

Změna č. 3 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2024 a pro jízdní řád 2024

č.j. 42944/2023-SŽ-GŘ-NŘP

Správa železnic, státní organizace, IČO 70 99 42 34, se sídlem Praha 1, Dlážďená 1003/7, PSČ 111 00, ja ko osoba, která podle § 33 odst. 1 zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zpracovává Prohlášení o dráze, oznamuje vydání změny č. 3 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2024 a pro jízdní řád 2024, účinné od 1. 12. 2023.

V Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2024 a pro jízdní řád 2024 se mění následující:

1. Kapitola 1.1 Úvod – úprava druhého odstavce:

Správa železnic je podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen „zákon o dráhách“) přidělcem na dráhách ve vlastnictví státu, vyjma úseku dráhy ve vlastnictví státu od státní hranice České republiky po nejbližší železniční stanici na území České republiky, kde funkci přidělce vykonává provozovatel dráhy (viz kapitola 2.2.1).

2. Kapitola 1.6 Kontakty – aktualizace kontaktů:

Přidělece kapacity a provozovatelé dráhy

One Stop Shop	Správa železnic, Odbor jízdního řádu	Tel.: +420 972 244 556 e-mail: oss@spravazeleznic.cz
Rail Freight Corridor	Správa železnic, Odbor mezinárodních vztahů	Tel.: +420 972 235 856 e-mail: kralm@spravazeleznic.cz
Smluvní vztahy		
Rámcové smlouvy	Správa železnic, Odbor předpisů a technologie	Tel.: +420 972 244 267 e-mail: slachta@spravazeleznic.cz
Smlouvy o provozování drážní dopravy	Správa železnic, Odbor předpisů a technologie	Tel.: +420 972 244 267 e-mail: slachta@spravazeleznic.cz
	PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	Tel.: +420 596 166 256 e-mail: vladimir.kudla@pkpcargointernational.com
	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz
Smlouva s žadatelem bez platné licence	Správa železnic, Odbor předpisů a technologie	Tel.: +420 972 244 267 e-mail: slachta@spravazeleznic.cz
Dodávky trakční elektrické energie	Správa železnic, Centrum sdílených služeb	e-mail: epodatelnenergje@spravazeleznic.cz
Zajištění datové komunikace mezi IS		
Správa železnic	Generální ředitelství, Samostné oddělení podpory řízení provozu	e-mail: radek@spravazeleznic.cz
PKP CARGO INTERNATIONAL	Ředitel silniční dopravy, skládkování paliv, střediska traťových služeb a regionální dráhy Vrbno pod Pradědem	e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com
PDV Railway	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz , dispecer@pdvr.cz
Žádosti o kapacitu dráhy		
Roční jízdní řád	Správa železnic, Odbor jízdního řádu	Tel.: +420 972 244 991 e-mail: kubena@spravazeleznic.cz

	PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
	PDV Railway, a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz, dispecer@pdvr.cz
Ad hoc žádosti	Správa železnic, Odbor jízdního řádu	Tel.: +420 972 244 556, +420 972 244 606 e-mail: oss@spravazeleznic.cz
	PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz, dispecer@pdvr.cz
Zkušební a ostatní zvláštní vlaky	Správa železnic, Odbor jízdního řádu	Tel.: +420 972 244 573 e-mail: oss@spravazeleznic.cz
	PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz
Národní TTR manažer	Správa železnic, Odbor jízdního řádu	Tel.: +420 972 244 261 e-mail: tehnika@spravazeleznic.cz
Omezení provozování dráhy		
Plánování omezení provozování dráhy	Správa železnic, Odbor operativního řízení provozu a výluk	Tel.: +420 972 244 254 e-mail: O12sek@spravazeleznic.cz
	Ředitel silniční dopravy, skládkování paliv, střediska traťových služeb a regionální dráhy Vrbno pod Pradědem	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz
Výlukové jízdní řády	Správa železnic, Odbor operativního řízení provozu a výluk	Tel.: +420 972 244 254 e-mail: O12sek@spravazeleznic.cz
Drážní vozidla		
Mimořádná přechodnost drážních vozidel	Správa železnic, Odbor traťového hospodářství	Tel.: +420 972 524 523 e-mail: sanak@spravazeleznic.cz
ETCS	Správa železnic, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky	Tel.: +420 602 318 976 e-mail: dobiasr@spravazeleznic.cz
Přidělování šifrovacích klíčů v systému ETCS L2	Správa železnic, Centrum techniky a diagnostiky	e-mail: CTDetcs@spravazeleznic.cz
Projednávání mimořádných zásilek	Správa železnic, Odbor operativního řízení provozu a výluk	Tel.: +420 972 244 761 e-mail: urmiza@spravazeleznic.cz
	Ředitel silniční dopravy, skládkování paliv, střediska traťových služeb a regionální dráhy Vrbno pod Pradědem	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz, dispecer@pdvr.cz
Řízení provozu		
Správa železnic	Generální ředitelství, Odbor řízení provozu	Tel.: +420 972 244 254 e-mail: O12sek@spravazeleznic.cz
	CDP Praha	e-mail: ePodatelnaCDPPHA@spravazeleznic.cz
	CDP Přerov	e-mail: ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznic.cz
PKP CARGO INTERNATIONAL	PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com
PDV Railway	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: dispecer@pdvr.cz
Sankční systém		
Správa železnic	Správa železnic, Odbor operativního řízení provozu a výluk	Tel.: +420 972 244 254 e-mail: O12sek@spravazeleznic.cz
PKP CARGO INTERNATIONAL	Ředitel silniční dopravy, skládkování paliv, střediska traťových služeb a regionální dráhy Vrbno pod Pradědem	Tel.: +420 596166537 e-mai: micHAL.vojkovsky@pkpcargointernational.com

PDV Railway	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: miroslav.vaculik@pdvr.cz
Fakturace		
Správa železnic	Generální ředitelství, Odbor operativního řízení provozu a výluk	Tel.: +420 972 244 254 e-mail: O12sek@spravazeleznic.cz
PKP CARGO INTERNATIONAL	Správa provozu, ekonomické oddělení	Tel.: +420596166251 e-mail: sarka.polednikova@pkpcargointernational.com
PDV Railway	PDV RAILWAY a.s.	Tel.: +420 352 609 180 e-mail: vlasta.buresova@pdvr.cz
Zařízení služeb		
Správa železnic	Generální ředitelství, Odbor předpisů a technologie	Tel.: +420 972 244 178 e-mail: O11sek@spravazeleznic.cz
PKP CARGO INTERNATIONAL	PO 18, správa provozu	Tel.: +420 596166537 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com
PDV Railway	PDV RAILWAY a.s.	e-mail: dispecer@pdvr.cz

