Prohlášení o dráze je účinné ode dne zveřejnění.

1.6.2 Proces provádění změn

V souladu s bodem 3, článku 27 Směrnice EU 34/2012 musí být Prohlášení o dráze udržováno v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravováno. Přídělcé proto Prohlášení o dráze udržuje v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravuje. Aktuální znění je zveřejněno na webových stránkách přidělcé (do 31..3.2017 Moravskoslezského kraje - <http://www.msk.cz/>; od 1.4.2017 SŽDC – <http://www.szdc.cz>).

1.7 Distribuce

Přídělcé zveřejňuje Prohlášení o dráze a jeho změny na webových stránkách přidělcé (<http://www.szdc.cz>).

1.8 Kontakty

Viz Příloha „A“.

1.9 Železniční nákladní koridory

Neobsazeno

1.10 RailNetEurope – mezinárodní spolupráce mezi provozovateli drah

Neobsazeno

2 PODMÍNKY PŘÍSTUPU

2.1 Úvod

Kapitola 2 tohoto Prohlášení o dráze popisuje zásady a podmínky pro přístup žadatelů na regionální dráhu v majetku Moravskoslezského kraje.

2.2 Obecné přístupové požadavky

2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dráhy

Žádost o přidělení kapacity dráhy může u přidělcce podat osoba, která je držitelem platné licence, nebo osoba, která není držitelem platné licence a splnila všechny právními předpisy stanovené podmínky. Osoba, která není usazená na území České republiky a hodlá podat žádost o přidělení kapacity dráhy pro účely provozování přeshraniční osobní drážní dopravy, písemně oznámí tuto skutečnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře nejpozději 2 měsíce před podáním řádné žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu. Osoba, která hodlá podat žádost o přidělení kapacity dráhy pro účely provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, oznámí tuto skutečnost nejpozději 2 měsíce před podáním žádosti Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu

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

- a) je usazená na území České republiky, nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu;
- b) je držitelem platné licence;
- c) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- d) je držitelem platného osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- e) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilostí prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilostí se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy po dobu alespoň 12 měsíců, dopravce není finančně způsobilý, pokud je jeho úpadek řešen rozhodnutím insolvenčního soudu o prohlášení konkurzu na majetek dlužníka nebo o povolení reorganizace nebo u něhož insolvenční soud rozhodl o zrušení konkurzu z důvodu, že pro uspokojení věřitelů je majetek dlužníka zcela nepostačující, nebo dluží nedoplatky na daních, pojistném nebo penále na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- f) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;
- g) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy;
- h) byla sjednána cena za použití dráhy jízdou vlaku podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- i) v případě přepravy mimořádné zásilky nebo mimořádné přechodnosti drážního vozidla má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

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

- a) je držitelem platné licence;
- b) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- c) je držitelem osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- d) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilostí prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilostí se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy po dobu alespoň 12 měsíců, dopravce není finančně způsobilý, pokud je jeho úpadek řešen rozhodnutím insolvenčního soudu o prohlášení konkurzu na majetek dlužníka nebo o povolení reorganizace nebo u něhož insolvenční soud rozhodl o zrušení konkurzu z důvodu, že pro uspokojení věřitelů je majetek dlužníka zcela nepostačující, nebo dluží nedoplatky na daních, pojistném nebo penále na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- e) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;
- f) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy;
- g) byla sjednána cena za použití dráhy jízdou vlaku podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- h) v případě přepravy mimořádné zásilky nebo mimořádné přechodnosti drážního vozidla má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

O smlouvě viz kapitola 2.3.1.

2.2.3 Licence

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

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

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

- a) je starší 18 let a plně svéprávný, jde-li o fyzickou osobu,
- b) je bezúhonný,
- c) je odborně způsobilý,
- d) je finančně způsobilý,
- e) závažným způsobem neporušil pracovněprávní předpisy,
- f) závažným způsobem neporušil celní předpisy, jde-li o oprávnění k provozování nákladní drážní dopravy,
- g) je ke dni zahájení provozu drážní dopravy pojištěn pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou tímto provozem a
- h) je usazen na území České republiky

Pro další informace, navštivte webové stránky Drážního úřadu – www.ducr.cz.

2.2.4 Bezpečnostní certifikát – osvědčení dopravce

Doprovce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální 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. Osvědčení dopravce tvoří:

- a) části osvědčující opatření přijatá dopravcem ke splnění požadavků na vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy a vytvoření systému

- zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy,
- b) části osvědčující opatření přijatá dopravcem ke splnění požadavků na splnění podmínek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy, podmínek stanovených zákonem o dráhách pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení na vydání vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

Pro další informace navštivte webové stránky Drážního úřadu - www.ducr.cz.

2.2.5 Pokrytí provozních rizik

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

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

2.3 Obecné obchodní podmínky

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

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

2.3.1 Smlouva o přístupu na dráhu

Dopravce, který vstupuje na dráhu za účelem provozování drážní dopravy, musí uzavřít s provozovatelem dráhy smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport.

Dopravce 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 v osvědčení dopravce.

Pokud při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem vznikne spor o stanovení konkrétních podmínek provozování drážní dopravy, rozhodne na žádost jednoho z nich Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře o tom, zda je některá z částí smlouvy v rozporu se zákonem o dráhách .

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 použití regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

Standardní formát smlouvy mezi dopravcem a SŽDC:

S M L O U V A

o provozování drážní dopravy na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport

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 dráhy pro jízdu vlaku</i>
Článek 12	<i>Ceny za poskytnuté služby</i>
Článek 13	<i>Evidence výkonů a služeb</i>
Článek 14	<i>Fakturace</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 Ceny

Příloha 2 Vnitřní předpisy provozovatele dráhy

Příloha 3 Sumární přehled fakturovaných výkonů dopravce

Příloha 4 Výkaz poskytnutých služeb dopravci

Dále viz kapitola 5

2.3.2 Smlouvy s žadateli, kteří nejsou držiteli platné licence

Podmínkou pro přidělení kapacity dráhy žadateli, který není držitelem platné licence, je splnění právními předpisy stanovených podmínek žadatelem a uzavření Smlouvy o přidělení kapacity dráhy, která je uzavírána mezi přidělcem a žadatelem, který není držitelem platné licence. Předmětem této smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností smluvních stran při objednávání a přidělování kapacity dráhy a jejím následném využívání.

2.4 Pravidla provozu

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

Pro další informace navštivte webové stránky Ministerstva dopravy - www.mdcr.cz.

Konkrétní výčet pravidel provozu, která je dopravce povinen při provozování drážní dopravy dodržovat, určuje smlouva mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (viz. kapitola 2.3.1).

2.4.1 Vnitřní předpisy

Souhrnný výčet vnitřních předpisů, určujících pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport provozované SŽDC závazných pro dopravce je uveden na Portále provozování dráhy, jejich výčet je též součástí smlouvy o provozování drážní dopravy.

Kontakty na provozovatele dráhy regionální jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.3 a v Příloze „A“.

2.4.2 Vzájemná komunikace provozovatele dráhy s dopravcem

V souladu s Rozhodnutím Komise ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Rozhodnutí Komise 2012/757/EU) je provozním jazykem na dráhách provozovaných SŽDC český jazyk.

Jedním ze základních prostředků pro komunikaci SŽDC, jako provozovatele dráhy, s dopravci je webový Portál provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz>) poskytující informace o dráze jako jsou podmínky přístupu 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, kontakty na dispečerský aparát SŽDC a odkazy do ostatních aplikací provozovatele dráhy, kam je nabízen dopravcům přístup.

Pro komunikaci SŽDC s veřejností jsou určeny oficiální webové stránky SŽDC na adrese <http://www.szdc.cz/>.

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

SŽDC provozuje Soubor Provozních Informačních Systémů (dále jen SPIS), které jsou vzájemně provázány a propojeny, a informačně pokrývají celý životní cyklus vlaku od předání žádosti o trasu až po kalkulaci cen za použití dráhy pro jízdu vlaku. Pro komunikaci s IS dopravců se využívají standardy definované v rámci společné evropské implementace TAF/TAP TSI. Při postupné implementaci TAF TSI (Nařízení Evropské Komise (EU) č. 1305/2014) a TAP TSI (Nařízení Evropské Komise č. 454/2011) a současně s provozem IS KAPO pro zajištění automatizovaného výpočtu ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku a návazných služeb SŽDC se postupně spouští oboustranná datová komunikace mezi IS dopravců a IS provozovatele dráhy. Podmínky pro vzájemnou datovou komunikaci IS dopravců s jednotlivými aplikacemi SPIS se zveřejňují na Portále provozování dráhy a rovněž jsou předmětem vzájemných dohod. Pro konkrétní napojení IS dopravce na jednotlivé aplikace SPIS uzavírá SŽDC s dopravcem zvláštní dohodu o zajištění datové výměny mezi SŽDC a dopravcem.

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

Cílem provozování SPIS je maximálně účelná automatizace jednotlivých procesů a činností provozovatele dráhy směřující k on-line propojení s IS dopravců a okolních IM prostřednictvím centrálních IS RNE, k automatizovanému výpočtu cen za přidělení kapacity, ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku a konzumaci poskytnutých služeb. Tím dochází k 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.

Pro stanovení podrobných podmínek a pravidel užívání SPIS a komunikace se SPIS vydává SŽDC Směrnici 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 parametrům užitých drážním vozidel a tratí, dotčených přepravou, vyžaduje přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření na některého zúčastněného provozovatele dráhy.

Za mimořádné zásilky (dále jen „MZ“) se považují:

- a) Zásilky s překročením ložné míry (dále jen „PLM“), vozidla překračující vztahný obrys:
 - » zásilka, která svým rozměrem přesáhne ložnou míru nebo u níž není dodrženo předepsané omezení ložné šířky,
 - » zásilky ložných jednotek kombinované dopravy překračující platnou ložnou míru a jejich kód je vyšší než kód příslušné tratě nebo jsou dopravovány vlaky, které nejsou určeny pro kombinovanou dopravu (není uveden příslušný kód vlaku) nebo ložné jednotky nejsou naloženy na schválených kódovaných vozech pro kombinovanou dopravu,
 - » železniční kolejové vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem vztahný obrys odpovídající průjezdnému průřezu tratě, pokud Drážní úřad nestanovil jinak.
- b) Zásilky s překročenou hmotností:
 - » hmotnost zásilky překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozu),
 - » hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje).
- c) Zásilky s mimořádnou délkou:
 - » tuhé ložné jednotky na dvou vozech s opleny / kluznými otočnými opleny,
 - » zásilky ohebných ložných jednotek o délce větší než 36 m na více vozech².
- d) Ostatní zásilky:
 - » železniční kolejové vozidlo, u něhož Drážní úřad rozhodl, že smí být provozováno za zvláštních technických a provozních podmínek (jako zvláštní, mimořádná zásilka),
 - » zásilky naložené na vozech s více než 8 nápravami.
- e) Ostatní zásilky s ohledem na ustanovení CIM, AVV, Nakládací směrnice UIC a vyhlášky UIC 502-1:
 - » železniční vozidlo přepravované na vlastních kolech, které je samo předmětem přepravní smlouvy, bez označení RIV/RIC/TEN nebo bez označení v rastru přechodnosti (např. CZ/ČD) podle Úmluvy o používání nákladních vozů AVV přílohy 11, čl. 2.1 nebo č. 2.2,
 - » náklad, který není uložen a zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění,
 - » zásilka, která má přejít na lodní převoz (trajekt), pokud nevyhovuje podmínkám uvedeným v Úmluvě o používání nákladních vozů (AVV, příl. 11, přípojek 1),
 - » zásilka nákladu, který nemůže být přepraven do stanice určení bez překládky, pokud váží více než 25 t nebo je naložen na hlubinovém voze (platí jen pro překládku na železnici s jiným rozchodem kolejí),
 - » ostatní zásilky výše neuvedené, které vyplývají z evropských norem, Dohod a Úmluv (např. UIC)³.