3. Kapitola 2.3.9 Elektrizace – aktualizace tabulky Základní parametry rozhraní sběrač – TV:

Základní parametry rozhraní sběrač – TV

Parametr	AC 25 kV, AC 15 kV	DC 3 kV, DC 1,5 kV
Materiál ližin sběrače	čistý uhlík uhlík plněný mědí max. 35 %	čistý uhlík uhlík plněný mědí max. 40 %
Délka hlavy sběrače	1950 mm typ 1 dle EN 50367 ed. 2	1950 mm typ 1 dle EN 50367 ed. 2
Šířka hlavy sběrače	max. 65 cm	max. 65 cm
Hlava sběrače s nezávisle odpruženými kontaktními lištami (EN 50367 ed. 2 čl. 5.3.2.2)	Požadována pro $v \geq 160$ km/h	Požadována pro $v \geq 160$ km/h
Samočinné spouštěcí zařízení sběrače (ADD)	Požadováno u nových vozidel a u stávajících vozidel při změně typu sběrače	Požadováno u nových vozidel a u stávajících vozidel při změně typu sběrače
Přítlačná síla sběrače statická	75 ±15 N	105 ±15 N
Přítlačná síla sběrače aerodynamická	Podle EN 50367 ed. 2, obr. A.8	Podle EN 50367 ed. 2, obr. A.10
Počet a vzdálenost sběračů	1-4 sběrače, vzdálenost podle Tabulky 4.2.13 TSI ENE, typ A. Pro 2 a více sběračů platí též EN 50367 ed. 2, čl. A.1.5, uspořádání I. Použijí se vždy delší vzdálenosti.	1-4 sběrače, vzdálenost podle Tabulky 4.2.13 TSI ENE, typ A
Maximální výška trolejového drátu	6300 mm	6300 mm
Základní výška trolejového drátu	5500 mm	5500 mm
Minimální výška trolejového drátu	5000 mm 5100 mm pro trati s průjezdným průřezem Z-GC	4950 mm 5100 mm pro trati s průjezdným průřezem Z-GC
Úseky oddělení fází	krátký neutrální úsek podle EN 50367 ed. 2 dělený neutrální úsek uspořádání I podle EN 50367 ed. 2 zvláštní řešení	N/A

4. Kapitola 2.3.9 Elektrizace – úprava předposledního odstavce:

V letech 2024 - 2026 dojde k elektrifikaci úseku Týniště n.O. (mimo) – Častolovice – Solnice systémem AC 25 kV, 50 Hz. Na tomto úseku není již uvažováno s budováním

ztrátového FKZ (filtračně – kompenzační zařízení), které kompenzuje také účinník. Z tohoto důvodu bude na tento úsek umožněn vjezd elektrických hnacích vozidel pouze splňující podmínku - hodnota účinníku na sběrači v rozmezí 0,95 – 1,00 (induktivního charakteru).

5. Kapitola 2.3.14 Vlakový automatizační systém – úprava předposledního odstavce:

Na trati Kralupy nad Vltavou – Děčín státní hranice se předpokládá nasazení systému ATO over ETCS (AoE – automatizační systém pro řízení vlaku nad systémem ETCS), které využívá pro orientaci na trati balízy systému ETCS a popis tratě je na vozidlo předáván traťovou částí AoE. Nasazení bude sledováno ve vazbě na definici souvisejícího standardu pro AoE na celoevropské úrovni v nových verzích TSI.

6. Kapitola 2.4.4 Omezení v tunelech – úprava prvního odstavce:

V souladu s ustanovením nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie, v platném znění (dále též „TSI SRT“), je provoz v tunelech projektovaných v souladu s TSI SRT povolen pouze:

- Kolejovým vozidlům kategorie A pro přepravu osob (včetně osobních lokomotiv) pro provoz na tratích, které spadají do oblasti působnosti TSI SRT a na nichž vzdálenost mezi evakuačními a záchrannými místy nebo délka tunelů nepřesahuje 5 km.
- Kolejovým vozidlům kategorie B pro přepravu osob (včetně osobních lokomotiv) pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti TSI SRT, bez ohledu na délku tunelů.
- Nákladním lokomotivám a motorovým jednotkám, které jsou určeny k přepravě jiné zátěže než cestujících, např. pošty či nákladu, pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti TSI SRT, bez ohledu na délku tunelů. Lokomotivy určené k tažení nákladních i osobních vlaků spadají do obou kategorií a musí splňovat požadavky obou kategorií.

Traťovým motorovým strojům v režimu dopravy pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti TSI SRT, bez ohledu na délku tunelů.

7. Kapitola 2.6.3 Výstavba dlouhých tunelů – úprava prvního odstavce:

Správa železnic v rámci rozvoje a modernizace železniční sítě provádí výstavbu dlouhých tunelů. V tunelech projektovaných v souladu s TSI SRT je možno z důvodu požární bezpečnosti provozovat pouze:

- Kolejová vozidla kategorie A pro přepravu osob (včetně osobních lokomotiv) pro provoz na tratích, které spadají do oblasti působnosti této TSI a na nichž vzdálenost mezi evakuačními a záchrannými místy nebo délka tunelů nepřesahuje 5 km.
- Kolejová vozidla kategorie B pro přepravu osob (včetně osobních lokomotiv) pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti této TSI, bez ohledu na délku tunelů.
- Nákladní lokomotivy a motorové jednotky, které jsou určeny k přepravě jiné zátěže než cestujících, např. pošty či nákladu, pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti této TSI, bez ohledu na délku tunelů. Lokomotivy určené k tažení nákladních i osobních vlaků spadají do obou kategorií a musí splňovat požadavky obou kategorií.

Traťové motorové stroje v režimu dopravy pro provoz ve všech tunelech na tratích, které spadají do oblasti působnosti této TSI, bez ohledu na délku tunelů." Poznámka: V kontextu této

TSI SRT (NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1303/2014) je tunel dlouhý 0,1 km nebo delší. Dle TSI LOC & PAS je pro potřeby požární bezpečnosti pro vozidla určená k přepravě cestujících nebo tažení vozů pro přepravu osob kategorie A minimální kategorií, kterou musí zvolit žadatel posouzení.

8. Kapitola 3.2.2 Podmínky přístupu na dráhu – úprava písmene a):

a) je usazená v členském státě (viz § 2 odst. 13 zákona o dráhách);

9. Kapitola 3.2.4 Osvědčení o bezpečnosti – aktualizace textu kapitoly:

Dopravce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální osvědčení dopravce (jednotné osvědčení o bezpečnosti), které se vztahuje na dráhy celostátní a regionální nebo na jejich část.

Od 1. 11. 2020 vydává dopravcům Jednotné bezpečnostní osvědčení Evropská Agentura pro železnici ERA nebo v případě, že dopravce bude provozovat drážní dopravu pouze na území České republiky nebo na území jiného členského státu na úseku dráhy v blízkosti státní hranice České republiky, Drážní úřad. Toto osvědčení je vydáváno formou jednoho dokumentu.

Na základě projednání s Drážním úřadem může být rozšířena platnost Jednotného bezpečnostního osvědčení, vydaného pro území sousedního členského státu Evropské unie, o provoz do stanic v blízkosti hranice na území České republiky, které sousedí se státem, pro jehož území je Jednotné osvědčení dopravce vydáno. Vymezení úseků tratí, na kterých je takovýto provoz do stanic v blízkosti hranice dovolen, je dáno dohodou o spolupráci mezi Drážním úřadem a vnitrostátním bezpečnostním orgánem sousedního členského státu Evropské unie.

Pro další informace navštivte webové stránky Drážního úřadu (<https://www.ducr.cz/>) nebo Evropské Agentury pro železnici ERA (https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en).

10. Kapitola 3.4.2 Podmínky pro zaměstnance dopravce aktualizace prvního odstavce:

Požadavky na zdravotní způsobilost zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy stanoví Vyhláška Ministerstva dopravy č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy¹. 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.

11. Kapitola 3.4.3 Mimořádné zásilky – aktualizace kontaktní adresy:

Správa železnic, státní organizace
Odbor operativního řízení provozu a výluk – URMIZA
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

¹ Do 31. 12. 2023 platí vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

12. Kapitola 3.4.4 Nebezpečné věci – úprava návětí ve třetím odstavci:

V souladu s ustanovením 1.11 RID jsou Správou železnic vypracovány Interní nouzové plány pro seřaďovací nádraží v následujících stanicích:

13. Kapitola 4.1 Úvod – doplnění nového páteho odstavce:

V případě mimořádné situace postupuje přidělc i provozovatel dráhy v souladu s platnou legislativou (např. zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky) odchylně od ustanovení této kapitoly. Způsob a pořadí vyřízení žádostí o přidělení kapacity dráhy se v těchto mimořádných situacích řídí příslušnou legislativou. Obdobně pak postupuje provozovatel dráhy při zavedení vlaku a při organizování a zabezpečení provozu na dráhách celostátních a regionálních.

14. Kapitola 4.3.1 Obecné principy – úprava textu druhého až třetího odstavce:

Z tohoto důvodu Správa železnic realizuje rozsáhlý program rozvoje a údržby železniční sítě. Realizace tohoto programu má významné dopady na množství dostupné kapacity dráhy, a to jak ve formě uzavření části infrastruktury, tak i ve formě omezení rychlosti na dotčených úsecích dráhy. Seznam plánovaných dočasných omezení kapacity dráhy (dále též „DOK“), které plánuje Správa železnic realizovat, je publikován na internetových stránkách Správy železnic (<https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/vyluky>).

Za DOK se ve smyslu ustanovení právních předpisů považují sestavy „dočasné omezení kapacity“, „plány výluk“, „plán omezení provozování dráhy na rok XXXX“, zpracované ve smyslu ustanovení předpisu SŽ D7/2.

Správa železnic v DOK informuje žadatele o kapacitu, dopravce a objednavatele dopravy, aby mohli ve vztahu k těmto plánovaným DOK upravit svoji objednávku, výhledový provoz a své budoucí dopravní potřeby.

Správa železnic oznámí žadatelům o kapacitu dráhy taková DOK (již publikovaná v režimu druhého zveřejnění dle přílohy VII), u kterých předpokládá vzhledem k vlivu omezení zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu, a to v termínu do 11. prosince 2021. U takto vyhlášených DOK má Správa železnic za to, že během přidělu kapacity dojde vzhledem ke konkrétním parametrům konkrétního DOK k situaci, při které nebude možné uspokojit všechny došlé žádosti o přiděl kapacity dráhy.

15. Kapitola 4.3.2 Informace poskytované žadatelům a lhůty – nové znění kapitoly:

4.3.2 Informace poskytované žadatelům a lhůty

U DOK publikovaných v rámci pravidel uvedených v odst. 12 přílohy VII (tzn. výluk projednávaných v rámci střednědobého plánování) s požadavkem na konstrukci výlukového nákrešného jízdního řádu Správa železnic poskytne žadatelům informace o nabízených trasách.

Nejpozději 60 kalendářních dnů před termínem konání výluky bude dotčeným žadatelům zaslána žádost o zpracování dílčího opatření dopravce prostřednictvím informačního systému Centrální systém výluk, a to přidělením Rozkazu o výluce a zasláním informačního e-mailu. Za dotčené žadatele se považují ti, kteří v době zahájení přípravy Rozkazu o výluce, tj. 60 až 70 kalendářních dnů před termínem konání výluk (s ohledem na den jejich oslovení), mají přidělenou kapacitu dráhy na dotčeném úseku dráhy.

V případě konání výluky se schváleným požadavkem na konstrukci výlukového nákresného jízdního řádu bude žadatelům zaslán i návrh výlukového nákresného jízdního řádu, a to nejméně 45 dnů před termínem konání výluky.

Dotčení žadatelé se k návrhu mohou vyjádřit vždy do 5 pracovních dnů. Správa železnic se k připomínkám žadatelů k návrhu výlukového nákresného jízdního řádu vyjádří do 10 dnů. Správa železnic připomínky k návrhu výlukového nákresného jízdního řádu posoudí a umožňuje-li to dostupná kapacita dráhy, připomínky zapracuje a návrh výlukového nákresného jízdního řádu opětovně zašle žadatelům k vyjádření. Neobdrželi Správa železnic vyjádření ve stanoveném termínu bude předložený návrh považován za odsouhlasený.

Správa železnic předkládá návrhy výlukového jízdního řádu a přijímá připomínky k dotčeným návrhům do 20 kalendářních dnů před termínem konání výluky. Nepodaří-li se v rozmezí 45 – 20 dnů před termínem konání výluky dosáhnout shody všech oslovených subjektů k návrhu výlukového jízdního řádu, rozhodne o jeho konečné podobě Správa železnic.

Přidělená kapacita dráhy může být upravena, nebo dokonce odebrána, pokud to bude nutné v souvislosti s realizací akcí z ÚPDI schváleného plánu omezení provozování dráhy za podmínek uvedených v § 23b zákona o dráhách a v § 21a a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Případné odebrání kapacity dráhy bude provedeno nediskriminačním způsobem. Odebírání kapacity dráhy bude v souladu s textem Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, prováděno tak, aby byla zohledněna:

1. obchodní a provozní omezení dotčených žadatelů o kapacitu dráhy a minimalizováno riziko trvalého přesunutí některých částí provozu na méně ekologické druhy dopravy;
2. dopravní obslužnost na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, čímž se nevylučuje dočasné převedení na jiný druh dopravy při zachování nejnutnějšího rozsahu dopravní obslužnosti.

Při úpravě přidělené kapacity dle ustanovení předchozího odstavce se bude provozovatel dráhy snažit o minimalizaci odchylky od přiděleného jízdního řádu. Úprava přidělené kapacity bude při plánovaných omezeních provozování dráhy posuzována individuálně dle skladby vlaků s přidělenou kapacitou v dotčeném traťovém úseku za podmínek Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a v článku 14 odst. 8 Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, a při posouzení následujících hledisek:

- 1) Významný podíl regionální osobní dopravy (v závazku veřejné služby / na obchodní riziko dopravce):
 - a) možnost náhrady;
 - b) možnost částečné náhrady;
 - c) není možná náhrada;
- 2) Významný podíl nákladní dopravy:
 - a) možnost přijatelného výlukového odklonu při dodržení potřebných normativů;
 - b) výlukový odklon není možný;
 - c) výlukový odklon částečný;
 - d) zachování nutné obslužnosti;
 - e) možné předzásobení;
- 3) Významný podíl dálkové osobní dopravy (v závazku veřejné služby / na obchodní riziko dopravce):
 - a) možnost náhrady;
 - b) možnost částečné náhrady;
 - c) možnost výlukového odklonu;
 - d) možnost spojování souprav.