² Na SŽDC a některých dalších železničních podnicích jsou přepravy uskutečněné v ucelených vlacích považovány za pravidelné zásilky (bez projednávání jako MZ), pokud jsou dodrženy podmínky zajištění nákladu podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC).

³ Jedná se např. o vozy s prošlou revizí, u nichž jsou zjištěny škody a závady, které mají za následek omezení rychlosti a přeprava je přípustná jen jako mimořádná zásilka; o drážní vozidlo na vlastních kolech (hnací vozidlo, elektrická/motorová jednotka apod.), které smí být přepravováno jen s připuštěnými technickými a provozními podmínkami jako mimořádná zásilka.

Mimořádné zásilky se smí přepravovat jen po splnění podmínek stanovených provozovatelem dráhy. Přepravu MZ na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽDC je dopravce povinen projednat se SŽDC – URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek) podle předpisu SŽDC D31, který stanovuje pravidla pro projednávání, organizování a posuzování možnosti přepravy MZ. Předpis SŽDC D31 aplikuje ustanovení vyhlášky UIC 502-1, která reguluje schvalovací postupy v mezistátní přepravě MZ.

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

Vyhlášku UIC 502-1 publikuje UIC na internetové stránce: <http://www.uic.org/etf/codex/codex-resultat.php?codeFiche=502>.

Seznam útvarů/osob provozovatelů drah a dopravců, které jsou oprávněny k projednávání MZ v mezinárodní přepravě, je uveden jako MB 502-1_Příloha E na internetové stránce UIC: <http://www.uic.org/spip.php?article2145>.

Kontakty:

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

Pracoviště:

Praha 8, Křížíkova 2
tel.: 420 972 244 761
tel.: 420 972 244 405
fax: 420 972 244 690
e-mail: urmiza@szdc.cz

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

2.6 Nebezpečné věci

Doprovce je při přepravě nebezpečných věcí povinen dodržovat Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) v platném znění a národní obecně platné právní předpisy pro ochranu životního prostředí při zahájení takovéto přepravy, popř. další vnitřní předpisy a dokumenty provozovatele dráhy.

Doprovce smí přepravovat nebezpečné věci podle RID za podmínek v RID uvedených. Při přepravách nebezpečných věcí musí dopravce zajistit, aby provozovatel dráhy měl k dispozici informace minimálně v tomto rozsahu:

- složení vlaku,
- umístění vozu s nebezpečnými věcmi ve vlaku,
- UN čísla přepravovaných nebezpečných věcí,
- přítomnost nebezpečných věcí balených v omezených množstvích podle kapitoly 3.4 RID, pokud jsou přepravovány jen nebezpečné věci balené v omezených množstvích a je vyžadováno označení vozu nebo velkého kontejneru podle kapitoly 3.4 RID,
- hmotnost přepravovaných nebezpečných věcí.

Doprovce tyto údaje předá do IS provozovatele dráhy ještě před odjezdem vlaku z výchozí stanice, popř. z místa zařazení vozu s nebezpečnými věcmi do vlaku.

Odstavení vozů s nebezpečnými věcmi musí být ze strany dopravce předem projednáno s provozovatelem dráhy. Zejména musí být dohodnuto a ze strany provozovatele dráhy odsouhlaseno:

- místo odstavení vozů s nebezpečnými věcmi (stanice, kolej),
- doba odstavení vozů s nebezpečnými věcmi,

- zda bude nad vozy s nebezpečnými věcmi zřízen dohled a kdo jej zajistí,
- kde bude uložena dokumentace o vlaku a přepravní doklady.

Postupy při mimořádných událostech (úniky, havárie apod.) jsou řešeny vnitřními předpisy a dalšími dokumenty provozovatele dráhy. Vlastní postupy respektující zásady stanovené provozovatelem dráhy je dopravce povinen provozovateli dráhy na žádost poskytnout.

Dopraci a ostatní právnické či fyzické osoby podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí musí přijmout a aplikovat taková bezpečnostní opatření, aby byla zajištěna bezpečná manipulace a přeprava nebezpečných věcí a to tak, že stanoví odpovědnosti a pravidla pro manipulaci tzv. Bezpečnostním plánem. Tento Bezpečnostní plán zpracuje dopravce v souladu s Bezpečnostním plánem SŽDC pro přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí podle RID (zpracovaného podle 1.10.3.2 RID) a interními nouzovými plány pro seřaďovací stanice provozovatele dráhy. Vysoce nebezpečnými věcmi podle RID se rozumějí ty, které jsou potenciálně zneužitelné při teroristických akcích a které mohou vyvolat v jejich důsledku vážné následky, jako jsou hromadné ztráty na lidských životech nebo hromadná nákaza. Přehled vysoce rizikových nebezpečných věcí je uveden v kapitole 10 RID.

Při ohlašování mimořádné události musí být součástí ohlášení i informace o přítomnosti přepravovaných nebezpečných věcí podle RID.

2.7 Podmínky provozu drážních vozidel

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

Drážní správní úřad schválí typ drážního vozidla v souladu s platnými právními předpisy. Podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu je certifikát shody vydaný autorizovanou osobou podle zvláštního právního předpisu (nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému), tvoří-li drážní vozidlo subsystém evropského železničního systému. V ostatních případech je podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu výsledek zkoušky drážního vozidla, kterou zajistí výrobce drážního vozidla nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení typu drážního vozidla na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy.

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

Pro další informace, navštivte www.ducr.cz

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

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

Dopraci 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.

Na dráhách provozovaných SŽDC lze provozovat pouze drážní vozidla, jejichž dvojkolí jsou udržována v souladu s ČSN EN 15313.

2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz

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

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

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

3 INFRASTRUKTURA

3.1 Úvod

Obecná platnost informací uvedených v této části je vymezena skutečností známou v době zpracování tohoto Prohlášení o dráze.

3.2 Rozsah sítě

3.2.1 Technická charakteristika sítě

Technické specifikace sítě jsou popsány v této kapitole a Příloze „B“.

3.2.2 Místa styku drah

Místa styku dráhy regionální s ostatními dráhami jsou:

Místo styku	Vlastník
Sedlnice	Česká republika

3.2.3 Další informace

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

Dráha Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy dráhou regionální.

Viz Příloha “B”.

Aktuální údaje o infrastruktuře poskytuje na vyžádání provozovatel dráhy. Kontakty na provozovatele dráhy jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.3 a v Příloze „A“.

3.3 Popis sítě

Dráhu tvoří:

- železniční spodek, který tvoří těleso železničního spodku, stavby a zařízení železničního spodku, jakož i dopravní plochy,
- železniční svršek, který je tvořen z kolejí, výhybek, zvláštních konstrukcí a konstrukčních prvků; součásti železničního svršku jsou zejména kolejnice, kolejnicové podpory, upevňovačla, 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,
- železniční přejezdy,
- 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,
- 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,
- 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,
- elektrická zařízení obsahující zařízení, která zajišťují napájení elektrických hnacích vozidel (trakční napájecí a spínací stanice, trakční vedení), prostředky dispečerského řízení, drážní elektrická silnoproudá zařízení pro výrobu, přeměnu, zásobování a využití elektrické energie, speciální elektrická zařízení, přístroje a osvětlovací

- zařízení, zařízení pro napájení zabezpečovacího zařízení, elektrická zařízení pro předtápění vlakových souprav, zařízení pro ochranu před účinky atmosférické elektřiny, zařízení pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, případně další elektrická zařízení napájená i z trakčního vedení,
- h) pevná zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel a k nim příslušející budovy,
 - i) budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování,
 - j) pozemky v obvodu dráhy,
 - k) další zařízení, která svou činností ovlivňují jízdu železničního vozidla nebo jsou jízdou železničního vozidla ovlivňována.

Toto Prohlášení o dráze se týká pouze těch součástí, které jsou v majetku Moravskoslezského kraje. 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.

3.3.1 Zeměpisná identifikace

3.3.1.1 Typologie drah

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dráhou jednokolejnou. Stavební délka tratě je 3760 m.

3.3.1.2 Rozchody

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dráhou s normálním rozchodem (1435 mm).

3.3.1.3 Stanice a uzly

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nachází železniční stanice Mošnov, Ostrava Airport.

3.3.2 Parametry a limity tratí

3.3.2.1 Průjezdny průřez

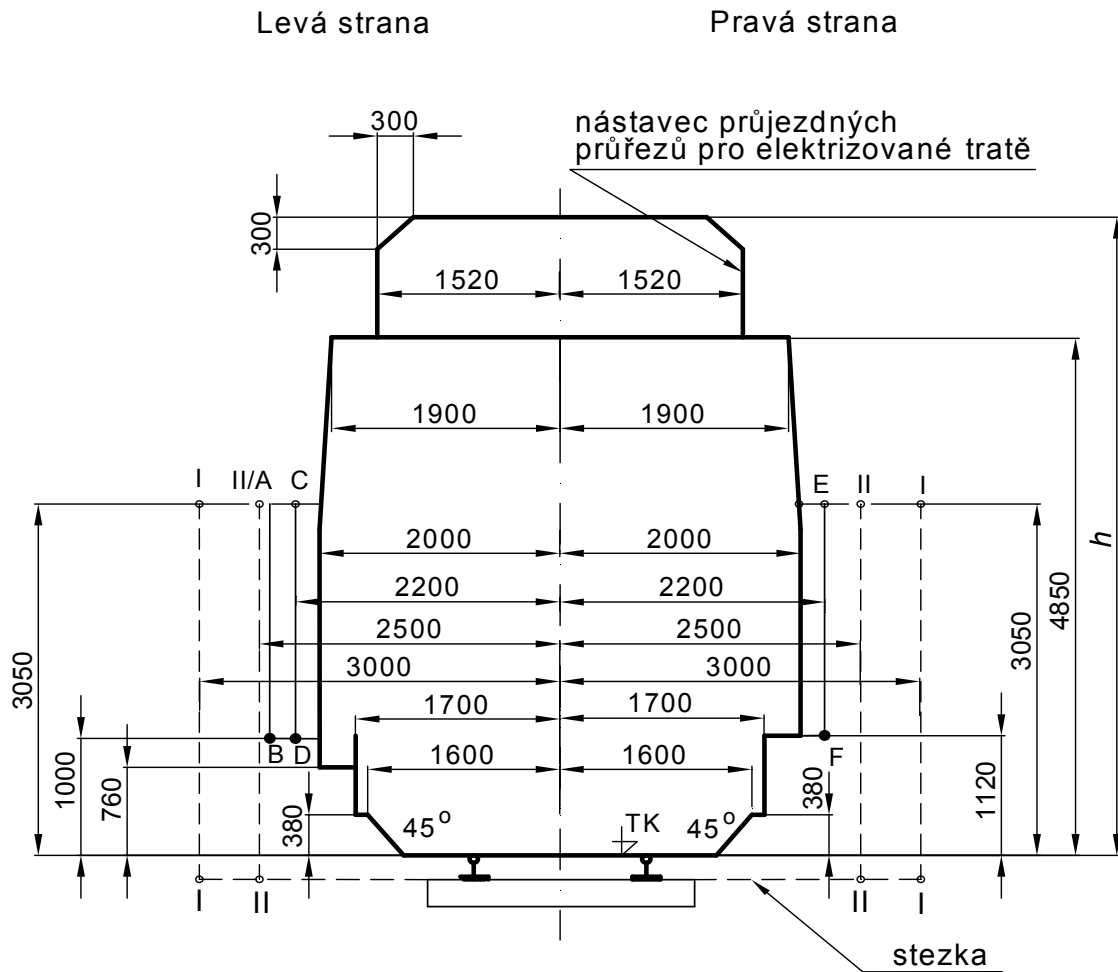
Prostorové uspořádání staveb dráhy vymezují rozměrové parametry tratí, stanovené pro bezpečnou průchodnost drážních vozidel.