Žadatelé mají v tomto případě nárok na využití náhradní kapacity dráhy nebo na vrácení uhrazené ceny za přidělení kapacity dráhy v souladu s ustanovením kapitoly **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

Nejpozději 15 kalendářních dnů před plánovaným termínem zahájení výluky provozovatel dráhy zveřejní výlukový jízdní řád na Portále provozování dráhy.

Výše uvedený postup zahrnuje následující fáze:

Fáze	Termín
Konzultace ročního plánu DOK s žadateli před první publikací dle přílohy VII	24 měsíců ^{*)}
Publikace ročního plánu DOK v režimu první publikace dle přílohy VII	24 měsíců ^{*)}
Koordinace určených DOK s navazující sítí	18/13,5 měsíců ^{*)}
Konzultace změn ročního plánu DOK s žadateli před druhou publikací dle přílohy VII	12 měsíců ^{*)}
Publikace ročního plánu DOK v režimu druhé publikace dle přílohy VII	12 měsíců ^{*)}
Projednání ročního plánu omezení provozování dráhy s žadateli	5 měsíců ^{*)}
Žádost Správy železnic o schválení ročního plánu omezení provozování dráhy na ÚPDI	4 měsíce ^{*)}
Publikace DOK s nízkým vlivem dle čl. 12 přílohy VII	4 měsíce ^{*)}
Informování dopravců o nabízených trasách pro výluky se schváleným požadavkem na konstrukci výlukového nákresného jízdního řádu	4 měsíce ^{**)}
Informování dopravců o plánovaném omezení provozování dráhy	90 dní ^{***)}
Předložení návrhu výlukového jízdního řádu formou návrhu rozkazu o výluce	60 dní ^{***)}
Předložení návrhu výlukového nákresného jízdního řádu (je-li konstruován)	45 dní ^{***)}
Uzávěrka připomínek dopravců k návrhu výlukového nákresného jízdního řádu (je-li konstruován)	20 kalendářních dnů ^{****)}
Uzávěrka opatření dopravců do výlukového rozkazu	25 dní ^{***)}
Vydání výlukového rozkazu	20 dní ^{***)}
Vydání výlukového nákresného jízdního řádu (je-li konstruován)	15 dní ^{***)}

^{*)} Před přidělením kapacity do ročního jízdního řádu – viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

^{**)} Před zahájením výluky.

^{***)} Před termínem konání výluky, respektive 5 dnů ode dne doručení návrhu výlukového nákresného jízdního řádu

^{****)} Ode dne doručení vyjádření dopravce k návrhu výlukového nákresného jízdního řádu

Správa železnic pro potřeby diagnostiky a měření infrastruktury stanovuje rezervní kapacitu dráhy ve výši 10 % technické kapacity dráhy příslušného úseku tratě. Takto vyčleněná kapacita musí umožňovat alespoň vložení upotřebitelné trasy.

Tuto kapacitu dráhy mohou využívat:

- žadatelé, kteří budou přepravovat materiál, zařízení a technické prostředky pro diagnostiku a měření, údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti tratí, popř. tyto činnosti přímo provádějí,
- žadatelé, jejichž kapacita dráhy přidělená Správou železnic je omezena prováděnou údržbou, obnovou a zvyšováním propustnosti tratí, a to pouze v rozsahu snižujícím toto omezení v případě, že tato kapacita není využita podle bodu a),
- ostatní žadatelé v případě, že tato kapacita není využita podle bodu a) nebo b).

Kapacita dráhy je přidělována žadatelům postupem uvedeným v kapitole **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

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

16. Kapitola 4.5.3.1 Podání žádosti – úprava poslední odrážky v prvním odstavci:

- v případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky. V tomto případě musí dopravce svou žádost neprodleně podat písemně v českém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to elektronickou poštou na adresu:
 - a. mezistátní žádosti - **oss@spravazeleznice.cz**,
 - b. vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozu

17. Kapitola 4.8.3 Pravidla pro nevyužití kapacity – úprava závorky v pátém odstavci:

(výlukový nebo provozní odklon)

18. Kapitola 4.8.4 Pravidla pro nevyužití kapacity – úprava závorky ve čtvrtém odstavci:

(výlukový nebo provozní odklon)

19. Kapitola 4.8.5 Pravidla pro odejmutí kapacity – nové písmeno d) v prvním odstavci:

d) dopravce odvolal své prohlášení o tom, že v případě přidělení kapacity dráhy žadateli bez platné licence tuto kapacitu skutečně využije (viz kapitola 4.2.3);

20. Kapitola 5.4.1 Trakční elektřina – nové znění kapitoly:

5.4.1 Trakční elektřina

Správa je poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční elektrické energie pro potřeby dopravců, kteří využívají závislou trakci, a to na všech elektrizovaných dráhách provozovaných Správou železnic.

Předmětem této doplňkové služby je každoroční nákup trakční elektrické energie ve prospěch dopravce v předpokládaném objemu, který bude odpovídat objemu spotřeby trakční elektrické energie dopravcem vypočítaným podle stavu jeho spotřeby v předchozím roce, a zajištění dodávání trakční elektrické energie na sběrač elektrického hnacího vozidla dopravce, za kterou dopravce hradí Správě železnic cenu, která je ve složení ceny za trakční elektrickou energii a ceny za zajišťování dodávání trakční elektrické energie po trakčním vedení Správy železnic na sběrač elektrického hnacího vozidla dopravce.

Každý dopravce musí před započítáním odběru poskytované doplňkové služby dodávek trakční elektrické energie uzavřít se Správou železnic písemnou Smlouvu o dodávkách trakční elektrické energie.

Kontakt na poskytovatele trakční elektrické energie:

Společnost: Správa železnic, státní organizace, Centrum sdílených služeb
Sídlo: Riegrovo nám. 914, 500 02 Hradec Králové
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Právní forma: státní organizace
Web: **www.spravazeleznice.cz**

Podrobné podmínky poskytování doplňkové služby včetně účtování a fakturace dodávky trakční elektrické energie jednotlivým dopravcům, které jsou pro Správu železnic a dopravce závazné, jsou předmětem samostatné Smlouvy o dodávkách trakční elektrické energie mezi Správou železnic a daným dopravcem. Vzorové znění smlouvy včetně podmínek poskytování služby dodávka trakční elektrické energie a ceny za poskytnutí této služby je k dispozici na www.spravazeleznic.cz v sekci Dodavatelé/Odběratelé / Energetika. Dopravce je povinen před uzavřením Smlouvy o dodávkách trakční elektrické energie mít se Správou železnic uzavřenu smlouvu o provozování drážní dopravy (viz kapitola 1).

21. Kapitola 5.4.3 Služby související s přepravou nebezpečných věcí nebo s provozem drážního vozidla vykazujícího zvláštní provozně technické charakteristiky – oprava tiskové chyby:

Produkt	kategorie 1	kategorie 2	kategorie 3	kategorie 4	kategorie 5
Projednání Přepravního typového listu (PTL) s posouzením konkrétních míst naložky a vykládky	1 000,- Kč ³³⁾	3 000,- Kč ³³⁾	5 000,- Kč ³³⁾	13 000,- Kč ³³⁾	Individuální ³³⁾

22. Kapitola 5.5 Pomocné služby a ceny – úprava třetí odrážky:

» poskytování akustických a vizuálních služeb cestujícím,

23. Příloha A Rejstřík použitých pojmů – doplněny dvě definice:

33) Termínem „**provozní odklon**“ se rozumí odklon vlaku z původně přidělené trasy vlaku při neplánovaném narušení provozu na původní trase (např. mimořádná událost).

34) Termínem „**výlukový odklon**“ se rozumí prostorový nebo časový odklon vlaku z původně přidělené trasy vlaku z důvodu omezení provozování dráhy (přidělení náhradní kapacity dráhy).
Kapitola

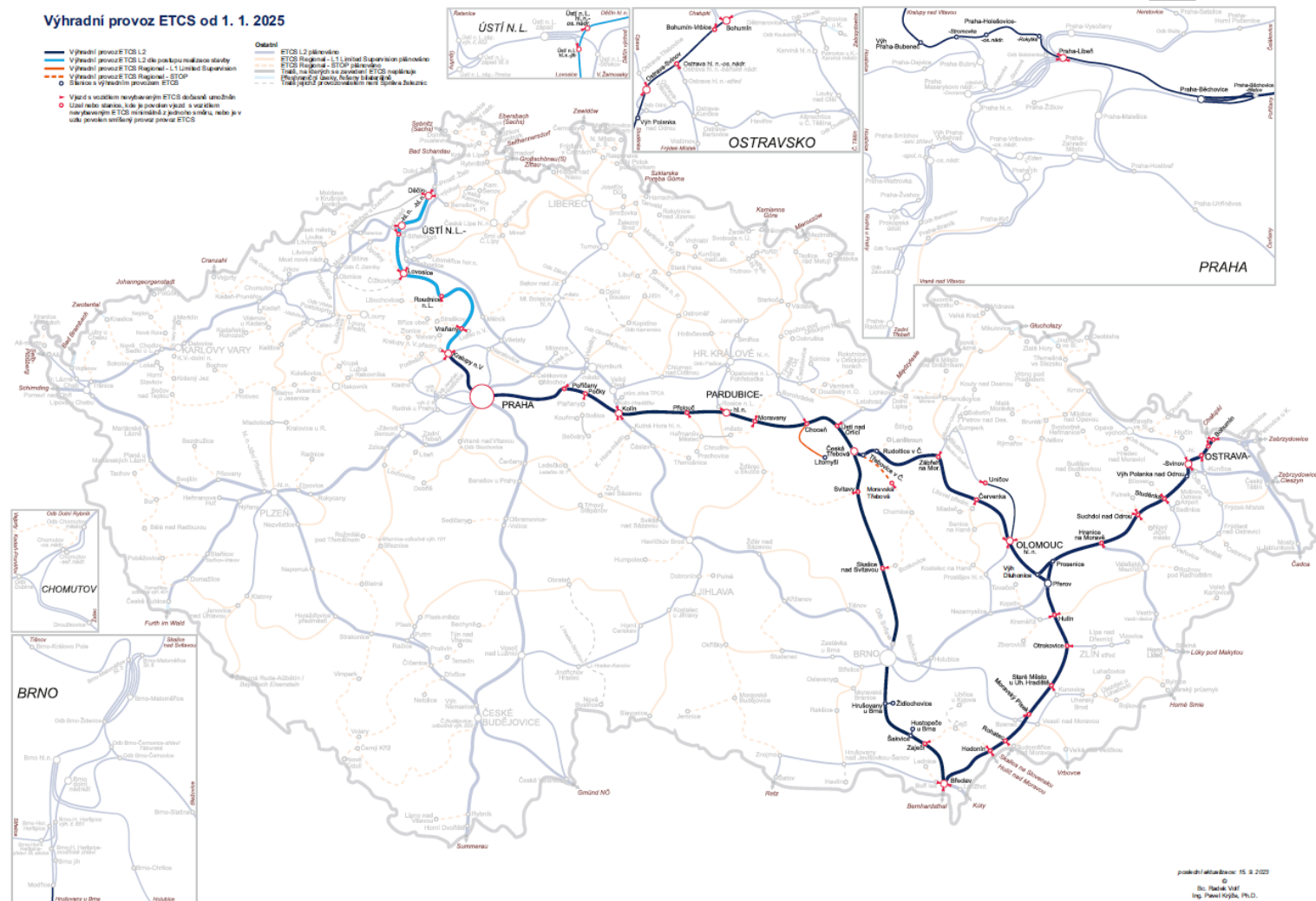
24. Příloha B – aktualizace údajů v tabulce A:

25. Výběr základních údajů o dráze celostátní a dráhách regionálních

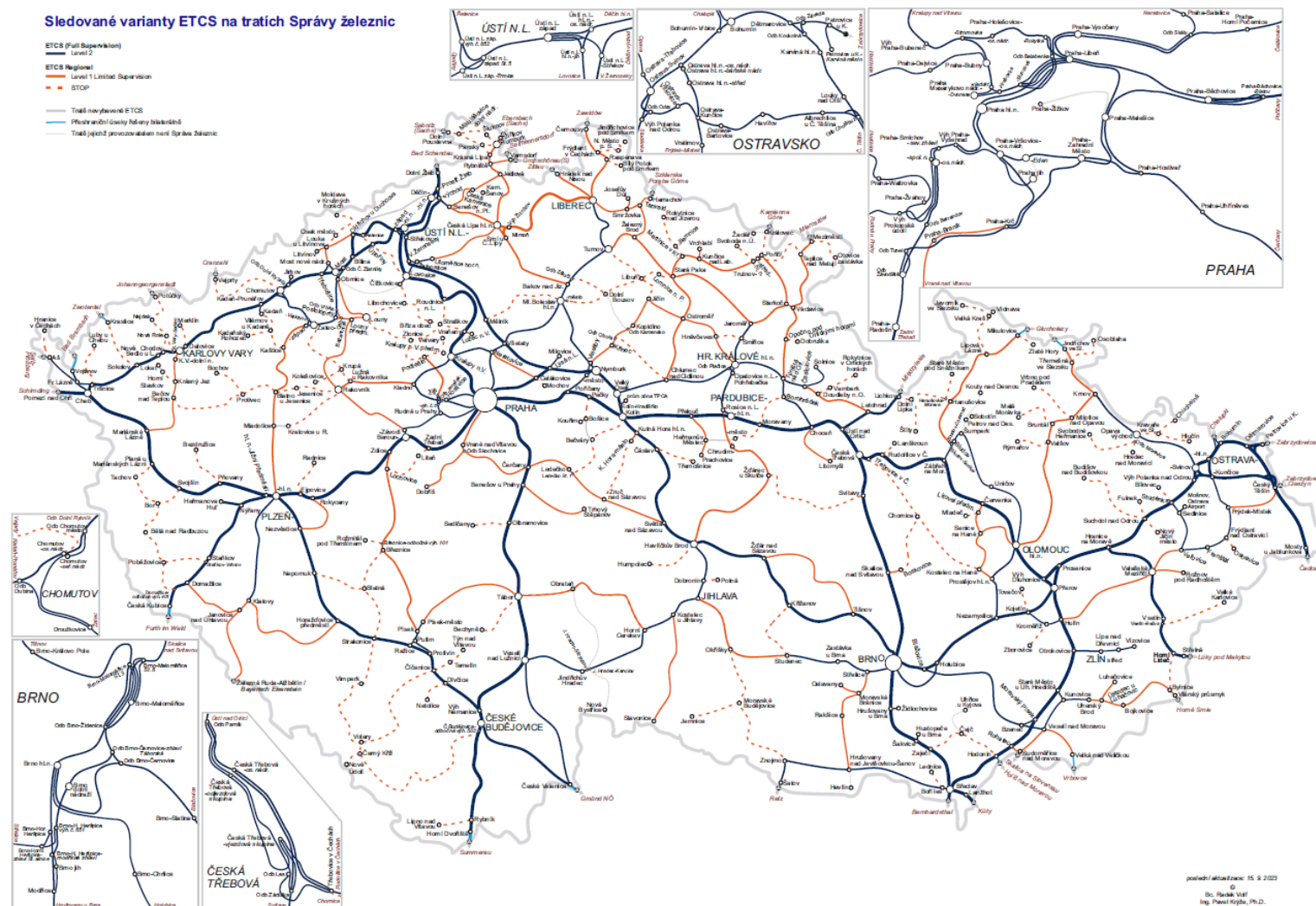
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
221 00	Blatná	Nepomuk	0,229	24,230	25,053	50	60	66	187	24,5	B2
226 00	Číčenice	Volary	0,455	56,290	55,745	80	40	85	420	28,1	C2
241 00	Volary	České Budějovice, odbočná výh.č.502	56,290	0,000	88,694	90	125	162	213	21,2	C2/B2/C3
282 00	Tábor	Písek	1,750	59,460	58,719	100	70	380/ 30	561/ 30	16,1	C3/B1
361 00	Ejpovice	Radnice	5,249	6,809	22,571	90	30	250	250	22,0	D3/B2
480 00	Skály výhybna	Turnov	12,425	103,654	91,990	100	142	381/ 442	601/ 640/ 580	12,5	C4/C3
681 00	Kolín	Ledečko St.1	0,514	38,259	38,828	60	40	173	490/ 320	25,1	C3
720 00	Lanžhot státní hranice	Modřice	11,475	137,767	64,465	160	220	658	720	5,4	D4
722 00	Brno H.-Heršpice-Modřické z.	Brno-Maloměřice St.6	10,054	161,472	9,384	80	600	700	720	0,0	D4
737 00	Moravské Bránice	Oslavany	0,377	9,245	9,363	50	96	260	260	14,6	C3
803 00	Velká nad Veličkou státní hranice	Veselí nad Moravou	44,685	66,902	23,256	80	118	580	580	16,5	C4

26. Příloha G část 8 a 9 – aktualizace údajů:

8 Mapa výhradního provozu ETCS v České republice od roku 2025



9 Plán výstavby ETCS podle variant



27. Příloha B – aktualizace údajů v tabulce C:

Číslo dle SR 70	Název	Kategorie
351155	Budkovice	0
544270	Krupka-Bohosudov	13

28. Příloha C Část C – bod V.1 aktualizace názvu odboru:

- Přiřazení produktového faktoru P3 pro konkrétní vlaky musí dopravce písemně projednat s odborem operativního řízení provozu a výluk Správy železnic.

V případě vlaků dle ročního jízdního řádu a jeho změny dopravce předkládá seznam vlaků s uvedením jejich čísla a výchozího a cílového místa na síti Správy železnic.

V případě individuálních ad hoc žádostí s produktem dlouhodobá žádost dopravce uvádí buď seznam vlaků s uvedením jejich čísla (pokud již bylo přiděleno), nebo seznam evidenčních čísel žádostí o přidělení individuální kapacity dráhy. V obou případech uvádí výchozí a cílové místo na síti Správy železnic.

U každého vlaku musí být uvedena informace prokazující, že se jedná o součást pevného svozového a rozvozového systému dopravce, nikoliv o náhodnou přepravu bez další návaznosti (může se jednat o výpis z plánu vlakotvorby, přehled návaznosti vlaků v rámci svozového a rozvozového systému jednotlivých zásilek, informaci o zdrojích a určení zátěže ve stanicích, kde má vlak manipulovat aj.). Za součást pevného svozového a rozvozového systému dopravce jsou považovány výhradně vlaky, jejichž začlenění v systému je doloženo vzájemnou návazností vlaků téhož dopravce. Seznam musí dopravce na odbor operativního řízení provozu a výluk Správy železnic zaslat v termínech shodných s termíny předložení žádostí o přidělení kapacity dráhy (kapitola 4.5.1.5, 4.5.1.6 nebo druhá odrážka kapitoly 4.5.3 tohoto Prohlášení o dráze). Samotné přidělení kapacity dráhy příslušnému vlaku není vyjádřením souhlasu Správy železnic s přiřazením produktového faktoru P3.

Nebude-li systémem vnitřní komunikace provozovatele dráhy vydán souhlas odboru operativního řízení provozu a výluk Správy železnic s přiřazením produktového faktoru P3, budou žádosti přidělcem kapacity dráhy zamítnuty.

29. Příloha F – bod 3.4 aktualizace textu v první závorce:

(např. z důvodu poruchy zařízení, opravy infrastruktury, nevybavení zařízení z důvodů mimořádností v dopravě – provozní odklony apod.)

30. Příloha G – bod 1 aktualizace čtvrté odrážky ve druhém odstavci:

- ERTMS/ETCS úrovně 1/0 v provedení, v němž je zajištěno nouzové zastavení vlaku v případě projevu návěsti zakazující jízdu (ETCS STOP).

31. Příloha G – bod 2 aktualizace třetí odrážky ve třetím odstavci:

- kopií protokolu o úspěšném vykonání kontroly kompatibility ETCS (ESC - ETCS System Compatibility) použitého typu mobilní části (dle kapitoly 6.5, přílohy Nařízení komise (EU) 2016/919). Rozsah a podmínky pro ESC jsou uvedeny v samostatném dokumentu Správy železnic zveřejněném na Portále provozování dráhy.

32. Příloha G – bod 3 nové znění čtvrtého odstavce:

Od 1. 1. 2025 se omezování využití přidělené kapacity z důvodu ETCS (ETCS L2 FS) týká traťových úseků²:

- Děčín – Kralupy nad Vltavou
- Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov
- Modřice (mimo) – Břeclav (včetně úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice)
- Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín
- Česká Třebová (mimo) – Přerov/Prosenice

Od 1. 1. 2025 se omezování využití přidělené kapacity z důvodu ETCS (ETCS L1 LS) týká traťového úseku:

- Litomyšl – Choceň

Od 1. 1. 2025 se omezování využití přidělené kapacity z důvodu ETCS (ETCS STOP) týká traťových úseků:

- Moravská Třebová – Třebovice v Čechách

V případech, kdy na traťovém úseku došlo k omezení využití kapacity dráhy z důvodu ETCS, ale ETCS ještě nebylo na daném úseku spuštěno do provozu (tzn. minimálně ověřovací provoz bez dodatečných provozních opatření), neplatí na daném traťovém úseku, do momentu spuštění ETCS, omezení využití kapacity dráhy z důvodu ETCS.