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dodržen průjezdný průřez Z-GC pro dráhu normálního rozchodu vycházející z průjezdných průřezů Evropského výboru pro normalizaci CEN (EN 15273-3), které byly vytvořeny na základě vztažných kinematických obrysů pro vozidla GC. Průjezdný průřez základní platný pro přímou kolej a kolej v oblouku o poloměru 250 m a větším je uveden na obrázku níže (Obrázek1).

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

Do průjezdného průřezu mohou zasahovat pouze zařízení, která mění svou polohu při součinnosti s vozidly (kolejové brzdy v pracovní poloze, trolejové dráty na elektrizovaných tratích apod.), mají-li tato zařízení uvnitř průjezdného průřezu přesně vymezený dotyk s částmi vozidel, pro něž jsou určena, a nemohou-li se dostat do styku s jinými částmi

vozidel. Pro nástupištní hranu ve výšce 550 mm se využívá ustanovení ČSN 73 6320 +Z1 pro jmenovitý průjezdný průřez.



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

V Obrázek 1 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),

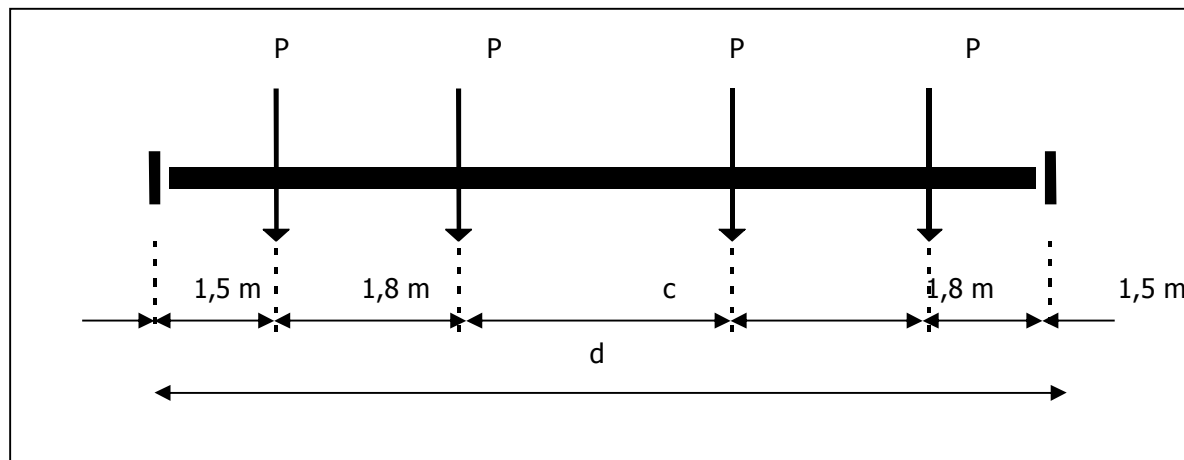
II – II volný schůdný a manipulační prostor (zúžený),

h - výška nástavce průjezdného průřezu pro elektrizované tratě

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

3.3.2.2 Limity zatížení tratí

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je zařazena do traťové třídy D4. Odstupňované smluvní meze traťové třídy D4 jsou uvedeny dále na obrázku (Obrázek 2) a v tabulce:



Obrázek 2 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]
D4	22,5	8	4,65	11,25

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 dráze regionální je použit systém trakční proudové soustavy DC 3 kV .

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. Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je zařízení 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.

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 č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 22. června 1995, kterou se vydává dopravní řád drah. Další používané návěsti jsou uvedeny ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

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

3.3.3.2 Obvody dálkového řízení dopravy

Celá dráha Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport tvoří jeden obvod dálkového řízení dopravy.

3.3.3.3 Komunikační systémy

Na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je základním komunikačním systémem mobilní telefon.

3.3.3.4 Vlakové zabezpečovací systémy

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

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

3.4 Omezení provozu

SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků, způsobené vlivem:

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

a při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením. V těchto případech není SŽDC povinna hradit žadateli 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 postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

V případě, že dojde k narušení plynulosti provozu z důvodů na straně dopravce (např. uvážnutí vlaku na trati) je dopravce povinen na své náklady neprodleně učinit kroky k odstranění tohoto narušení. Odstranění důvodu narušení plynulosti provozu je dopravce povinen zabezpečit ve spolupráci s provozovatelem dráhy bezodkladně. Pokud dopravce nezajistí odstranění důvodu narušení provozu nebo toho není sám schopen, může

provozovatel dráhy na náklady dopravce sám zajistit odstranění důvodu narušení. Dopravce zodpovídá za všechny škody, které tímto narušením vznikly jak provozovateli dráhy, tak i ostatním dopravcům nebo třetím stranám. Ostatní dopravci jsou povinni na požádání poskytnout součinnost při odstraňování důvodu narušení, pokud jim v tom nebrání jiné závažné okolnosti. Náklady spojené s poskytnutím pomoci jdou k tíži dopravce, který narušení plynulosti provozu způsobil.

3.4.1 Specializovaná infrastruktura

Bez specifických omezení.

3.4.2 Ekologická omezení

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 Omezení přeprav nebezpečných věcí

Bez specifických omezení.

3.4.4 Omezení v tunelu

Bez specifických omezení.

3.4.5 Omezení na mostech

Bez specifických omezení.

3.5 Dostupnost infrastruktury

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

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

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

Přídělcem je oprávněn 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.

Přídělcem je též oprávněn omezit přidělování kapacity dráhy i v případě mimořádných událostí, nepříznivých povětrnostních vlivů, živelných událostí apod. Viz také kapitola 4.8.

S ohledem na plán investičních akcí může přídělcem omezit přidělování kapacity dráhy v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a železničních uzlů.

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

3.6 Zařízení služeb

3.6.1 Osobní terminály (stanice)

Železniční zastávka Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je pro provozování veřejné drážní osobní dopravy je vybavena:

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

Délka nástupiště je 174 m. Výška nástupiště je 550 mm nad úrovní temena hlavy kolejnice.

Rozsah odbavení a poskytované služby v osobní dopravě zveřejňuje provozovatel dráhy v ročním jízdním řádu veřejné drážní osobní dopravy a to prostřednictvím Celostátního informačního systému o jízdních řádech. Tento seznam definuje též rozsah bezbariérového přístupu cestujících.

Viz kapitola 5.

3.6.2 Nákladní terminály (stanice)

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nenachází žádný nákladní terminál.

3.6.3 Vlakové stanice

Na dráze nejsou žádné vlakové stanice.

3.6.4 Odstavná nádraží

Na dráze nejsou žádná odstavná nádraží.

3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu

Na dráze nejsou žádná střediska pro opravy a údržbu.

3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění

Na dráze není žádné technické vybavení pro mytí a čištění.

3.6.7 Vybavení námořních a vnitrozemských přístavů

Na dráze nejsou žádné přístavy.

3.6.8 Pomocná zařízení

Na dráze nejsou žádná pomocná zařízení.

3.6.9 Možnost doplnění paliva

Na dráze nejsou žádné čerpací stanice.

3.6.10 Technická zařízení

Na dráze nejsou žádná technická zařízení.

3.7 Rozvoj infrastruktury

Neobsazeno.

4 PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY

4.1 Úvod

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

V souladu s přechodnými ustanoveními zákona 319/2016 Sb. přiděluje kapacitu dráhy na dráze regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje do 31.12.2017 Moravskoslezský kraj a od 1.1.2018 SŽDC. Maximální časový rámec (čas mezi odjezdem z prvního bodu a příjezdem do posledního bodu) přidělené kapacity dráhy je 20 hodin. Výjimku může povolit přidělitel pouze v případě podání jednorázové žádosti, pokud bude podána pouze na jeden den jízdy.

4.2 Popis procesu přidělení kapacity dráhy

Přidělitel přidělí kapacitu dráhy pokud:

- a) žadatel podal a doložil svou žádost v souladu s Prohlášením o dráze;
- b) žadatel má platnou licenci nebo splnil všechny legislativní požadavky pro žadatele bez platné licence;
- c) kapacita dráhy to umožňuje;
- d) žadatel uzavřel se SŽDC smlouvu dle kapitoly 2.3.1;
- e) žadatel se smluvně zavázal k systému odměňování výkonu dle kapitoly 6.4;
- f) u mezistátních tras byla splněna podmínka dle kapitoly 4.3.1.2.

4.2.1 Žádost o přidělení kapacity dráhy

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

Řádné žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, pozdní žádosti do ročního jízdního řádu a žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu podává žadatel:

- elektronicky prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS, v souladu s pokyny vydanými k obsluze těchto aplikací.
- prostřednictvím elektronické výměny dat mezi IS dopravce a IS KANGO, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody. O zpřístupnění datové komunikace mezi IS KANGO a IS dopravce bude provozovatel dráhy informovat dopravce na Portále provozování dráhy.
- písemně na předepsaném formuláři „FORMULÁŘ VNITROSTÁTNÍ STUDIE / ŽÁDOSTI O TRASU“ (viz. Příloha „D“) v českém nebo anglickém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:
 - » poštou na adresu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00;
 - » osobně v podatelně Správy železniční dopravní cesty, státní organizace - žádosti se přijímají v úředních hodinách, tj. v pracovních dnech v době od 8:00 do 14:30 hodin;
- Písemná žádost musí být podepsána oprávněnou osobou podle smlouvy (viz kapitola 2.3) nebo osobou (osobami) oprávněnou za společnost jednat podle obchodního rejstříku.
- Za doručení žádosti se považuje datum a čas:
 - » postoupení žádosti o kapacitu dráhy a trasu v IS KANGO,
 - » předání žádosti o trasu v IS RNE PCS,
 - » razítka podatelny v případě písemné žádosti,

4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc

Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy podává žadatel v českém jazyce elektronicky, a to:

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

V případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky. V tomto případě musí žadatel svou žádost neprodleně podat i písemně v českém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to elektronickou poštou ve formátu *.rtf, *.doc, *.xls, *.pdf, *.htm pro:

- o mezistátní žádosti na adresu: oss@szdc.cz,
- o vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozu – viz Příloha „A“.

Za doručení žádosti se považuje datum a čas:

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

4.2.1.3 Povinné údaje v žádosti

Žadatel je povinen v žádosti uvést:

- a) obchodní firmu, identifikační číslo dopravce a sídlo žadatele; v případě žadatele bez platné licence i označení dopravce, který bude přidělenou kapacitu dráhy využívat (obchodní firmu, identifikační číslo a sídlo dopravce), u žádosti o mezistátní trasy i spolupracující dopravce na příslušných sousedních infrastrukturách, pro mezistátní žádosti musí mít žadatel přiděleno mezistátní číslo společnosti přidělené UIC (tzv. RICS kód);
- b) popis požadované kapacity dráhy, tj. vlakové trasy, která vyjadřuje logické spojení výchozího a cílového bodu (příp. styku vzájemně zaústěných drah) a uvedení nácestných dopravních bodů potřebných pro jednoznačné určení trasy, přičemž platí, že tato trasa nesmí obsahovat vícenásobně pojižděné úseky či dopravní body vyjma případů speciálně odsouhlasených provozovatelem dráhy;
- c) návrh časového vedení požadované vlakové trasy včetně uvedení požadavků na pobyty v určitých dopravních bodech a důvody těchto pobytů,
- d) druh vlaku vedený v požadované vlakové trase, včetně vymezení jeho maximální pravidelné hmotnosti, maximální rychlosti, délky, traťové třídy, profilu kontejnerů, režimu brzdění, maximální výměry brzdících procent a jízdního odporu;
- e) druh trakce, řady a počty hnacích drážních vozidel, jejich funkce, uvedení požadavku na plánovaný přepřah hnacích vozidel, apod.
- f) časový rozsah požadované kapacity 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.
- k) v případě individuální ad hoc žádosti o přidělení kapacity dráhy také uvedení technologie v cílovém dopravním bodě a technologie v nácestném dopravním bodě, pokud je v něm požadován pobyt nebo úkon, který znamená požadavek na jakékoliv obsazení staničních kolejí před příjezdem nebo po odjezdu vlaku, nebo v případě, že dopravce požaduje během pobytu další součinnost provozovatele dráhy;
- l) mimořádnosti na vlaku (viz. kapitola 4.7.1), jsou-li mu v době podání žádosti známy,
- m) u písemné žádosti podpis oprávněné osoby podle smlouvy (viz kapitola 2.3) nebo osoby (osob) oprávněné jednat za společnost podle obchodního rejstříku.

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

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

4.2.1.4 Další potřebné doklady

Doprovce musí doložit provozovateli dráhy 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 v minimální výši dle kapitoly 2.2.2, a to včetně dokladu o zaplaceném pojistném.

4.3 Časový rozvrh podávání žádostí o kapacitu dráhy

Proces přidělování kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a v režimu ad-hoc je prováděn v souladu s evropskými směrnici 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 dle následujících produktů:

- a) 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:

Účastníci procesu přidělování kapacity jsou:

- dopravce – žadatel;
- přidělcce kapacity dráhy – do 31.12.2017 Moravskoslezský kraj, zastoupený SŽDC a od 1.1.2018 SŽDC (viz kapitola 1.1.2.2)
- provozovatel dráhy –
 - » SŽDC - Odbor jízdního řádu
 - » SŽDC – Odbor operativního řízení provozu
 - » SŽDC CDP Přerov

Kontakty jsou uvedeny v kapitole 1.1.2 a v Příloze „A“.

Pro vzájemnou spolupráci žadatelů 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 koordinační nástroj, který zajišťuje vzájemnou spolupráci žadatelů 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 poskytnout OSS SŽDC.
- c) Informační systém KADR – slouží pro zadávání nebo datový příjem individuálních ad hoc žádostí a následné přidělení trasy přidělcem kapacity. Tento IS je poskytován žadatelům zdarma. Podrobné informace o podmínkách používání tohoto IS jsou uvedeny na Portále provozování dráhy nebo je poskytnout OSS SŽDC.

Žadatel podáním žádosti o kapacitu dráhy vyjadřuje souhlas s podmínkami uvedenými v tomto Prohlášení o dráze.

4.3.1 Žádosti do jízdního řádu a jeho pravidelných změn

4.3.1.1 Řádná žádost o přidělení kapacity 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 žadatelů;
- přidělení kapacity dráhy.

Pro sestavu ročního jízdního řádu je ze strany přidělce nabízena technická kapacita dráhy, která vychází z infrastrukturního vybavení dráhy. Na žádost přidělí přidělcem 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 webovém Portále provozování dráhy nebo je, na vyžádání dopravce, dodává za úplaty v tištěné podobě nebo datové podobě na CD.

Podání žádosti.

O vnitrostátní vlakovou trasu žádá žadatel přidělce i provozovatele dráhy podáním jedné žádosti:

- prostřednictvím národního IS KANGO nebo RNE PCS;
- datovou komunikací z vlastního IS dopravce do IS provozovatele dráhy – IS KANGO. 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;
- písemně na předepsaném formuláři (viz Příloha "D" „FORMULÁŘ VNITROSTÁTNÍ STUDIE / ŽÁDOSTI O TRASU“).

O mezistátní vlakovou trasu žádá dopravce přidělce i provozovatele dráhy podáním jedné žádosti prostřednictvím IS RNE PCS nebo též prostřednictvím IS KANGO. V budoucnu umožní IS KANGO předání žádosti do IS RNE PCS a její harmonizaci. O zahájení datové komunikace v tomto smyslu mezi IS RNE PCS a IS KANGO bude informovat SŽDC žadatele na Portále provozování dráhy.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být předem harmonizována se spolupracujícími žadateli na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Pro zajištění harmonizace žádosti mezi žadateli slouží IS RNE PCS. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

Žadatel v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není žadateli garantováno.

Přijetí žádosti o trasu

Přidělce přijme žádost a postoupí ji provozovateli dráhy k určení jízdního řádu. Pokud není žádost podána přímo v IS, provozovatel dráhy zajistí vložení data ze žádosti do IS KANGO. Neúplnost nebo věcné chyby v žádosti mohou být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Přidělce po přijetí žádosti posoudí kapacitu. V rámci posouzení kapacity dráhy spolupracuje s provozovatelem dráhy, který přidělí nabídkovou trasu nebo zkonstruuje vlakovou trasu a předloží dopravci návrh jízdního řádu vlaku. V případě mezistátní trasy je návrh jízdního řádu vlaku na straně provozovatelů drah koordinován a společně předložen dopravcům. Pro koordinaci návrhů jízdního řádu vlaku slouží IS RNE PCS. Návrh trasy předkládá SŽDC dopravci prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS nebo prostřednictvím datové komunikace se systémem dopravce. SŽDC může dopravci předložit více návrhů jízdního řádu, nejvýše však jeden návrh na každý požadovaný den jízdy.

Akceptace návrhu jízdního řádu vlaku

Žadatel posoudí návrh jízdního řádu vlaku a sdělí připomínky k navrženým trasám nebo navržené trasy odsouhlasí. To provede obsluhou IS KANGO nebo pro vnitrostátní trasy též písemně, pro mezistátní trasy současně obsluhou IS RNE PCS. Písemné připomínky nebo písemný souhlas zašle prostřednictvím elektronické pošty na SŽDC, odbor jízdního řádu. V případě mezistátní trasy, která je ze strany žadatelů zajišťována ve vzájemné kooperaci, jsou připomínky k trase řešeny s vedoucím žadatelem, 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 žadatelů k návrhu ročního jízdního řádu. Pokud v tomto termínu žadatel 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 o kapacitu dráhy ani po provedené koordinaci všech došlých požadavků (viz kapitola 4.4.1), sdělí tuto informaci provozovatel dráhy přidělci a žadateli s tím, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost. Žadatel 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 žadatelem sdělí provozovatel dráhy tuto skutečnost přidělci a ten přidělí kapacitu dráhy této trase. Provozovatel dráhy 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 4.3.1.4.

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 žadatel změní parametry své žádosti v období mezi 11. 4. 2017 a 4. 9. 2017 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.

4.3.1.2 Pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu

Tento proces řeší žádosti do ročního jízdního řádu, které byly uplatněny po termínu 10. 4. 2017 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 kapacity dráhy do ročního jízdního řádu.

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

4.3.1.3 Žádost o přidělení kapacity dráhy do změny ročního jízdního řádu

Přidělce ve spolupráci s provozovatelem dráhy nabízí žadatelům 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 kapitoly 4.3.1.1.

4.3.1.4 Termíny pro sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánovaných změn

Roční jízdní řád 2018		
Řádná žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	10. dubna 2017
	Předložení návrhu ročního jízdního řádu v osobní dopravě	14. června 2017
	Návrh mezistátního ročního jízdního řádu do	3. července 2017
	Návrh ročního jízdního řádu v nákladní dopravě	3. července 2017
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v ND	4. srpna 2017
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v OD	11. srpna 2017
	Termín pro přidělení kapacity dráhy	30. listopad 2017
Pozdní žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí od	11. dubna 2017
	Přijímání žádostí do	4. září 2017
	Termín pro přidělení kapacity dráhy	30. listopad 2017
Zahájení platnosti jízdního řádu		10. prosince 2017
Konec platnosti jízdního řádu		8. prosince 2018

Termíny pro žádosti do plánovaných změn ročního jízdního řádu 2018			
Změny v osobní dopravě (OD) a v nákladní dopravě (ND)			
I. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	11. prosince 2017	ND
	Platnost změny od	5. února 2018	
II. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	12. února 2018	ND
	Platnost změny od	9. dubna 2018	
III. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	9. dubna 2018	ND + OD
	Platnost změny od	10. června 2018	
IV. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	9. července 2018	ND
	Platnost změny od	3. září 2018	
V. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	6. srpna 2018	ND
	Platnost změny od	1. září 2018	
Roční jízdní řád 2018			
Řádná žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	10. dubna 2017	
	Předložení návrhu ročního jízdního řádu v osobní dopravě	14. června 2017	
	Návrh mezistátního ročního jízdního řádu do	3. července 2017	
	Návrh ročního jízdního řádu v nákladní dopravě	3. července 2017	
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v ND	4. srpna 2017	
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v OD	11. srpna 2017	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy	30. listopad 2017	
Pozdní žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí od	11. dubna 2017	
	Přijímání žádostí do	4. září 2017	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy	30. listopad 2017	
Zahájení platnosti jízdního řádu		10. prosince 2017	
Konec platnosti jízdního řádu		8. prosince 2018	
Termíny pro žádosti do plánovaných změn ročního jízdního řádu 2018			
Změny v osobní dopravě (OD) a v nákladní dopravě (ND)			
I. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	11. prosince 2017	ND
	Platnost změny od	5. února 2018	
II. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	12. února 2018	ND
	Platnost změny od	9. dubna 2018	
III. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	9. dubna 2018	ND + OD
	Platnost změny od	10. června 2018	
IV. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	9. července 2018	ND
	Platnost změny od	3. září 2018	
V. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do	6. srpna 2018	ND
	Platnost změny od	1. září 2018	

4.3.2 Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy

V rámci individuálního ad hoc přidělování kapacity dráhy patří následující produkty:

- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „nad 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je tři a více pracovních dní (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je kratší jak tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko-bezpečnostní zkoušky drážních vozidel;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí;

- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy za účelem údržby infrastruktury v majetku Moravskoslezského kraje;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury v majetku Moravskoslezského kraje,
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z jiných důvodů na straně přidělce nebo provozovatele dráhy.

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

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

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

Přidělce po určení jízdního řádu ad hoc trase rozhodne o přidělení kapacity dráhy.

4.3.2.1 Podání žádosti

O přidělení individuální ad hoc kapacity dráhy žádá žadatel přidělce elektronicky:

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

V případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky s následným písemným potvrzením, podle pokynů uvedených v kapitole 4.2.1.2.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být harmonizována se spolupracujícími žadateli na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

Žadatel v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není žadateli garantováno.

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

4.3.2.2 Přijetí žádosti o kapacitu dráhy

Přidělce přijme žádost žadatele a postoupí ji provozovateli dráhy k posouzení. Provozovatel dráhy, pokud není žádost podána přímo v IS, vloží data ze žádosti do IS KADR. Pokud žádost není úplná nebo obsahuje věcné chyby, může to být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti.

Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Žádost o přidělení kapacity dráhy je posuzována 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 se přidělí kapacita dráhy na dobu do nejbližší plánované změny ročního jízdního řádu s tím, že pro každých 30 dní může přidělcem provést samostatné posouzení žádosti a následné přidělení kapacity dráhy.

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 postoupení žádosti přidělcem posoudí kapacitu dráhy, v rámci které určí jízdní řád vlaku a ten předloží žadateli jako návrh. SŽDC může žadateli předložit více návrhů jízdního řádu, nejvýše však jeden návrh na každý požadovaný den jízdy.

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

Provozovatel dráhy pro mezistátní žádosti o kapacitu zajistí, ve spolupráci s provozovateli infrastruktur a přidělci kapacity dráhy na ostatních infrastrukturách, koordinovanou nabídku vlakové trasy. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy

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

Žadatel své připomínky nebo akceptaci trasy musí zaslat do:

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

jinak se považuje návrh provozovatele dráhy za akceptovaný.

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

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

Provozovatel dráhy může také zaslat žadateli informaci, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost o kapacitu. Žadatel 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 žadatelem postoupí provozovatel dráhy žádost přidělci k přidělení kapacity dráhy této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do SPIS.

4.3.2.4 Termín vyřízení žádosti o přidělení ad hoc kapacity dráhy

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

Odpověď lze i změnou stavu žádosti v IS KADR.

4.4 Proces přidělení kapacity dráhy

Nepřesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, postupuje přidělnice tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některého žadatele. Přesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, postupuje přidělnice 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 přidělnice 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 přidělnice oprávněn přednostně přidělit kapacitu dráhy žadateli, pro provozování

- a) pravidelné veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu,
- b) pravidelné veřejné drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,
- c) pravidelné kombinované dopravy,
- d) pravidelné mezistátní osobní dopravy,

V procesu přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci individuálního přidělení kapacity ad hoc jsou konflikty v přidělování kapacity dráhy řešeny tak, že je upřednostněna ta žádost, která byla přidělnici doručena 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 přidělnici. Přidělnice vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.

Žadatel o přidělení kapacity dráhy, kterému přidělnice nevyhověl ani po ukončení procesu koordinace požadavků, je oprávněn požádat Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen.

Rozhodne-li Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, že rozsah přidělené kapacity dráhy je v rozporu se zákonem o dráhách, uloží přidělnici nově přidělit kapacitu dráhy a stanoví mu způsob tohoto přidělení.

4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy

V případech, kdy po koordinaci požadovaných tras a konzultacích s žadateli nebude možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o volnou kapacitu dráhy, vyhlásí provozovatel dráhy na příslušný element infrastruktury, na kterém k této situaci došlo, vyčerpání kapacity. Provozovatel dráhy oznámí tuto skutečnost na Portále provozování dráhy prokazatelně všem dopravcům, se kterými má uzavřenou smlouvu dle kapitoly 2.3.1.

Přidělnice je oprávněn 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 vyčerpané kapacity dráhy.

Přidělnice je oprávněn odebrat žadateli přidělenou kapacitu dráhy na úseku infrastruktury, kde došlo k vyčerpání kapacity dráhy nebo na úseku, kde je plánované omezení provozování dráhy, v případě, že přidělené trasy vlaků podle jízdního řádu nejsou využívány alespoň na 75 % v průběhu jednoho měsíce.

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

4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury

Na dráze je pro potřeby údržby diagnostiky a měření infrastruktury stanovena rezervní kapacita dráhy ve výši 10 % technické kapacity dráhy.

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 přidělcem je omezena prováděnou údržbou, obnovou a zvyšováním propustnosti tratí, a to pouze v rozsahu snižujícím toto omezení;
- c) ostatní žadatelé v případě, že tato není využita podle bodu a) nebo b).

4.5.1 Proces přidělení rezervní kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti

Kapacita dráhy je přidělována dopravcům postupem uvedeným v kapitole 0.

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

4.6 Nevyužití přidělené kapacity dráhy / Pravidla pro vzdání se kapacity

Žadatel nemůže přidělenou kapacitu dráhy převést na jiné osoby, přičemž využití kapacity přidělené žadateli, který není držitelem platné licence, dopravcem uvedeným v žádosti se za převod kapacity nepovažuje.

Pokud žadatel z jakéhokoli důvodu nehodlá využít přidělenou kapacitu dráhy, příp. hodlá omezit rozsah nebo četnost jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, může se vzdát přidělené kapacity dráhy.

Vzdání kapacity dráhy se provede:

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

Takto uvolněná kapacita dráhy může být pak přidělena jinému žadateli.

4.6.1 Pravidla pro využití přidělené kapacity dráhy

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

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

4.6.2 Odebrání přidělené kapacity dráhy

Přidělcem je oprávněn odebrat žadateli přidělenou kapacitu dráhy v případě, že:

- a) nebyla po období jednoho měsíce využívána;
- b) pokud jsou pro to splněny podmínky stanovené v Prohlášení o dráze;

- c) dopravce přestal splňovat podmínky přístupu na dráhu uvedené v článku 2.2.2 tohoto Prohlášení o dráze;
- d) dopravce neuhradil vyfakturovanou cenu za použití dráhy pro jízdu vlaku ve sjednané lhůtě splatnosti ani po upomínce;
- e) dopravce užívá dráhu v rozporu s přidělenou kapacitou dráhy;
- f) u trasy došlo k odřeknutí / odejmutí kapacity dráhy na sousední infrastrukturu.

Přídělce je také oprávněn omezit žadateli přidělenou kapacitu dráhy v případě, že přidělená kapacita dráhy byla dopravcem po období jednoho měsíce využívána z méně než 25 % přidělených vlakových kilometrů.

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

4.7 Mimořádné zásilky a nebezpečné věci

Doprovce je povinen projednat s provozovatelem dráhy každou přepravu mimořádné zásilky a přepravu nebezpečných věcí podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy.

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

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

4.7.1 Mimořádnosti na vlaku

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

- a) zařazení mimořádné zásilky;
- b) vlak jedoucí v kódu pro kombinovanou dopravu;
- c) přeprava nebezpečných věcí (s kódovým označením dle RID);
- d) vojenské přepravy;
- e) přepravy cestujících ve vlcích nákladní dopravy (kromě pravidelné přepravy);
- f) překročení normativu délky dle ustanovení příslušných tabulek traťových poměrů;
- g) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h;
- h) přeprava speciálních hnacích vozidel;
- i) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase (např. zkušební jízdy, zařazení vozidel, pro které platí rychlostník R, apod.);
- j) manipulace po trase nebo změna technologie práce na žádost dopravce, odchylně od platných pomůcek GVD;
- k) zpoždění soupravového nebo lokomotivního vlaku jedoucího pro vlak osobní dopravy.

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

4.7.2 Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel

Neobsazeno.

4.8 Zásady při mimořádných událostech

Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily

- a) bezpečnost drážní dopravy,
- b) bezpečnost osob,
- c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo
- d) životní prostředí.

Nehodou je událost, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví nebo jiná újma. Vážnou nehodou je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda velkého rozsahu podle trestního zákoníku na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, nebo jiná nehoda s obdobnými následky. Incidentem je jiná mimořádná událost než nehoda.

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 provozovatel dráhy vlastní organizační opatření ve formě ohlašovacího rozvrhu. Ohlašovací rozvrh je přístupný na všech pracovištích, která provozovatel dráhy pověřil ohlašování mimořádných událostí. Takovýmto ohlašovacím pracovištěm je vždy nejbližší dopravná obsazená výpravčím ve službě.

Smlouva mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (viz kapitola 2.3.1) určuje výčet operačních pravidel, které je dopravce a SŽDC v případě mimořádné události povinen dodržovat.

Kontakty na provozovatele dráhy jsou uvedeny v kapitole 1.1.2 a v Příloze "A".

4.8.2 Operační pravidla

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

4.8.3 Předvídané problémy

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

4.8.4 Nepředvídané problémy

Přídělce je oprávněn 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.

V nouzových případech, a pokud to bude naprosto nezbytné v důsledku mimořádné nebo jiné události, kvůli které je daná část dráhy dočasně nepoužitelná, může přídělce omezit popř. i odejmout přidělenou kapacitu dráhy bez předchozího upozornění dotčeného žadatele, a to na tak dlouhou dobu, jaká je nezbytná pro obnovení provozu.

5 SLUŽBY

5.1 Úvod

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

Přístup na dráhu 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

Provozovatel dráhy na dráze celostátní a regionální zajistí dopravci přístup ke službám souvisejícím s použitím dráhy a provozem drážního vozidla v rozsahu:

- a) vyřízení žádosti o přidělení kapacity dráhy, vypracování jízdního řádu podle přidělené kapacity a využití přidělené kapacity dráhy podle sjednaného jízdního řádu,
- b) použití drážní infrastruktury, jejíž součástí jsou stanoveny v příloze k vyhlášce 76/2017 Sb., včetně použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici,
- c) organizaci drážní dopravy, zabezpečení jízdy vlaku a posunu drážním vozidlem, operativní řízení drážní dopravy, rádiové spojení s drážním vozidlem, hlášení a poskytování informací o jízdě vlaku dopravce a
- d) poskytnutí dalších informací potřebných k zavedení nebo k poskytování přepravních služeb, pro které byla kapacita dráhy přidělena
- e) poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovateli dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

5.3 Přístup k zařízení služeb a nabídka služeb

Za zařízení služeb se považují:

- a) provozní součásti železničních stanic,
- b) střediska pro údržbu drážních vozidel s výjimkou vozidel vysokorychlostních a vykazujících zvláštní provozně technické charakteristiky,
- c) zařízení pro provozní ošetření vozů, zejména jejich mytí, čištění a plnění vodou,
- d) nakládací a vykládací zařízení,
- e) stabilní a mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy,
- f) posunovací zařízení,
- g) obrysnice,
- h) kolejové váhy.

5.3.1 Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud

Vlastník regionální dráhy poskytuje všem dopravcům k použití napájecí zařízení (trakční soustavu) umožňující odběr trakční elektřiny.

5.3.2 Zařízení pro doplňování paliva

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.3 Nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nachází stanice Mošnov, Ostrava Airport.

5.3.4 Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.5 Seřadovací stanice

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.6 Vlakotvorné vybavení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.7 Odstavné koleje

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.8 Zařízení pro údržbu a další technická zařízení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4 Doplnkové služby

5.4.1 Trakční elektřina

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

Kontakt na poskytovatele trakční elektřiny je:

Společnost: České dráhy, a.s.

Sídlo: Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha1

IČ: 70994226

DIČ: CZ70994226

Právní forma: akciová společnost

web: <http://www.ceskedrahy.cz/>

5.4.2 Dodávka paliva

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.3 Servis pro vlaky

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.4 Posun a jiné služby

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.5 Služby pro mimořádné přepravy a nebezpečný náklad

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

5.5 Pomocné služby

Pomocnými službami jsou:

- » poskytování informací souvisejících s provozováním drážní dopravy
- » přístup k telekomunikačním sítím,
- » technická kontrola vozidlového parku,
- » prodej jízdních a přepravních dokladů,
- » údržba drážních vozidel vykazujících zvláštní provozně technické charakteristiky,
- » poskytování audiovizuálních služeb cestujícím nad rámec rozsahu dle ustanovení kapitoly 5.2.

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

5.5.1 Přístup k telekomunikační síti

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.5.2 Poskytování doplňkových informací

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

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

5.5.3 Technická prohlídka drážních vozidel

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

6 CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTNUTÉ SLUŽBY

6.1 Principy stanovení cen

Přídělce a provozovatel dráhy účtují žadatelům za použití železniční infrastruktury regionální dráhy ve vlastnictví Moravskoslezského kraje:

a) ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy v rozsahu služeb poskytovaných v rámci minimálního přístupového balíku, kterými jsou:

- cena přídělce za přidělení kapacity dráhy
- cena provozovatele dráhy za použití dráhy pro jízdu vlaku
- cena provozovatele dráhy za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3.

b) ceny za ostatní služby poskytnuté podle tohoto Prohlášení o dráze.

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

6.1.1 Minimální přístupový balíček

Přídělce poskytuje přidělení kapacity dráhy bezplatně.

Provozovatel dráhy za ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, poskytuje dráhu k použití pro jízdu vlaku, tj. zajišťuje provozování dráhy (řízení provozu), provozuschopnost dráhy (údržbu a opravy infrastruktury).

Za poskytnutí informací potřebných k zavedení nebo k provozování dopravních 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 se účtuje cena zahrnující náklady přímo vynaložené na poskytnutí uvedených informací.

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

6.1.2 Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3

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

6.1.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Provozovatel dráhy při využití služeb uvedených v kapitole 5.3 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.1.4 Doplnkové služby

Provozovatel dráhy při využití doplňkových služeb uvedených v kapitole 5.4 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.1.5 Pomocné služby

Provozovatel dráhy při využití pomocných služeb uvedených v kapitole 5.5 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.2 Systém stanovení cen

6.2.1 Minimální přístupový balíček

Výše ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je závislá na parametrech cenového modelu (viz Přílohu C tohoto Prohlášení o dráze). Cena se stanoví výpočtem, vycházejícím ze skutečného rozsahu výkonů dopravce na regionální dráze, ohraničené místem styku s infrastrukturou dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky v Sedlnicích. Pod pojmem výkony se rozumí ujeté vlakové kilometry (vlkm) v daném zúčtovacím období. Provozovatel dráhy fakturuje cenu za použití dráhy pro jízdu vlaku podle vzorce, základních cen a podmínek, uvedených v Příloze "C" tohoto Prohlášení o dráze.

6.2.2 Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3

Způsob výpočtu cen za přístup k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3 se řídí podmínkami cenové regulace. Provozovatel dráhy v současné době tyto ceny neaplikuje.

6.2.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.3 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.2.4 Doplnkové služby

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.4 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.2.5 Pomocné služby

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.5 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3 Ceny

6.3.1 Minimální přístupový balíček

Kapacita dráhy je přidělována bezplatně. Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku osobní nebo nákladní dopravy a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v Příloze "C" tohoto Prohlášení o dráze.

6.3.2 Přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3

Provozovatel dráhy nemá stanovenou zvláštní cenu za přístup dopravců k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3.

6.3.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Ceny za přímo poskytované služby uvedené v kapitole 5.3 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3.4 Doplnkové služby

Ceny za služby v kapitole 5.4 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3.5 Pomocné služby

Ceny za služby v kapitole 5.5 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.4 Systém odměňování výkonu

6.4.1 Sankce za nevyužití kapacity dráhy

Sankce za nevyužití kapacity dráhy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívá.

6.4.2 Sankce za odřeknutí kapacity dráhy

Sankce za odřeknutí kapacity dráhy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívá.

6.4.3 Pobídky pro rámcové smlouvy

Pobídky pro rámcové smlouvy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívají.

6.4.4 Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS

Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívají.

6.5 Změny cen

SŽDC si vyhrazuje právo na změnu cen uvedených v kapitole 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC vyhlášením cenové nabídky na portále provozování dráhy.

6.6 Uspořádání fakturace

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

Rozlišení platby za použití dráhy pro jízdu vlaku je provedeno takto:

Účet = 3009-14606011/0710, IBAN CZ83 0710 0030 0900 1460 6011, BIC: CNBACZPP vedený u České národní banky

Variabilní symbol = číslo faktury

Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou každému dopravci fakturovány souhrnně za všechny výkony předmětného období. Fakturované částky jsou ve výstupech z informačního systému členěny podle jednotlivých produktových faktorů cenového modelu.

Ceny za služby v kapitolách 5.3, 5.4 a 5.5 jsou fakturovány samostatně.

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

V Praze dne 28. 3. 2017

Ing. Pavel Surý
generální ředitel

Příloha "A"

Seznam kontaktů

**Část A
Moravskoslezský kraj**

Vedoucí odboru dopravy	Ing. Ivo Muras
Telefon:	+420 595 622 116
Fax:	+420 595 622 143
E-mail:	ivo.muras@kr-moravskoslezsky.cz
Referent pro dopravní infrastrukturu odbor dopravy	Ing. Václav Elbl
Telefon:	+420 595 622 505
Fax:	+420 595 622 143
E-mail:	vaclav.elbl@kr-moravskoslezsky.cz

**Část B
SŽDC**

SŽDC – vedení organizace

Generální ředitel	Ing. Pavel Surý
Telefon:	(+420) – 972 235 200
Fax:	(+420) – 222 335 298
E-mail:	gr@szdc.cz
Náměstek GR pro řízení provozu	Ing. Josef Hendrych
Telefon:	(+420) – 972 235 505
E-mail:	hendrych@szdc.cz
Ředitelka odboru smluvních vztahů	JUDr. Hana Honzáková
Telefon:	(+420) – 972 235 588
Fax:	(+420) – 972 244 299
E-mail:	honzakova@szdc.cz
Ředitel odboru jízdního řádu	Ing. Miloš Houska
Telefon:	(+420) – 972 241 587
E-mail:	houska@szdc.cz
Ředitel odboru základního řízení	Ing. Tomáš Nachtman
Telefon:	(+420) – 972 244 011
E-mail:	nachtman@szdc.cz
Ředitel odboru operativního řízení a výluk	Ing. Jiří Witiska
Telefon:	(+420) 972 244 588
E-mail:	witiska@szdc.cz

SŽDC – přidělování kapacity dráhy

Žádosti do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn

Odbor jízdního řádu	
Telefon:	(+420) 972 244 991
Mobil:	(+420) 606 728 532
E-mail:	kubena@szdc.cz

Mezistátní ad hoc žádosti

OneStopShop (OSS)	Zaměstnanci OSS
Telefon:	(+420) 972 244 556, 573, 606
	(+420) 972 244 264, 458, 853,
	(+420) 972 241 557, 560
	(+420) 972 741 419
E-mail:	OSS@szdc.cz
Non-stop pracoviště přidělece kapacity dráhy	Dispečer
Telefon:	(+420) 972 244 633
Mobil:	(+420) 602 664 577
E-mail:	OSS@szdc.cz

Vnitrostátní ad hoc žádosti

Regionální pracoviště přidělece kapacity dráhy	Ostrava
Telefon:	(+420) 972 765 093, 386, 387
E-mail:	PKPRE@szdc.cz
Non-stop pracoviště přidělece kapacity dráhy	Praha
Telefon:	(+420) 972 241 563
Mobil:	(+420) 602 452 860
E-mail:	PKPHA@szdc.cz
Non-stop pracoviště přidělece kapacity dráhy	Přerov
Telefon:	(+420) 972 735 604
Mobil:	(+420) 724 460 477
E-mail:	PKPRE@szdc.cz

SŽDC – řízení provozu

SŽDC – GR

Ústřední dispečer	
Telefon:	(+420) 972 244 482
Mobil:	(+420) 724 172 965
E-mail:	OORPusdisp@szdc.cz
Hlavní dispečer	
Telefon:	(+420) 972 244 182
Mobil:	(+420) 725 790 090
E-mail:	dispeceri@szdc.cz

SŽDC – CDP Přerov:

Ředitel CDP Přerov	Ing. Petr Novák
Telefon:	(+420) 972 734 300
E-mail:	novakpet@szdc.cz
Oddělení řízení pro Moravu a Slezsko	Vedoucí dispečer
Telefon:	(+420) 972 730 000
Fax:	(+420) 972 734 068
Mobil:	(+420) 602 288 982
E-mail:	CDPPREveddisp@szdc.cz

Tabulka
Výběr základních údajů o dráze

údaj	hodnota
Název začátku tratě	Sedlnice
název konce tratě	Mošnov, Ostrava Airport
kilometrická poloha začátku tratě	0,0
kilometrická poloha konce tratě	2,903
celková stavební délka tratě uvedená v m	3760
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	90
normativ délky osobního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m	178
normativ délky nákladního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m	-
maximální sklon tratě uvedený v ‰	13
dovolené traťové třídy zatížení	D4
kategorie dráhy s uvedením	R = dráha regionální

Příloha "C"

Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění

I. Všeobecné informace a podmínky stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku

I.1. Všechny parametry systému cenového modelu pro výpočet cen za použití dráhy pro jízdu vlaku musí být v souladu se zásadami věcného usměrňování cen, stanovenými v platném výměru MF ČR.

I.2. V ceně za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou v rozsahu věcného usměrňování kalkulovány náklady spojené s:

- jízdu vlaku po traťových a staničních kolejích v rozsahu přidělené kapacity dráhy včetně nákladů na zabezpečení těchto jízd provozovaným zabezpečovacím zařízením a za umožnění použití zařízení pro distribuci elektrické trakční energie, odebírané hnacími vozidly závislé trakce (náklady na spotřebu trakční elektrické energie výši ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku neovlivňují),
- organizací drážní dopravy včetně operativního řízení,
- telekomunikačním spojením zaměstnanců provozovatele dráhy s obsluhou vlaku dopravce,
- příjmem a poskytováním informací provozovatelem dráhy dopravcům při zajišťování jízdy vlaku,
- zveřejněním předpisů, pokynů a pomůcek pro činnost dopravců dle smlouvy o provozování drážní dopravy (pouze datová, nikoliv tištěná forma).

I.3. Jízdu vlaku se pro účely stanovení ceny za použití dráhy rozumí i jízda jednotlivého kolejového vozidla, včetně speciálního hnacího vozidla, pokud je organizována jako jízda vlaku ve smyslu dopravních předpisů.

I.4. Parametry a aplikační podmínky cenového modelu pro výpočet cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou závazné pro provozovatele dráhy a pro všechny provozovatele drážní dopravy (dále jen dopravci).

I.5. Cenami se v kontextu této přílohy „C“ rozumějí ceny bez DPH.

II. Cenový model

II.1. Výsledná cena za použití dráhy jízdu vlaku pro konkrétní vlak se vypočítá podle následujícího cenového modelu:

$$C = L \times Z \times K \times P_x \times S_1 \times S_2 \times S_3 \times S_4$$

kde:

C= cena za použití dráhy jízdu vlaku

L= délka jízdy vlaku (viz článek II.2)

Z= základní cena (viz článek II.3)

K= koeficient kategorie tratě (viz článek II.4)

P_x= produktový faktor (P₁ až P₅ – viz článek II.5)

S_1 až S_4 = specifické faktory (viz článek II.6)

II.2 Délka jízdy vlaku (vlkm) je pro účely výpočtu výsledné ceny za použití dráhy jízdou vlaku evidována v desetinách kilometru, zdrojem dat je síť KANGO. K ověření mohou dopravci využít aplikaci DYPOD, dostupnou na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/dypod>).

II.3 Základní cenou se rozumí cena za jeden vlakový kilometr, podložená analýzou nákladů vynaložených v minulém období. Základní cena je shodná pro vlaky osobní i nákladní dopravy a pro období platnosti tohoto Prohlášení o dráze činí 21,50 Kč/vlkm.

II.4 Koeficient kategorie trati představuje kombinaci činitelů, které po dobu platnosti ročního jízdního řádu ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci na daném traťovém úseku, zohledňují poptávku přidělu kapacity v daném úseku, náklady vynaložené na údržbu tratí příslušné kategorie v předcházejícím statistickém období, případně vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity na tratích dané kategorie. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu a vybavení a zohlednění poptávky přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích. Hodnota koeficientu pro regionální trať Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport činí 0,88.

II.5 Produktový faktor je činitel, který zohledňuje segmentaci trhu na služby s rozdílnou úrovní cen. Důvodem diferenciací cen na úrovni produktového faktoru jsou přímé náklady vynakládané na danou službu (segment trhu) nebo podpora příslušného segmentu trhu s využitím dofinancování ze státního rozpočtu. V cenovém modelu jsou zavedeny následující produktové faktory:

- P_1 – Osobní doprava
- P_2 – Nákladní doprava nespécifická
- P_3 – Kombinovaná nákladní doprava
- P_4 – Nákladní doprava jednotlivých vozových zásilek
- P_5 – Nákladní doprava – nestandardní vlaky

Z definice produktového faktoru vyplývá, že každému vlaku může být v cenovém modelu přiřazen pouze jeden produktový faktor. Podmínky pro zařazení vlaku do určitého segmentu trhu a pro použití odpovídajícího produktového faktoru jsou předmětem kapitoly III.

Jednotlivé produktové faktory nabývají následujících hodnot:

Produktový faktor	Hodnota produktového faktoru
P1	1,00
P2	1,00
P3	0,30
P4	0,65
P5	2,00

II.6 Specifický faktor je činitel, jehož účelem je zefektivnění využití kapacity dráhy, a zohlednění vlivu jízdy daného vlaku na výši nákladů na provozování dráhy. Každému vlaku jsou přiřazeny odpovídající hodnoty všech specifických faktorů. Podmínky pro přiřazení

hodnot specifických faktorů jednotlivým vlakům jsou předmětem kapitoly III. V cenovém modelu jsou zavedeny následující specifické faktory:

II.6.1 S₁ – Míra opotřebenění trati v závislosti na hmotnosti vlaku

Tento specifický faktor reflektuje rozdílné opotřebenění trati jízdou vlaků o různé hmotnosti, která závisí na počtu vozidel ve vlaku a hmotnosti jednotlivých vozidel. Hodnoty specifického faktoru jsou stanoveny pro daná rozmezí celkové hmotnosti vlaku.

Rozmezí hmotností (t)	Od (t)	Koeficient
S1 (0-50)	0	0,42
S1 (50-100)	50	0,49
S1 (100-200)	100	0,59
S1 (200-300)	200	0,76
S1 (300-400)	300	0,94
S1 (400-500)	400	1,14
S1 (500-600)	500	1,34
S1 (600-700)	600	1,5
S1 (700-800)	700	1,76
S1 (800-900)	800	2,03
S1 (900-1000)	900	2,31
S1 (1000-1200)	1000	2,77
S1 (1200-1400)	1200	3,36
S1 (1400-1600)	1400	3,88
S1 (1600-1800)	1600	4,36
S1 (1800-2000)	1800	4,89
S1 (2000-2200)	2000	5,37
S1 (2200-2400)	2200	5,92
S1 (2400-2600)	2400	6,39
S1 (2600-2800)	2600	6,88
S1 (2800-3000)	2800	7,3
S1 (3000+)	3000	8,35

II.6.2 S₂ – Vybavení činného hnacího vozidla ve vlaku zabezpečovacím zařízením ETCS, Level 2 a vyšší

Vzhledem ke skutečnosti, že jde o podporu zavádění zabezpečovacího zařízení v co nejširším rozsahu, budou vlaky s činnými hnacími vozidly vybavenými tímto zařízením cenově zvýhodněny i při jízdě po traťových úsecích bez stacionární části systému ETCS. Cenové zvýhodnění se vzhledem k současnému stavu evidence vozidel netýká řídicích vozů. Výše zvýhodnění v cenovém modelu bere v úvahu skutečnost, že v souladu se směrnicí 2012/34/EU je vlastníkům hnacích vozidel se zařízením ETCS poskytována další podpora ze

státního rozpočtu a není přípustné, aby součet obou druhů podpory převýšil náklady na pořízení zabezpečovacího zařízení. Hodnoty specifického faktoru S_2 jsou uvedeny níže. Výhodnější hodnota je přiřazována každému vlaku, v němž je alespoň jedno činné hnací vozidlo se zařízením ETCS, Level 2 a vyšší a nemění se s počtem takto vybavených vozidel. Posouzení zda je či není činné hnací vozidlo vybaveno zařízením ETCS Level 2 nebo vyšší se provádí kontrolou údajů o hnacím vozidle v IS REVOZ. Pokud vybavení hnacího vozidla zařízením ETCS Level 2 nebo vyšší nebude v IS REVOZ uvedeno, má se z pohledu použití specifického faktoru S_2 za to, že hnací vozidlo tímto zařízením vybaveno není.

Vybavenost hnacího vozidla ETCS Level 2 a vyšší	Hodnota specifického faktoru S_2
Nevybavené hnací vozidlo	1,00
Vybavené hnací vozidlo	0,95

II.6.3 S_3 – Míra vytížení trati

Tento specifický faktor je určen k regulaci žádostí o kapacitu dráhy u vybraných tratí, kde existuje minimálně u části požadavků možnost nabídky variantní trasy. Vzhledem k jejímu koncovému charakteru má uvedený specifický faktor pro regionální dráhu Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport hodnotu 1,00.

II.6.4 S_4 – Omezení hlukových emisí

Směrnice 2012/34/EU v kapitole IV, čl. 31.5 předpokládá, že do cenových modelů zpoplatnění použití dráhy v jednotlivých členských zemích bude zahrnuta metoda zohlednění nákladů na pořízení nových vozidel nebo renovaci již provozovaných vozidel, přinášející snížení vlivů železniční dopravy na životní prostředí. Nástrojem je podpora majitelů železničních vozidel vybavených brzdovými systémy snižujícími hlukové emise, vznikající při brzdění vlaku. V podmínkách České republiky není dosud zajištěna evidence těchto vozidel v příslušných registrech. Z uvedeného důvodu bude u specifického faktoru S_4 po dobu platnosti tohoto Prohlášení o dráze použita pro všechny vlaky hodnota 1,00.

III. Provozní a technické podmínky, ovlivňující výpočet základních cen

III.1. Režim vykazování realizovaných výkonů, které jsou dosazovány do cenového modelu pro výpočet ceny za použití dráhy jízdou vlaku podléhá ustanovení směrnice SŽDC Is10.

III.2. Cena za použití dráhy pro jízdu vlaku je vždy stanovena podle jeho skutečného složení, zjištěného ze zdrojů dat určených režimem podle čl. III.1 nebo kontrolou vlaku, provedenou SŽDC.

III.3. Pro výpočet výsledných cen za použití dráhy pro jízdu vlaku je rozhodující skutečná vlakem projatá trasa.

III.4. Vlakem osobní dopravy se pro účely stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku rozumí vlak, který byl v úseku trati, za jehož použití je cena kalkulována, složen výhradně z vozidel určených k přepravě osob, zavazadel a jízdních kol. Za vlaky osobní dopravy se také považují všechny soupravové vlaky, složené výhradně z vozidel, určených k přepravě osob, zavazadel a jízdních kol. Soupravovým vlakem není samostatné hnací vozidlo vedené jako

vlak, s výjimkou elektrických a motorových vozů a jednotek (jde o vlak lokomotivní). Všechny vlaky, které neodpovídají podmínkám pro přiřazení druhu dopravy osobní, budou za účelem přiřazení relevantního produktového faktoru považovány za vlaky nákladní. Výchozím zdrojem informace pro přiřazení druhu dopravy je druhové členění vlaků, uvedené v předpise SŽDC D1, č. 2206 až 2212. Služební vlaky jsou z hlediska přiřazení produktového faktoru považovány za vlaky nákladní. Za správnost deklarovaného druhu vlaku odpovídá dopravce, který tento parametr uvádí v žádosti o přiděl kapacity dráhy. Pro nákladní vlaky, jimž má být přiřazen produktový faktor P_3 , nebo P_4 platí podmínky, uvedené v čl. III.5. Pro nákladní vlaky s produktovým faktorem P_5 platí podmínky, uvedené v čl. III.6.

III.5 Podmínky pro výpočet výsledné ceny za použití dráhy jízdou vlaku s aplikací produktových faktorů P_3 a P_4

Za účelem podpory rozvoje vybraných segmentů trhu v železniční nákladní dopravě vyhlašuje provozovatel odlišné ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku, které jsou při dodržení vyhlášených podmínek dostupné rovným a nediskriminačním způsobem všem dopravcům na regionální dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport. Pro vlaky, které splní níže uvedené podmínky, bude výsledná cena kalkulována s použitím produktových faktorů P_3 a P_4 . Každému vlaku může být přiřazen jen jeden produktový faktor, vzájemná kombinace je vyloučená.

III.5.1 Podmínky pro přepočítání základní ceny za použití dráhy jízdou vlaku produktovým faktorem P_3 – kombinovaná nákladní doprava

- Produktový faktor P_3 bude použit pro vlaky nákladní dopravy, dopravující výhradně vozy pro přepravní jednotky kombinované dopravy (ložené těmito jednotkami nebo prázdné). U vlaků, obsahujících i jiné druhy tažených vozidel, než je výše uvedeno, nelze produktový faktor P_3 aplikovat.
- Aplikace produktového faktoru P_3 je podmíněna pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- O aplikaci produktového faktoru P_3 pro konkrétní vlak musí dopravce požádat. Žádost lze uplatnit některým z následujících způsobů:
 - a) Dopravce předloží před začátkem platnosti ročního jízdního řádu 2018 nebo jeho změny na odbor smluvních vztahů SŽDC seznam pravidelných vlaků ročního jízdního řádu, které jsou určeny pro kombinovanou dopravu a u kterých bude uplatňovat nárok na aplikaci produktového faktoru P_3 . SŽDC zajistí, aby v informačním systému IS KAPO byl těmto vlakům automaticky přiřazen produktový faktor P_3 a aby byla provedena kontrola složení vlaku (v případě zjištění zařazení neodpovídajících vozidel bude použit produktový faktor P_2). Čísla vlaků, které jsou předmětem seznamu, nesmí být použita pro vlaky, jejichž složení a účel vylučuje aplikaci produktového faktoru P_3 .
 - b) Při objednávání vlaku ad hoc, kterému má být přiznána aplikace produktového faktoru P_3 , musí dopravce v informačním systému ISOŘ KADR na kartě „Parametry trasy vlaku, oddíl Další údaje/Produktový faktor“ uvést produktový faktor P_3 .
- Pokud dopravce o aplikaci produktového faktoru P_3 nepožádá podle výše uvedených zásad, SŽDC neprovede kontrolu složení vlaku a aplikace produktového faktoru P_3 nebude u daného vlaku iniciována, cena bude vypočítána pro produktový faktor P_2 .

- Aplikace produktového faktoru P_3 není přípustná u vlaků sestávajících pouze z hnacích vozidel.

III.5.2 Podmínky pro přepočítání základní ceny za použití dráhy jízdou vlaku produktovým faktorem P_4 – nákladní doprava jednotlivých vozových zásilek

- Produktový faktor P_4 bude použit pro následující druhy vlaků nákladní dopravy z ročního jízdního řádu nebo jeho pravidelných změn:
 - a) manipulační a vlečkové vlaky,
 - b) vybrané vnitrostátní nákladní vlaky sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi, kde dochází k přepracování vlaku,
 - c) vybrané mezinárodní nákladní vlaky podle projednaného seznamu, sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi, kde dochází k přepracování vlaku, z nichž jedna nebo více se nachází v zahraničí.
- Aplikace produktového faktoru P_4 je podmíněna pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- O aplikaci produktového faktoru P_4 pro konkrétní vlak musí dopravce požádat, a to tak, že předloží před začátkem platnosti ročního jízdního řádu 2018 nebo jeho změn na odbor smluvních vztahů SŽDC seznam pravidelných vlaků ročního jízdního řádu, které jsou určeny pro převoz jednotlivých zásilek, vznikají nebo zanikají přepracováním ve vlakotvorné stanici a bude u nich uplatňován nárok na aplikaci produktového faktoru P_4 . SŽDC zajistí, aby v informačním systému IS KAPO byl těmto vlakům automaticky přiřazen produktový faktor P_4 a aby byla provedena kontrola dodržení výchozí a konečné vlakotvorné stanice (v případě zjištění nesouladu mezi původním požadavkem a skutečností použit produktový faktor P_2). Čísla vlaků, které jsou předmětem seznamu, nesmí být použita pro vlaky, jejichž složení a účel vylučuje aplikaci produktového faktoru P_4 .

III.6 Aplikace produktového faktoru P_5 nákladní doprava – nestandardní vlaky

- Z hlediska stanovení ceny použití dráhy jízdou vlaku jsou za nestandardní považovány vlaky vedené pro zkoušky drážních vozidel při rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati nebo s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena nebo pokud zkouška vyžaduje speciální dopravní opatření. Z hlediska stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou za nestandardní považovány též vlaky s nestandardními parametry (např. s rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati, s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena, apod.) nebo případy, kdy jízda vlaku vyžaduje zvláštní dopravní opatření či nestandardní činnosti (např. mimořádné přeměření nebo kontrolu tratě, střežení přejezdů, apod.). Výpočet ceny za jízdu nestandardního vlaku se provede prostřednictvím aplikace produktového faktoru P_5 nákladní doprava – nestandardní vlaky.

IV. Zpracování informací ve výpočetním systému IS KAPO a odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen za použití dráhy jízdou vlaku

IV.1 Výpočet cen za použití dráhy jízdou vlaku se provádí prostřednictvím výpočetního systému SŽDC IS KAPO. Výpočet se provádí podle platného cenového modelu pro všechny vlaky, které jely ve sledovaném účetním období. Výchozími podklady jsou údaje o objednané trase vlaku a parametry skutečně jedoucích vlaků. Tyto podklady jsou do IS KAPO importovány z provozních informačních systémů (podrobnosti jsou obsaženy ve směrnici

SŽDC Is 10). Za správnost zadaných údajů do výpočetního systému SŽDC, včetně požadavku na aplikaci produktových faktorů P.3 a P.4 odpovídá pořizovatel (dopravce).

Jízda drážních vozidel zavedená jako posun nepodléhá evidenci a zpoplatnění prostřednictvím systému IS KAPO.

IV.2 Základním objektem při alokaci ceny za použití dráhy jízdou vlaku je fakturační vlak IS KAPO, složený z jednoho či více subvlaků (viz čl. IV.3) Tento objekt je nositelem následujících informací:

- společnost – název dopravce
- datum – den dojezdu vlaku do cílového bodu nebo do bodu jeho odstavení,
- přidělená trasa datového jízdního řádu (TR),
- vlak – číslo vlaku,
- ze stanice – název výchozího bodu,
- čas skutečného odjezdu,
- do stanice – název cílového bodu nebo bodu odstavení vlaku,
- čas skutečného příjezdu,
- projetá vzdálenost (vlkm),
- cena za použití dráhy jízdou vlaku

IV.3 Subvlak je objektem výstupních informací z IS KAPO, který umožňuje posouzení správnosti výpočtu ceny za použití dráhy jízdou vlaku pro fakturační vlak. Subvlak vzniká každou novou kombinací čísla vlaku, části přidělené trasy datového jízdního řádu (TR) při skládání tras, koeficientu kategorie tratí, produktového faktoru a jednoho či více specifických faktorů. Subvlak je jediným objektem, pro který lze vypočítat konkrétní cenu za použití dráhy jízdou vlaku v daném cenovém modelu, cena fakturačního vlaku je součtem cen příslušných subvlaků.

IV.4 Odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen za použití regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport jízdou vlaku mezi SŽDC a dopravcem se provádí na základě výstupů z IS KAPO, tj. buď na základě pracovního dodacího listu, nebo cestou webové aplikace, která umožňuje dodatečnou kontrolu editace jednotlivých dat jak obsluhou IS KAPO, tak dopravcem. Periodicita odsouhlasení dat v pracovním dodacím listu v průběhu kalendářního měsíce vyplývá z dohody mezi obsluhou IS KAPO a pověřeným zaměstnancem dopravce a odpovídá množství odsouhlasovaných dat (objemu realizovaných výkonů). Bez ohledu na počet pracovních dodacích listů za dílčí časový úsek kalendářního měsíce se ke konečnému odsouhlasení vždy použije pracovní dodací list se všemi daty subvlaků a fakturačních vlaků IS KAPO, které jely v působnosti daného dopravce po regionální trati Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport během celého kalendářního měsíce. Postup odsouhlasení včetně závazných časových limitů a zásad archivace dokumentů je předmětem ustanovení směrnice Is10, jejíž závaznost pro dopravce je podložena ustanovením uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy.

IV.5 Konečným výstupem z IS KAPO po vzájemném odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen podle čl. IV.4 je měsíční sumární přehled fakturovaných výkonů a cen, obsahující členění podle jednotlivých produktových faktorů, k nimž je přiřazen údaj o celkovém množství vlakových kilometrů ujetých v rámci daného produktového faktoru a výsledná cena za použití dráhy jízdou těchto vlaků. Měsíční sumární přehled je dopravci zasílán spolu s fakturou za dané kalendářní období.

FORMULÁŘ VNITROSTÁTNÍ STUDIE / ŽÁDOSTI O TRASU

Vedoucí dopravce		č.	Nákladní doprava		Osobní doprava	
------------------	--	----	------------------	--	----------------	--

Období JŘ		Název jednání, datum, místo	
-----------	--	--------------------------------	--

Datum : (datum poslední verze složky PF)	
---	--

Studie trasy	
--------------	--

Žádost o trasu	
----------------	--

Nabídka trasy	
---------------	--

Detailní název příloh	
-----------------------	--

Typ žádosti	
Nová žádost	
Změna v průběhu konstrukce jízdního řádu	

Název složky	
PCS verze č.	PCS stav
Trasa vlaku	

Komentář

Část dopravců

1. Požadované časy a parametry vlaku:

Druh vlaku (kombinovaná doprava, jednotlivé zásilky):

Číslo vlaku nebo jiná identifikace:

Jméno vlaku (existuje-li):

Kalendář jízdy (specifikace dnů od 1 do 7 a období platnosti)

--

--

--

--

2. Podrobný popis požadované trasy

Směr vlaku						
Z:					Do :	
Pč.	Č. vlaku	Čas příjezdu	Čas odjezdu	Stanice/dopr. bod	Parametry vlaku:	Jméno žadatele pro každý úsek trasy
					Max rychlost (km/h) Celk. Délka (včetně HV) Hmotnost(t) Nápr. tlak Hmotnost/metr (t) Řada HV Průjezdny průřez Způsob brzdění Brzdící (%) Přemostění záchranné brzdy Druh zastavení (Úkony, doba pobytu ...) ...	

3. Podrobnosti složení vlaku

Číslo vlaku nebo jiná identifikace

Čelo vlaku z

Pč	Žadatel	Pozn.	Řada vozu	kód	Poř. Číslo	Číslo železnice	Z vlaku	Předchozí trasa	Z	Do	Navazující trasa	Na vlak	EWP č.

Poznámky

4. Časy pro přímé vozy - pouze pro osobní vlaky:

Přímé vozy z / do					Místo	Přímé vozy z / do					Odpovědný žadatel
Číslo vlaku	Dny jízdy	Poznámky	Příjezd	Odjezd		Číslo vlaku	Dny jízdy	Poznámky	Příjezd	Odjezd	

5. Požadované přípoje:

Pro vlak	do	Přípoj pro	Komentář

Kontaktní údaje**Žadatelé:**

Odpovědní žadatelé (dopravci) za koordinovanou žádost:

Žadatelé (Kontaktní osoba: jméno, číslo telefonu, e-mail)	Z	Do	Podpis	E-Mail

Pozn.: Pouze žádosti podepsané (koordinované) všemi zúčastněnými žadateli obdrží harmonizované mezistátní odpovědi.

Provozovatelé infrastruktur (IM):**Potvrzení přijetí žádosti odpovědným provozovatelem infrastruktury****Název vedoucího IM:**

Provozovatel infrastruktury (Kontaktní osoba: jméno, číslo telefonu, e-mail)	Z	Do	Podpis	E-Mail

Potvrzení koordinované odpovědi dané žadatelům (Zúčastnění IM)

Provozovatel infrastruktury (Kontaktní osoba: jméno, číslo telefonu, e-mail)	Z	Do	Podpis	E-Mail

Kontaktní pouze OSS pro písemnou žádost

Provozovatel infrastruktury (Kontaktní osoba: jméno, číslo telefonu, e-mail)	
---	--