33. Příloha G – bod 3 nové znění šestého a sedmého odstavce:

Pro příhraniční úseky od státní hranice SRN/CZ – Dolní Žleb – Děčín-Prostřední Žleb – Děčín hl. n. (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Povrly), od státní hranice SK/CZ – Lanžhot – Břeclav (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Podivín, resp. Hrušky) a od státní hranice PL/CZ – Petrovice u Karviné – odb. Závada – Dětmárovice – Bohumín / odb. Koukolná – Karviná hl. n. (mimo) platí, že zůstávají ve smíšeném provozu a tedy bude umožněno přidělit kapacitu na tomto úseku i bez funkční kompatibilní mobilní části ETCS až do doby, než bude výhradní provoz zaveden i na příhraničním úseku sousedního státu.

Pro vlaky nedosahující minimálních brzdících procent ve výši 50% je omezeno využití přidělené kapacity dráhy pro jízdu s aktivní mobilní částí systému ETCS. V úsecích s ETCS L1 LS je minimální výše brzdících procent pro jízdu vlaku s aktivní mobilní částí systému ETCS stanovena na 50%. V úsecích s výhradním provozem ETCS je zavedeno omezení využití přidělené kapacity dráhy jen pro vlaky s požadovanými brzdícími procenty.

34. Příloha G – bod 4 nové znění čtvrtého odstavce:

V rámci výstavby nových tratí nebo modernizovaných tratí budou uvedeny do provozu úseky vybavené výhradně systémem ETCS, u kterých bude možný pouze provoz vozidel vybavených ETCS od jeho zprovoznění.

35. Příloha G – bod 6 aktualizace údajů v tabulce:

1	2	3	4	5	6	7
120 00	Chomutov	Sokolov		2030	L2 FS	2.1
	Sokolov	Cheb		2028	L2 FS	2.1
148 00	Louka u Litvínova	Osek město		2030	STOP	1.1

² V úseku Děčín (včetně) – Kralupy nad Vltavou (včetně) je předpokládán postupné zprovoznění ETCS na základě realizace investiční akce „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.“. V uzlech Česká Třebová a Brno je předpokládáno zavedení výhradního provozu ETCS na základě dokončení realizace jednotlivých investičních akcí „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ a „ETCS v uzlu Brno“.

1	2	3	4	5	6	7
180 00	Plzeň hlavní nádraží	Žatec západ		2030	L1 LS	2.1
180 00	Žatec západ	Žatec		2030	L2 FS	2.1
203 00	Nýřany	Heřmanova Huť		2027	L2 FS	2.1
205 00	Plzeň hlavní nádraží	Klatovy		2030	L2 FS	2.1
261 00	České Velenice	Veselí nad Lužnicí		2028	L2 FS	2.1
339 00	Praha-Malešice	Praha-Žižkov				
340 00	Praha-Radotín	Beroun		2029	L2 FS	1.1
343 00	Praha-Smíchov severní zhlaví	Hostivice		2030	L2 FS	1.1
400 00	Kralupy nad Vltavou	Lovosice		2029	L2 FS	2.1
420 00	Lovosice	Děčín hlavní nádraží		2029	L2 FS	2.1
440 00	Nymburk hlavní nádraží	Ústí nad Labem-Střekov		2030	L2 FS	2.1
441 00	Ústí nad Labem-Střekov	Děčín východ		2030	L2 FS	2.1
547 00	Častolovice	Týniště nad Orlicí		2030	L2 FS	1.1
548 00	Častolovice	Solnice		2030	L2 FS	1.1
	Choceň	Týniště nad Orlicí		2030	L2 FS	2.1
562 00	Týniště nad Orlicí	Hradec Králové		2028	L2 FS	2.1
	Hradec Králové	Velký Osek		2030	L2 FS	2.1
563 00	Chlumec nad Cidlinou	Obora odbočka		2030	STOP	1.1
	Chornice	Moravská Třebová		2040	STOP	1.1
761 00	Moravská Třebová	Třebovice v Čechách		2025	L1 LS	2.1
764 00	Olomouc hlavní nádraží	Nezamyslice		2031	L2 FS	1.1
769 00	Lanškroun	Rudoltice v Čechách		2026	L2 LS	2.1
778 00	Šumperk	Uničov		2027	L2 FS	1.1
792 00	Ostrava hlavní nádraží	Vratimov		2029	L2 FS	1.1
	Veselí nad Moravou	Kyjov		2031	L2 FS	2.1
805 00	Kyjov	Nesovice		2029	L2 FS	2.1
	Nesovice	Blažovice		2027	L2 FS	2.1
808 00	Moravský Písek	Bzenec		2031	L2 FS	2.1
811 00	Kunovice	Veselí nad Moravou		2030	L2 FS	1.1
812 00	Uherský Brod	Staré Město u Uherského Hradiště		2030	L2 FS	1.1
814 00	Zlín střed	Otrokovice		2030	L2 FS	2.1
815 00	Vizovice	Zlín střed		2030	L2 FS	2.1
	Horní Lideč státní hranice	Vsetín		2027	L2 FS	1.1
820 00	Vsetín	Hranice na Moravě		2030	L2 FS	1.1

36. Příloha G – bod 7 aktualizace textu:

V níže uvedených specifických případech bude do konce roku 2029 umožněno přidělit kapacitu nejdále do této přípojně/odbočné stanice, nejdále však do doby zahájení výhradního provozu na přípojně/odbočné trati.

A. Povinnost použití vozidla s aktivní kompatibilní mobilní částí ETCS

V následujících případech musí být vozidlo pro jízdu do přípojně/odbočné stanice z tratě nevybavené traťovou částí ETCS (resp. z tratě se smíšeným provozem ETCS) od 1. 1. 2025 vybaveno aktivní kompatibilní mobilní částí ETCS:

Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou (platné se spuštěním provozu ETCS)

- Nejsou -

Úsek Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov:

- Libčice nad Vltavou od Kralup nad Vltavou
- Praha-Holešovice (odb. Stromovka) od Prahy-Buben
- Praha-Holešovice obvod Rokytka od odb. Balabenka
- Praha-Běchovice od Prahy-Malešic
- Česká Třebová (odb. Parník)
- Česká Třebová (odb. Zádulka)
- Adamov od odb. Svitava
- Odb. Rajhrad od Modřic

Poznámka: Uzel Česká Třebová k 1. 1. 2025 není vybavena ETCS v celém rozsahu vlakových cest ve stanici. Z tohoto důvodu je připuštěn smíšený provoz.

Úsek Břeclav – Přerov – Bohumín:

- Přerov od Věžek
- Výh. Polanka nad Odrou od odb. Odra

Úsek Přerov – Česká Třebová:

- Třebovice v Čechách od České Třebové

Trať Olomouc hl. n. (mimo) – Uničov

- Nejsou -

B. Oproštění od povinnosti použití vozidel s aktivní kompatibilní mobilní částí ETCS

V následujících případech nemusí být vozidlo pro jízdu do přípojně/odbočné stanice z tratě vybavené traťovou částí ETCS od 1. 1. 2025 vybaveno aktivní kompatibilní mobilní částí ETCS (v závorce je uveden důvod oproštění od povinnosti použití vozidla s aktivní kompatibilní mobilní částí ETCS):

Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou (platné se spuštěním provozu ETCS)

- Děčín-Prostřední Žleb od Děčína východu dolního nádraží
- Děčín hl. n. osobní nádraží od Děčína západního nádraží
- Děčín hl. n. kolejová skupina střed od Děčína západního nádraží
- Děčín hl. n. od Děčína východu horního nádraží
- Ústí nad Labem hl. n. od Ústí nad Labem západu
- Ústí nad Labem hl. n. obvod jih od Ústí nad Labem západu
- Lovosice od Chotiměře
- Lovosice od Čížkovic
- Lovosice od Žalhostic (rychlost 80 km/h, snížena na 60 km/h)
- Roudnice nad Labem od Straškova
- Hněvice seř. n. od vlečky V3060
- Hněvice os. n. od vlečky V3059 (elektrárna)
- Vraňany od Straškova
- Vraňany od Lužce nad Vltavou (viz poznámka)
- Kralupy nad Vltavou od Otavovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Kralupy nad Vltavou od Kralup nad Vltavou předměstí (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

- Kralupy nad Vltavou od Chvatěrub (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

Poznámka: Výhradní provoz bude zaveden po 1. 1. 2025 a to na základě postupu realizace akce „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.“

Vstup do Vraňan od Lužce nad Vltavou bude dále upřesněn na základě finálního technického řešení, které bude známo na základě technického řešení implementovaného systému.

Úsek Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov

- Praha-Libeň od Prahy-Vysočan (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Praha-Libeň od Prahy Masarykova nádraží (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
- Praha-Libeň od Prahy hl. n. (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
- Praha-Libeň od Prahy-Malešic (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
- Poříčany od Sadské (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Pečky od Plaňan (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Kolín od Ratboře (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Kolín od Velkého Oseka (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Kolín od Kutné Hory hl. n. (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Přelouč od Choltic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Pardubice hl. n. od Pardubic-Rosic nad Labem (rychlost do 60 km/h, do doby vyhlášení výhradního provozu vlaků pod ETCS na přípojně trati)
- Moravany od Hrochova Týnce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Moravany od Holic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Choceň od Újezdu u Chocně (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ústí nad Orlicí od Lanšperka (rychlost do 60 km/h, do doby vyhlášení výhradního provozu vlaků pod ETCS na přípojně trati)
- Svitavy od Květné (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Skalice nad Svitavou od Boskovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)

Modřice (mimo) – Břeclav (včetně Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice)

- Zaječí od Velkých Pavlovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Břeclav os. n. od Bořího lesa (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)

Poznámka: Příhraniční úsek od st. hr. SK/CZ – Lanžhot – Břeclav (až do úrovně odjezdových návěstidel do Podivína, resp. do Hrušek) zůstává ve smíšeném provozu.

Pohraniční trať st. hr. A/CZ – Břeclav zůstává ve smíšeném provozu.

Úsek Břeclav – Přerov – Bohumín:

- Hodonín od Holíče nad Moravou (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Hodonín od Mutěnic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)

- Rohatec od Sudoměřic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Moravský Písek od Bzence (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Staré Město u Uherského Hradiště od Uherského Hradiště (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Otrokovice od Zlína-Malenovic
- Hulín od Třebetic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Hulín od Kroměříže (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Hranice na Moravě od Hranic na Moravě města (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Suchdol nad Odrou od Fulneku (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Suchdol nad Odrou od Nového Jičína města (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Suchdol nad Odrou od Oder (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Studénka od Bílovce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Studénka od Sedlnic-Bartošovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ostrava-Svinov od Ostravy-Třebovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ostrava-Svinov od odb. Odry (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Bohumín-Vrbice od Chalupek (PKP) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, navazující trať PKP zatím bez výhradního provozu ETCS)
- Bohumín přednádraží od vlečky V6009 (Rychvald) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Bohumín osobní od Chalupek (PKP) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, navazující trať PKP zatím bez výhradního provozu ETCS)

Poznámka: Příhraniční úsek od st. hr. PL/CZ – Petrovice u Karviné – odb. Závada – Dětmárovice – Bohumín / odb. Koukolná – Karviná hl. n. (mimo) zůstává ve smíšeném provozu.

V ŽST Ostrava hl. n. je provedena provizorní úvazka ETCS na stávající RZZ, pouze na vybranou část kolejíště, tato stanice zůstává ve smíšeném provozu.

Úsek Přerov – Česká Třebová:

- Zábřeh na Moravě od Postřelmova (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Červenka od Litovle (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Olomouc hl. n. od Olomouce-Nové Ulice (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Olomouc hl. n. od Blatce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Olomouc hl. n. od obvodu Olomouc-Bělidla (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

Trať Olomouc hl. n. (mimo) – Uničov

- Uničov od Troubelic (do doby zřízení traťové části ETCS a zahájení výhradního provozu na úseku Šumperk – Uničov; zřízena funkcionality výstraha při nedovoleném projetí návěstidla).

Litomyšl – Choceň

- Nejsou -

Moravská Třebová – Třebovice v Čechách

Moravská Třebová od Městečka Trnávky (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

37. Příloha J – aktualizace textu údajů v tabulce:

Číslo dle Směrnice SŽDC č. 36	Číslo tratě dle TTP	Traťový úsek	km	Kolej	Poznámka
4.1	704	Výhybna Nemanice	5,000		
4.3	704	Chotoviny - Červený Újezd u Votic	93,817	1	
4.4	704	Soběslav - Planá nad Lužnicí	72,315	2	

38. Příloha K Část B – aktualizace adresy společnosti PKP CARGO INTERNATIONAL:

Společnost PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s. se sídlem Betonářská 580/14, Muglínov, 712 00 Ostrava

39. Příloha M – aktualizace textu:

Změna místa provedení úkonu na vlaku v rámci uzlu

V případě, kdy po dohodě dopravce s provozovatelem dráhy dojde k provedení na vlaku v jiném dopravním bodě v rámci uzlu, než je plánováno jízdním řádem, avšak nedojde k navýšení pobytu v rámci uzlu (nedojde ke vzniku zpoždění v rámci uzlu) použije se pro zdůvodnění narušení v bodě, kde skutečně došlo provedení úkonu kód 00. Jednotlivé uzly pro použití tohoto pravidla jsou definovány následovně

40. Příloha M – Příklady vzorových situací - aktualizace textu:

Evidovaná náhradní doprava, jízda výlukovým nebo provozním odklonem / objíždnou trasou, zákazová dispozice:

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel