

Přehled podstatných změn v Prohlášení o dráze celostátní a regionální platném pro přípravu jízdního řádu 2028 a pro jízdní řád 2028

1. Kapitola 1.2 Cíl prohlášení o dráze – upraven odkaz na legislativu v posledním odstavci:

Prohlášení o dráze je vypracováno v souladu s článkem 27 a přílohou IV směrnice 2012/34/EU, nařízením Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2026/1184 o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 a § 33 zákona o dráhách.

2. Kapitola 1.6 Kontakty – aktualizace údajů v tabulce:

Smluvní vztahy		
Smlouvy o provozování drážní dopravy	PKP CARGO INTERNATIONAL, Úsek compliance	Tel.: +420 725 843 515 e-mail: vladimir.kudla@pkpcargointernational.com
Zajištění datové komunikace mezi IS		
PKP CARGO INTERNATIONAL	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Žádosti o kapacitu dráhy		
Roční jízdní řád	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Ad hoc žádosti	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Zkušební a ostatní zvláštní vlaky	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Omezení provozování dráhy		
Plánování omezení provozování dráhy	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Drážní vozidla		
Projednávání mimořádných zásilek	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Řízení provozu		
PKP CARGO INTERNATIONAL	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Sankční systém		
PKP CARGO INTERNATIONAL	PKP CARGO INTERNATIONAL, PO 18, provoz RD Vrbno	Tel.: +420 728 146 010 e-mail: michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com Tel.: +420 725 789 651 e-mail: martin.gazdik@pkpcargointernational.com
Fakturace		
PKP CARGO INTERNATIONAL	PKP CARGO INTERNATIONAL, Úsek controllingu	Tel.: +420 735 799 069 e-mail: ales.frei@pkpcargointernational.com

Zařízení služeb

PKP CARGO
INTERNATIONAL

PKP CARGO
INTERNATIONAL, PO 18,
provoz RD Vrbno

Tel.: +420 728 146 010 e-mail:
michal.vojkovsky@pkpcargointernational.com
Tel.: +420 725 789 651
e-mail: **martin.gazdik@pkpcargointernational.com**

3. Kapitola 2.3.9 Elektrizace – aktualizace údajů v tabulce:

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

Trať	místo styku trakčních soustav
Chomutov–Cheb	Kadaň-Pruněřov – Chomutov – km 130,532
Hranice na Moravě – Horní Lideč	Valašská Polanka – Vsetín – km 33,299 ¹
Brno – Přerov	Nezamyslice – Němčice nad Hanou ²

4. Kapitola 2.3.13 Vlakové zabezpečovací systémy – aktualizace odkazu na dokument v posledním odstavci:

Při výlukách, během kterých dochází k vypnutí vlakového zabezpečovacího systému ETCS nebo národního vlakového zabezpečovače LS, se ve stanovených případech implementuje provizorní zařízení Prostředek k zastavení vlaku (PZV). Prostředek k zastavení vlaku pracuje s prvky ETCS úrovně 1 a slouží k zajištění bezpečnosti po nezbytně nutnou dobu, kdy není v provozu traťová část ETCS popřípadě národní vlakový zabezpečovač LS. Podmínky pro funkční chování PZV jsou definovány v SŽ PPD 04/2025 Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1, předpisu SŽ D1/1 a předpisu SŽ Z8.

5. Kapitola 2.3.14 Vlakový automatizační systém – aktualizace textu v posledním odstavci:

Na úsecích, kde bude traťová část ETCS v provozu v systémové verzi 2.y, se předpokládá postupné 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 TSI CCS 2023. Na trati Kralupy nad Vltavou – Děčín státní hranice se předpokládá nasazení systému ATO over ETCS v termínech zprovoznění traťové části ETCS a zavedení výhradního provozu ETCS v předmětném úseku podle příslušné tabulky v příloze G.

6. Kapitola 2.4.2 Environmentální omezení – nové znění kapitoly:

2.4.2 Environmentální omezení

Dopravce je povinen při provozování drážní dopravy dodržovat environmentální požadavky a povinnosti stanovené Jednotnými smluvními podmínkami (Příloha "L"). Provozování drážní dopravy a související činnosti podléhají dále následujícím konkrétním omezením a podmínkám stanoveným v tomto Prohlášení o dráze.

Doplňování pohonných hmot do drážních vozidel mimo stacionární zařízení služeb čerpací stanice je možné pouze za splnění podmínek stanovených platnou legislativou České republiky v oblasti ochrany životního prostředí, zejména § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, včetně jeho prováděcích předpisů a interních předpisů provozovatele dráhy. Dopravce je v tomto případě zejména povinen mít

¹ Styk trakčních soustav od 2. čtvrtletí 2027.

² V průběhu roku 2028

havarijní plán vypracovaný v souladu s výše uvedenou legislativou a schválený příslušným vodoprávním úřadem. Seznam doporučených lokalit pro doplňování pohonných hmot do drážních vozidel mimo stacionární zařízení služeb čerpací stanice zveřejňuje Správa železnic na Portále provozování dráhy.

2.4.2.1 Ochrana před hlukem a vibracemi

V intravilánu obcí a v místech s výskytem chráněných prostorů ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, se s ohledem na ochranu před nepříznivými účinky hluku a vibrací podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, uplatňují následující omezení:

- Dopravce nesmí v uvedených místech, zejména v době od 22:00 hodin do 6:00 hodin, provádět činnosti, které nejsou nezbytné pro bezprostřední ukončení nebo zahájení jízdy. Splnění technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) ani jiných technických požadavků nezbavuje dopravce povinnosti dodržovat hygienické limity hluku stanovené platnými právními předpisy. Souhlas s odstavením drážního vozidla nebo s využitím koleje nezbavuje dopravce odpovědnosti za dodržování těchto limitů.
- Vzniká-li v důsledku činnosti dopravce nadměrný hluk nebo vibrace, je dopravce povinen bez zbytečného odkladu přijmout účinná opatření k odstranění zdroje nebo omezení jeho působení. Nejsou-li opatření přijata nebo nejsou-li účinná, je Správa železnic oprávněna omezit nebo ukončit dotčenou činnost, odejmout souhlas s odstavením drážního vozidla nebo přijmout jiná nezbytná provozní opatření. Podrobné podmínky odstavení drážních vozidel stanoví příloha „P“.

2.4.2.2 Tišší tratě

Od 8. prosince 2024 se nákladní vozy spadající do působnosti nařízení Komise (EU) č. 321/2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, nesmí provozovat na tišších tratích s výjimkou nákladních vozů patřících do některé z níže uvedených kategorií:

- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle rozhodnutí Komise 2006/66/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému,
- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle rozhodnutí Komise 2011/229/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému,
- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU,
- nákladní vozy osazené tiššími brzdovými špalíky, jak definuje bod 7.2.2.1 nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, nebo brzdovými kotouči plnicími funkci provozní brzdy,
- nákladní vozy osazené kompozitními brzdovými špalíky uvedenými v dodatku E nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ plnicími funkci provozní brzdy. Provoz těchto nákladních vozů na tišších tratích je omezen v souladu s podmínkami popsány v tomto dodatku.

Výjimky z výše uvedeného ustanovení nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ pro Českou republiku jsou uvedeny v bodě 7.4.2 *Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích* prováděcího nařízení pod písmenem c). Kromě výše uvedených nákladních vozů mohou být na území České republiky na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s ložisky typu 59 V do 31. prosince 2034,

- nákladní vozy, u nichž je pro výměnu litinového špalíku za kompozitní brzdové špalíky potřeba namontovat limitní ventil, do 31. prosince 2034,
- nákladní vozy s brzdou konfigurací 1Bg nebo 1Bgu s litinovými brzdovými špalíky do 31. prosince 2036,
- nákladní vozy osazené litinovými špalíky, u nichž je potřeba vyměnit kola za kola splňující požadavky stanovené v normě EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohly být vybaveny kompozitními brzdovými špalíky, do 31. prosince 2029.

Dále není povinné na tišších tratích používat kompozitní brzdové špalíky u stávajících nákladních vozů nezahrnutých do pěti odrážek výše, u nichž neexistuje žádné jednorázové řešení pro nahrazení litinových brzdových špalíků, a to do 31. prosince 2030.

Seznam tišších tratí podle nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ je uveden v Příloze „E“ část B a znázorněn na Mapě M15 tohoto prohlášení o dráze. Seznam tratí je uveden i v databázi RINF. Podrobnosti na webových stránkách ERA:

https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en.

2.4.2.3 Místní a časová omezení

Místo nebo trať	Omezení
Tratě 320 00 Praha-Libeň – Praha hlavní nádraží a 327 00 Praha hlavní nádraží – Balabenka odbočka	V době od 22:00 hodin do 6:00 hodin jsou zakázány jízdy vlaků nákladní dopravy; výjimkou je objetí nesjízdného úseku dráhy způsobeného živelní událostí nebo nehodou. Jízdy lokomotivních vlaků se považují za jízdy vlaků osobní dopravy.
Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov, Tršnice – Františkovy Lázně – Hazlov a Tršnice – Skalná	Je zakázáno přepravovat látky, které by mohly negativně ovlivnit přírodní léčivé zdroje.
Železniční stanice Jedlová	Platí omezení vyplývající z ochranného pásma vodárenské nádrže Chřibská, zejména pro odstavování vozidel se závadnými látkami, skladování a manipulaci se závadnými nebo nebezpečnými látkami a ukládání odpadů.
Železniční stanice Letohrad a část úseku Lanšperk – Letohrad	Platí omezení vyplývající z ochranného pásma vodního zdroje II. stupně, zejména pro odstavování vozidel se závadnými látkami, skladování a manipulaci se závadnými nebo nebezpečnými látkami a ukládání odpadů.
Železniční stanice Jablonné nad Orlicí a část úseku Jablonné nad Orlicí – Těchonín	Platí omezení vyplývající z ochranného pásma vodního zdroje II. stupně, zejména pro odstavování vozidel se závadnými látkami, skladování a manipulaci se závadnými nebo nebezpečnými látkami a ukládání odpadů.

7. Kapitola 2.4.3 Nebezpečné věci – nové znění kapitoly:

2.4.3 Nebezpečné věci

Přeprava nebezpečných věcí po drahách provozovaných Správou železnic se řídí právními předpisy České republiky, mezinárodními smlouvami a Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Na tratích provozovaných Správou železnic nejsou, není-li dále v tomto Prohlášení o dráze stanoveno jinak, stanoveny obecné zákazy přepravy nebezpečných věcí z důvodu jejich klasifikace podle RID. Specifická omezení vztahující se k jednotlivým tratím, objektům nebo časovým obdobím jsou uvedena v příslušných kapitolách tohoto Prohlášení o dráze.

Podmínky projednávání přeprav nebezpečných věcí, mimořádných zásilek a souvisejících žádostí o kapacitu dráhy jsou uvedeny v kapitole 4.7 tohoto Prohlášení o dráze.

8. Kapitola 2.4.6.1 Omezení v tunelech – aktualizace údajů v tabulce:

Seznam tunelů s maximální traťovou rychlostí od 161 km/h do 200 km/h včetně na drahách, kde je Správa železnic přidělcem s uvedením základních parametrů

Tunel	Úsek	Stavba	Předpokládané uvedení tunelu do provozu	Max. traťová rychlost v km/h	Počet kolejí	Plocha průřezu v m ²	Délka v m
Chotýčanský ^{*)}	Nemanice - Ševětín	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	po roce 2035	200	1K	42 ^{****)}	3120
Hosínský ^{*)}	Nemanice - Ševětín	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	po roce 2035	200	1K	42 ^{****)}	4806
Berounský ^{*)}	Praha-Smíchov - Beroun	Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun	2044	200	1K	53 ^{***)}	24700
Krušnohorský ^{*)}	Ústí nad Labem - Heidenau	RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN	2041	200	1K	53.7 ^{***)}	30000 (11700 v ČR)
Holubický ^{*)}	Blažovice - Holubice	Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	2034	200	1K	52,8	938
Rousínovský ^{*)}	Holubice - Luleč	Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	2034	200	2K	80	700
Habrovanský ^{*)}	Holubice - Luleč	Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	2034	200	2K	80	278
Pustiměřský ^{*)}	Vyškov na Moravě - Ivanovice na Hané	Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice	2034	200	2K	80	490
Dřevnovický ^{*)}	Ivanovice na Hané - Nezamyslice	Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice	2034	200	2K	80	390
Němčický ^{*)}	Nezamyslice - Kojetín	Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín	2029	200	2K	78	744
Střelice ^{*)}	Stod - Holýšov	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	po roce 2034	200	2K	80	1050

^{*)} Parametry tunelů staveb v přípravě budou dále upřesňovány

^{**) Rychlost 200 km/h pouze pro vozidla ř. 680, pro ostatní V_{max} 185 km/h}

^{***)} U dlouhých tunelů není plocha profilu v celé délce konstantní, pro detailní výpočty poskytne podrobná data provozovatel dráhy

^{****)} Proměnný profil na portálech tunelu z důvodu omezení vzniku mikrotlakových vln (sonického třesku).

9. Kapitola 2.4.6.3 Omezení z důvodu bezpečnosti při bočním větru – nová kapitola:

2.4.6.3 Omezení z důvodu bezpečnosti při bočním větru

Z důvodu zajištění bezpečného provozu při účincích bočního větru na tratích s maximální traťovou rychlostí od 161 km/h do 200 km/h včetně musí vozidla provozovaná na těchto tratích splňovat minimální požadavky stanovené referenčními charakteristickými křivkami větru (RCWC) dle následujících tabulek:

RCWC pro vozidla (třída C) s maximální rychlostí od 161 km/h do 200 km/h včetně

rychlost větru v_w [m/s] pro úhel náběhu větru $\beta_w = 90^\circ$		nevyrovnané příčné zrychlení a_q [m/s ²]		
		0,0	0,5	1,0
rychlost vozidla v_{tr} [km/h]	160	27,77	25,37	22,77
	180	26,96	24,56	21,96
	200	26,15	23,75	21,15

RCWC pro vozidla (třída D) s maximální rychlostí od 141 km/h do 160 km/h včetně

rychlost větru v_w [m/s] pro úhel náběhu větru $\beta_w = 90^\circ$		nevyrovnané příčné zrychlení a_q [m/s ²]		
		0,0	0,5	1,0
rychlost vozidla v_{tr} [km/h]	140	25,50	23,70	21,30
	160	24,70	22,70	20,30

Na tratích s maximální traťovou rychlostí od 141 km/h do 160 km/h se doporučuje provozovat vozidla vyhovující výše uvedeným RCWC, jejichž splnění zajistí budoucí provoz na modernizovaných nebo nově budovaných tratích při rychlostech 141 km/h a vyšších bez omezení.

Charakteristické křivky větru vozidel musí být stanoveny v souladu s požadavky EN 14067-6 čl. 5. Provoz vozidel nesplňujících tento požadavek musí být specificky posouzen za účelem zajištění bezpečnosti nebo mohou být tato vozidla provozována za zvláštních podmínek dohodnutých s provozovatelem dráhy.

10. Kapitola 2.6.3 Výstavba dlouhých tunelů – aktualizace údajů v tabulce:

Tunel	Úsek	Předpokládané uvedení do provozu	Požadovaná kategorie kolejového vozidla dle TSI SRT
Tunely Chotýčanský a Hosínský	Nemanice – Ševětín	po roce 2035	kategorie A kategorie B
Krušnohorský tunel (VRT)	Praha – Drážďany	2042	kategorie B
Středohorský tunel (VRT)	Praha – Drážďany	2050	kategorie B
Střížkovský tunel (VRT)	Praha – Drážďany	2037	kategorie B
Líbeznický tunel (VRT)	Praha – Drážďany	2037	kategorie B
Leďčický tunel (VRT)	Praha – Drážďany	2037	kategorie B
Tunel Nová Dubeč (VRT)	Praha – Brno	2037	kategorie B
Hruškové Dvory (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B
Helenín (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B
Lesní Hluboké (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B
Kývalka (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B
Popůvky (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B
Troubsko (VRT)	Praha – Brno	2040	kategorie B

11. Kapitola 2.6.4 Rychlá spojení – nové znění šestého a sedmého odstavce a aktualizace údajů v tabulce:

Níže je uveden přehled připravovaných a výhledových úseků VRT s uvedením jejich kategorií a předpokládané nejvyšší provozní rychlosti.

Připravované úseky VRT

Úsek VRT ¹⁾			Kategorie VRT	Nejvyšší provozní rychlost
Rameny RS 1 Praha – Brno – Ostrava – st. hr. PL				
910 00	VRT Praha	Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	HS	250 km/h
910 00	VRT Polabí	Praha-Běchovice – Poříčany	HS	320 km/h
912 00	VRT Střední Čechy	Poříčany – Světlá nad Sázavou	HS	320 km/h
914 00	VRT Vysočina fáze II	Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš	HS	320 km/h
914 00	VRT Vysočina fáze I	Velká Bíteš – Brno-Vídeňská	HS	320 km/h
916 00	VRT Haná	Brno-Slatina – Brodek u Přerova	HS	320 km/h
918 00	VRT Moravská brána	Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov	HS	320 km/h
	VRT Slezsko	Bohumín – st. hr. PL	HS F	250 km/h
Rameny RS 2 Brno – Břeclav – st. hr. AT/SK				
920 00	VRT Jižní Morava	Modřice – Rakvice	HS	320 km/h
Rameny RS 4 Praha – Ústí nad Labem – st. hr. DE				
940 00	VRT Podřipsko I	Praha-Balabenka – sjezd Lovosice	HS	320 km/h
942 00	VRT Podřipsko II	sjezd Lovosice – sjezd Litoměřice	HS	300 km/h
942 00	VRT Středohorský tunel	sjezd Litoměřice – Ústí nad Labem centrum	HS F	250 km/h
944 00	Krušnohorský tunel	Ústí nad Labem centrum – st. hr. DE	HS F ²⁾	200/230 km/h
946 00	Odbočná větev RS 42 Veltrusy – Louny – Most		HS F	250 km/h
Rameny RS 5 Praha – Hradec Králové / Pardubice – st. hr. PL				
910 00	VRT Polabí (součást RS 1)	Praha-Běchovice – Poříčany	HS	320 km/h
950 00	VRT Východní Čechy	Poříčany – Hradec Králové / Pardubice	HS	320 km/h

Poznámky: ¹⁾ Výhledové úseky VRT uvedeny kurzívou.

²⁾ Stavební řešení dle schvalované mezinárodní prezidentské smlouvy mezi ČR a SRN.

V následující tabulce jsou uvedeny základní návrhové parametry pro obě kategorie VRT, které mají vztah ke vzájemné kompatibilitě tratí a vozidel osobní a nákladní dopravy. Na straně vozidel se může jednat o parametry nad rámec jejich obecného schválení pro provoz na území ČR, jejichž respektování, resp. prokázání jejich splnění, bude vyžadováno provozovatelem dráhy pro přístup na připravovanou infrastrukturu VRT po jejím uvedení do provozu.

12. Kapitola 2.6.5.1 Konverze napěťové soustavy – zrušení druhého odstavce:

V roce 2025 byla zahájena realizace stavby s názvem Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněrov (včetně). Na dosud stejnosměrně napájeném úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněrov – kilometr 138,870 (číslo tratě 120 00) a Kadaň-Pruněrov – kilometr 31,500 (číslo tratě 128 00) proběhne konverze trakční soustavy na 25 kV, 50 Hz a bude ukončen provoz ve stejnosměrné 3 kV trakční soustavě. Napojení na stávající střídavou soustavu proběhne v km 138,870 za ŽST Kadaň-Pruněrov ve směru na Cheb a v km 31,500 ve směru na Kadaň. Pro vozbu vlaků od Chomutova do Kadaně-Pruněrova bude nutné využít dvousystémových hnacích vozidel AC 25 kV, 50 Hz/DC 3 kV. Poslední stanicí se stejnosměrnou soustavou DC 3 kV u trati číslo 120 00 Chomutov – Cheb bude ŽST Chomutov, nově vybudovaný styk trakčních soustav bude v kilometru 130,532 mezi ŽST Chomutov a Kadaň-Pruněrov. Stávající styky trakčních soustav v km 138,870 a

31,500 budou zrušeny a přesunuty/nahrazeny stykem soustav v km 130,532. Dle předpokládaných termínů výstavby budou stejnosměrná vozidla DC 3 kV moci jezdit do Kadaně-Prunčřova (současný stav) přibližně do května 2026. Tento termín bude upřesňován s vývojem stavby.

13. Kapitola 2.6.5.1 Konverze napěťové soustavy – nové znění třetího odstavce:

V roce 2027 bude zahájena stavba Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo).

14. Kapitola 2.6.5.2 Elektrizace – nové znění kapitoly:

2.6.5.2 Elektrizace

V letech 2024–2029 dojde k elektrifikaci úseku Týniště n.O. (mimo) – Častolovice – Solnice systémem AC 25 kV, 50 Hz. Na tomto úseku není již uvažováno s budováním FKZ (filtračně – kompenzační zařízení), které kompenzuje také účinník. Z tohoto důvodu bude na tento úsek umožněn vjezd elektrických hnacích vozidel pouze splňující podmínku hodnoty účinníku na sběrači v rozmezí 0,95 – 1,00 (induktivního charakteru).

V letech 2026 – 2029 dojde k elektrifikaci úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Dále pak v roce 2026 začne realizace projektu Plzeň – Domažlice 2. stavba, v rámci které dojde k elektrizaci úseku Plzeň hl.n. – Nýřany (2028), Nýřany - Zbůch (2029) a Nýřany – Heřmanova Huť (2029).

V letech 2026–2027 budou uvedeny do provozu první kontejnerové trakční dobíjecí stanice (TDS) pro BEMU v ŽST Budišov nad Budišovkou a Krnov v Moravskoslezském kraji. TDS se budou umožňovat nabíjení BEMU přes sběrač systémem 25 kV AC 50 Hz až do výkonu 2 MW, nabíjení bude probíhat automaticky dle nastavených režimů jednotky BEMU.

Nadále probíhá příprava staveb „prostých elektrizací“ dle dokumentu Ministerstva dopravy s názvem „Koncepce rozvoje elektrické trakce v ČR.“

15. Kapitola 3.2.3 Licence – nový třetí odstavec:

Licence může být vydána k provozování drážní dopravy za účelem přepravy věcí a/nebo přepravy osob, a to buď veřejné nebo neveřejné. Držitel licence za účelem přepravy osob i držitel licence za účelem přepravy zboží jsou oprávněni provozovat lokomotivní vlaky.

16. Kapitola 3.2.4 Jednotné osvědčení o bezpečnosti – nové znění kapitoly:

3.2.4 Jednotné osvědčení o bezpečnosti

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.

Jednotné osvědčení o bezpečnosti vydává 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 osvědčení o bezpečnosti, 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 o bezpečnosti 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.

Jednotné osvědčení o bezpečnosti se vydává pro provozování:

- a) osobní dopravy včetně vysokorychlostních služeb,
- b) osobní dopravy vyjma vysokorychlostních služeb,
- c) nákladní dopravy včetně přepravy nebezpečných věcí,
- d) nákladní dopravy vyjma přepravy nebezpečných věcí,
- e) pouze posunu,
- f) jiných činností.

Druhy Jednotného osvědčení o bezpečnosti pod písmeny a) až d) opravňují dopravce k provozování lokomotivních vlaků.

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

14) Kapitola 4.2.2 Povinné údaje v žádosti o kapacitu – nové znění písmene a) v prvním odstavci:

- a) obchodní firmu, identifikační číslo, jedinečné číslo společnosti (tzv. RICS kód nebo Organisation Code)³ a sídlo žadatele;

15) Kapitola 4.2.2 Povinné údaje v žádosti o kapacitu – nový čtvrtý odstavec:

U mezinárodních žádostí tvoří identifikace spolupracujícího žadatele nebo dopravce součást harmonizace žádosti mezi zapojenými provozovateli dráhy. Za harmonizovanou žádost lze považovat pouze takovou žádost, u níž jsou údaje o navazujícím žadateli nebo dopravci na sousední infrastrukturu vzájemně konzistentní a odpovídají údajům evidovaným u sousedního provozovatele dráhy.

16) Kapitola 4.2.3 Přidělení kapacity – nový druhý odstavec:

Podmínkou přidělení kapacity mezinárodní trasy je harmonizace žádosti mezi provozovateli dráhy na všech dotčených infrastrukturách. Harmonizace zahrnuje zejména:

- shodnou identifikaci vlaku,
- pohraniční body a časové polohy,
- kalendář provozu,
- technické parametry vlaku,
- identifikaci navazujících žadatelů nebo dopravců,
- potvrzení návazné žádosti na sousední infrastrukturu.

Není-li harmonizace zajištěna, nelze považovat mezinárodní trasu za úplně projednanou. Součástí harmonizace mezinárodní žádosti je rovněž identifikace navazujícího žadatele nebo dopravce na sousední infrastrukturu. Změna navazujícího žadatele nebo dopravce vyžaduje opětovné ověření harmonizace mezinárodní trasy.

³ RICS kód přiděluje UIC na základě žádosti. Více na <https://uic.org/support-activities/it/rics>. Organisation Code přiděluje ERA na základě žádosti. Více na https://www.era.europa.eu/domains/registers/ocr_en.

14) Kapitola 4.3.1 Obecné principy – nové znění druhého 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, zveřejňuje na Portále provozování dráhy v sekci „Provozování dráhy“ pod záložkou „Výluky na tratích provozovaných Správou železnic“. Seznam plánovaných dočasných omezení kapacity je zveřejňován v souladu s pravidly pro plánování a zveřejňování omezení kapacity podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2026/1184 o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru a souvisejících prováděcích předpisů na internetových stránkách Správy železnic (<https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/vyluky>).

14) Kapitola 4.3.1 Obecné principy – nové znění posledního odstavce:

Správa železnic oznámí žadatelům taková dočasná omezení kapacity, u nichž vzhledem k rozsahu a charakteru omezení předpokládá promítnutí snížené disponibilní kapacity do procesu konstrukce ročního jízdního řádu. Tato omezení budou zveřejněna v aktualizované podobě nejpozději dvanáct měsíců před vstupem příslušné změny jízdního řádu v platnost. U takto zveřejněných dočasných omezení kapacity Správa železnic předpokládá, že v důsledku jejich parametrů nebude možné při přidělování kapacity uspokojit všechny požadavky žadatelů v plném rozsahu. U vybraných dočasných omezení kapacity se závažným dopadem na provoz jsou v příloze S dále uvedeny plánované hodnoty disponibilní kapacity vyjádřené očekávaným počtem vlaků, které bude možné v dotčeném úseku provést během hlavních stavebních postupů v ranní špičce (7:00–8:00). Tyto hodnoty představují vstupní parametry pro plánování kapacity a zohledňují předpokládaný rozsah omezení infrastruktury po dobu realizace stavby.

14) Kapitola 4.3.2 Informace poskytované žadatelům a lhůty – nové znění prvního odstavce:

U dočasných omezení kapacity projednávaných v rámci střednědobého plánování, u nichž je pro zajištění provozu zpracováván výlukový nákresný jízdní řád, poskytne Správa železnic žadatelům informace o kapacitní nabídce a navrhovaných trasách vlaků v rozsahu odpovídajícím charakteru a rozsahu omezení.

14) Kapitola 4.3.2 Informace poskytované žadatelům a lhůty – nové znění sedmého a osmého odstavce:

Přidělená kapacita dráhy může být upravena nebo odebrána, je-li to nezbytné v souvislosti s realizací dočasných omezení kapacity vyplývajících z plánu omezení provozování dráhy schváleného ÚOHS, a to za podmínek stanovených v § 23b zákona o dráhách a v § 21a a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Případná úprava nebo odebrání kapacity dráhy bude provedena transparentním a nediskriminačním způsobem v souladu s pravidly pro řízení kapacity a omezení kapacity stanovenými právními předpisy Evropské unie a tímto Prohlášením o dráze.

Při úpravě přidělené kapacity podle předchozího odstavce bude Správa železnic usilovat o minimalizaci odchylek od přiděleného jízdního řádu. V případě plánovaných omezení kapacity bude rozsah úpravy přidělené kapacity posuzován individuálně s ohledem na charakter omezení, disponibilní kapacitu infrastruktury, strukturu dopravy v dotčeném úseku a potřebu zajistit efektivní a nediskriminační využití kapacity dráhy.

15) Kapitola 4.7.1 Zvláštní přepravy – nové znění prvního odstavce:

Za zvláštní přepravu se považují přepravy, které neodpovídají stavebně-technologickým charakteristikám dráhy (např. mimořádné zásilky nebo případy mimořádné přechodnosti vozidel), a dále přepravy vyžadující manipulaci s vozy nebo nákladem mimo místa určená k nakládce a vykládce, pokud je nezbytné posoudit průchodnost nebo přechodnost dráhy nebo stanovit dopravní a přepravní podmínky. Podmínky těchto přeprav stanoví provozovatel dráhy podle předpisu SŽ D31.

16) Kapitola 4.7.2.1 Bezpečnostní opatření při přepravě nebezpečných věcí třídy 1 (RID)– nová kapitola:

4.7.2.1 Bezpečnostní opatření při přepravě nebezpečných věcí třídy 1 (RID)

Dopravce je povinen zajistit splnění všech požadavků vyplývajících z ustanovení RID kapitoly 1.10 Bezpečnostní předpisy.

Nebezpečné věci třídy 1 se smí přepravovat pouze ve vlacích, jejichž trasy mají vyřešeny konflikty již v rámci přídelu kapacity dráhy.

Dopravce je povinen před přepravou nebezpečných věcí třídy 1 oznámit SŽ (ústřední dispečer; **CPRPusdisp@spravazeleznic.cz**) a PČR (Národní operační centrum; **pp.oo.operacni@pcr.cz**) e-mailem:

1. datum vstupu zásilky do ČR nebo odjezd zásilky z výchozí ŽST na území ČR,
2. číslo/a vlaků.

Dopravce je povinen zabezpečit fyzické střežení těchto zásilek v případě zastavení vlaku. Toto bezpečnostní opatření platí pro ucelené vlaky nebo jednotlivé zásilky, které po celou dobu přepravy na území ČR neprojdou vlakotvorbou.

Dopravce střežení vlaku ohlásí telefonicky Ústřednímu dispečerovi Správy železnic.

Vozová zásilka nebo souprava nesmí zastavit vedle jiného vlaku stojícího na sousední koleji; mezi vlaky musí být alespoň jedna volná kolej.

Během dopravy vlaku je zásilka sledována dopravcem, dispečerským aparátem SŽ a PČR.

Z bezpečnostních důvodů je v níže uvedených železničních stanicích zakázáno zastavení vlaku, s výjimkou zastavení nezbytného z technologických nebo nepředvídatelných dopravních důvodů. Výjimky se nevztahují na uzamčení vlaku strojvedoucím a odstavení vlaku.

Železniční stanice jsou uváděny včetně všech jejich obvodů

- | | | |
|---------------------|----------------------|-----------------------|
| • Beroun | • Čičenice | • Hranice na Moravě |
| • Bohumín | • Děčín | • Cheb |
| • Bohumín-Vrbice | • Dívčice | • Chomutov |
| • Boří les | • Domažlice | • Ivančice |
| • Brno-Královo Pole | • Havlíčkův Brod | • Jihlava |
| • Brno-Maloměřice | • Hněvice | • Karlovy Vary |
| • Brno-Židenice | • Horka nad Moravou | • Kojetice na Moravě |
| • Břeclav | • Horní Dvořiště | • Kolín |
| • Česká Třebová | • Hradec Králové hl. | • Kralice nad Oslavou |
| • České Budějovice | n. | • Kralupy nad |
| • České Velenice | • Hradec Králové | Vltavou |
| • Český Těšín | Slezské Předměstí | • Krnov |

- Lhotka nad Bečvou
- Liberec
- Litvínov
- Lovosice
- Mladá Boleslav hl. n.
- Moravské Bránice
- Moravské Bránice
- Moravský Krumlov
- Most n. n.
- Náměšť nad Oslavou
- Neratovice
- Nové Sedlo u Lokte
- Nymburk
- Olomouc
- Opava-východ
- Oslavany
- Ostrava
- Ostrava-Kunčice
- Ostrava-Svinov
- Otrokovice
- Pardubice
- Pardubice – Rosice nad Labem
- Plzeň
- Praha Libeň
- Praha-Holešovice
- Praha-Satalice
- Praha-Smíchov
- Praha-Vršovice
- Protivín
- Přerov
- Rakšice
- Rapotice
- Sedlnice
- Sokolov
- Strakonice
- Střelice
- Studenec
- Studénka
- Šakvice
- Šlapanov
- Tábor
- Temelín
- Tetčice-Bobrava
- Trutnov hl.n.
- Třemošná u Plzně
- Třinec
- Týn nad Vltavou
- Týniště nad Orlicí
- Ústí nad Labem hl. n.
- Ústí nad Labem Střekov
- Ústí nad Labem západ
- Valašské Meziříčí
- Veselí nad Lužnicí
- Vladislav
- Záboří u Čičenic
- Zábřeh na Moravě
- Zastávka u Brna
- Zliv
- Znojmo

17) Kapitola 4.9 Strategické plánování kapacity – nové znění kapitoly:

4.9 Strategické plánování kapacity

4.9.1 Obecné principy

Strategické plánování kapacity probíhá v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2026/1184. Jeho výsledkem je posloupnost plánovacích dokumentů s postupně se zvyšující úrovní podrobnosti o dostupné kapacitě, kterou tvoří kapacitní strategie, kapacitní model a plán nabídky kapacity. Součástí strategického plánování je rovněž koordinace dočasných omezení kapacity a oznámení kapacitních potřeb žadatelů.

Procesy strategického plánování kapacity vycházejí ze zkušeností získaných při implementaci projektu Timetable Redesign (TTR).

Projekt TTR má za cíl přepracování procesu tvorby jízdního řádu a managementu kapacity v železniční dopravě vedoucí ke sjednocení a zefektivnění systému tvorby jízdního řádu v Evropě. Za tímto účelem zavádí různé výstupy harmonizované napříč manažery infrastruktury a za účelem průběžné harmonizace potřeb sektoru zavádí prvky dlouhodobého plánování. Tímto postupem má být dosaženo zvýšení efektivity plánování železniční dopravy a růstu konkurenceschopnosti i podílu železnice vůči jiným druhům dopravy.

Mezi klíčové přínosy se považuje evropská harmonizace nesourodých vnitrostátních procesů, včasné odhalení kapacitních a dopravně-technologických aspektů, které vyžadují řešení ve střednědobém horizontu i urychlení procesu přidělování kapacity pro krátkodobé kapacitní produkty, a to při zachování jejich optimální kvality a priority při operativním řízení provozu.

Projektem TTR rozvíjí RailNetEurope (RNE) a Forum Train Europe (FTE) s podporou Evropské asociace pro železniční nákladní dopravu (ERFA). Správa železnic se na rozvoji a implementaci projektu TTR podílí z důvodu, že soudobé postupy tvorby jízdních řádů a jejich harmonizace neodpovídají požadavkům trhu a vedou k jejímu suboptimálnímu využití.

Podrobné informace o projektu lze najít na webových stránkách:

- <https://ttr.rne.eu/>,
- <https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/> a <https://www.spravazeleznici.cz/dopravci/ttr>.

4.9.2 Kapacitní strategie

Kapacitní strategie je prvním krokem dlouhodobého plánování kapacity provozovatelem dráhy na určené části sítě. Hlavním cílem je poskytnutí prvotního přehledu o dostupné kapacitě infrastruktury a o budoucích kapacitních potřebách. Umožňuje provozovateli dráhy sdílet budoucí potřeby kapacity se sousedními provozovateli drah a žadateli a dohodnout se na hlavních zásadách, které se mají použít pro konstrukci kapacitního modelu. Kapacitní strategie je zpracovávána v souladu s čl. 18 a přílohou I Nařízení (EU) 2026/1184 a s příslušnými společnými nástroji, metodikami a procesními mechanismy evropského rámce pro řízení kapacity.

Plánovaný geografický rozsah pro příslušný jízdní řád bude vycházet ze schválené a zveřejněné kapacitní strategie s možností rozšíření o další významné tratě zařazené do TEN-T.

4.9.3 Kapacitní model

Kapacitní model (X-36 až X-18 měsíců) poskytuje zpřesnění předpokládané poptávky z kapacitní strategie. Kapacitní model rozděluje kapacitu pro osobní a nákladní dopravu, a také na základě produktů (roční plánování, průběžné plánování, ad hoc plánování a kapacitní

rezerva). Žadatelé mají možnost zapojit se do tvorby kapacitního modelu oznámením požadavků na kapacitu a mohou se vyjádřit k navrhovanému rozdělení kapacity.

Kapacitní model je zpracováván v souladu s čl. 19 a přílohou I Nařízení (EU) 2026/1184 na základě kapacitní strategie, výsledků konzultací se zúčastněnými stranami, oznámení kapacitních potřeb žadatelů a koordinace mezi provozovateli infrastruktury.

Kapacitní model bude vycházet ze schválené a zveřejněné kapacitní strategie, oznámení kapacitních potřeb (CNA) a předpokládaných dočasných omezení kapacity.

Geografický rozsah kapacitního modelu bude shodný s geografickým rozsahem schválené a zveřejněné kapacitní strategie.

Návrhy kapacitních modelů, stejně jako finální podoba budou publikovány v termínech stanovených RNE ve webovém rozhraní ECMT (v případě technických potíží jiným srovnatelným způsobem).

4.9.4 Oznámení kapacitních potřeb

Oznámení kapacitních potřeb (CNA) slouží jako jeden ze vstupů pro kapacitní modely, kapacitní nabídku a pro koordinaci DOK. Žadatelé mají možnost přispět ke včasnému plánování a podílet se na optimalizaci kapacity dráhy.

Žadatelé mohou zasílat oznámení CNA pro příslušný jízdní řád v termínech stanovených RNE pomocí webového rozhraní ECMT (<https://ecmt-online.rne.eu/>).

CNA obsahují standardizovaná data týkající se požadovaného jízdního řádu, vzoru zastavování, frekvence a parametrů vlaků. Aby bylo možné zkonstruovat kvalitní kapacitní modely, měli by žadatelé poskytnout maximum přesných údajů.

V případě, že Správa železnic zjistí z oznámení skutečnost, že se kapacitní potřeby překrývají, kontaktuje dotýčné žadatele s cílem najít řešení. Není možné zaručit, že ve finálních kapacitních modelech budou zohledněny všechny CNA.

Oznámení požadavků na kapacitu jsou předběžná a nejsou považována za závaznou žádost o trasu vlaku. Poskytnutí CNA nemůže za žádných okolností vést k přednosti při procesu finálního přidělování kapacity dráhy, avšak aktivní participace umožňuje žadateli ovlivnit proces tvorby jízdního řádu, aby zkonstruované kapacitní produkty odpovídaly potřebám trhu.

4.9.5 Plán nabídky kapacity

Správa železnic vypracuje plán nabídky kapacity jako další stupeň strategického plánování kapacity, který upřesňuje kapacitní model na základě výsledků konzultací se žadateli, oznámení kapacitních potřeb a koordinace mezi provozovateli infrastruktury. Plán nabídky kapacity představuje základ pro následné přidělování kapacity a obsahuje informace o kapacitě dostupné i nedostupné pro přidělení žadatelům.

Aby žadatelé mohli plánovat a harmonizovat své žádosti, Správa železnic zveřejní nabídku kapacity pro žádosti do ročního jízdního řádu a do procesu průběžného plánování (z hlediska šířky pásma / slotů / katalogových cest) v dostatečném předstihu v termínu stanoveném RNE.

Před konečným zveřejněním obdrží žadatelé návrh kapacity pro konzultace.

4.9.6 Dočasná omezení kapacity

Dočasná omezení kapacity jsou nezbytná pro provádění údržby nebo opravy dráhy, pro provádění činností spojených s modernizací dráhy a pro provádění činností vedoucích k obnovení provozuschopnosti dráhy po mimořádné události. Koordinace DOK je klíčovým prvkem dlouhodobého plánování, jehož hlavním cílem je zajištění dostupné kapacity v odpovídající kvalitě a kvantitě v souladu s potřebami zákazníků. Plánování a koordinace dočasných omezení kapacity je nedílnou součástí strategického plánování kapacity. Omezení kapacity jsou koordinována, konzultována a zveřejňována v souladu s čl. 11 a 37 a přílohou I Nařízení (EU) 2026/1184. Předpokládaná omezení kapacity jsou zohledňována při zpracování kapacitní strategie, kapacitního modelu a plánu nabídky kapacity. Další informace o DOK jsou popsány v kapitole **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..**

4.9.7 Studie proveditelnosti jízdního řádu

Studie proveditelnosti jízdního řádu se vyhotovují za účelem prověření proveditelnosti předpokládané trasy nebo provozní koncepce. Prověřována je zejména kompatibilita s předpokládaným využitím kapacity dráhy ve sledovaném období realizace a stabilita jízdního řádu. Vypracování studie proveditelnosti jízdního řádu není nabídkou trasy ani rezervací kapacity dráhy pro další příděl.

Žadatelé mohou Správu železnic žádat o vyhotovení studie proveditelnosti jízdního řádu na základě Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy (SŽ SM069). Studie proveditelnosti jízdního řádu v rámci procesu TTR současně řeší příručka Handbook Procedures for Feasibility Studies vydávaná RNE.

V případě mezinárodní žádosti bude studie vypracována společně s dotčenými provozovateli infrastruktury.

Studie proveditelnosti jízdního řádu v rámci procesu TTR zpětně nevedou k revizi rozdělení kapacity, které bylo stanoveno v rámci kapacitního modelu.

18) Kapitola 5.4.3 Služby související s přepravou nebezpečných věcí nebo s provozem drážního vozidla vykazujícího zvláštní provozně technické charakteristiky – aktualizace tabulky:

Cenová kategorie	Kategorie zahrnuje zvláštní přepravy
kategorie 2	<ul style="list-style-type: none">• Zásilka s překročením ložné míry (dále jen „PLM“) ⁴.• Vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem příslušný průjezdný průřez tratě.
kategorie 3	<ul style="list-style-type: none">• Zásilka s PLM a současně hmotnost nákladu překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení nebo rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje vozu.⁴• Vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem příslušný průjezdný průřez tratě a současně překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení, rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje vozu nebo přechodnost vozidla.• Přeprava, u které je vyžadována manipulace s vozy nebo nákladem v místě, které k tomu není určené (např. na širé trati).

19) Kapitola 5.5.4 Vydávání jízdního řádu – nové znění kapitoly:

5.5.4 Vydávání jízdního řádu

Správa železnic nabízí nad rámec pomocných služeb ve smyslu zákona o dráhách a směrnice (EU) 2012/34 dopravcům, přidělcům kapacity a ostatním provozovatelům drah následující služby:

- zveřejnění jízdního řádu na tratích, kde není provozovatelem Správa železnic, smluvních přepravních podmínek a tarifu dopravce v jízdním řádu, vč. předání dat do CIS,
- zveřejnění jízdního řádu vlaku dopravce v požadované dopravně nad rámec povinností provozovatele dráhy, daných vyhláškou č. 173/1995 Sb.,
- zpracování a zveřejnění doplňujících údajů dopravce, týkajících se informací o IDS, do kterých je dopravce zapojen, včetně zveřejnění případných návazných autobusových spojů a tarifních podmínek v rozsahu:
 - „esko“ a všechny jeho další mutace („erko“, „účko“),
 - informace o návazné autobusové dopravě ať již v rámci IDS nebo i mimo přes značku autobusu za názvem stanice,
 - plánky linek a zón IDS,

⁴ Přeprava typizovaných výměnných nástavb na plošinových vozech nepodléhá projednání podle předpisu SŽ D31, pokud náklad nepřesahuje prostor výměnné nástavby a výměnná nástavba s nákladem nepřekračuje referenční profil příslušné dopravní koleje uvedený v tabulce 12 TTP.

- konstrukce a zpracování jízdního řádu pro úsek tratě (vlečky) neprovozované Správou železnic a navazující na trať provozovanou Správou železnic.

V případě služeb poskytovaných na dráhách, kde je Správa železnic přidělcem, jinými poskytovateli zveřejňuje Správa železnic na Portále provozování dráhy údaje pouze v rozsahu poskytovatelem služeb poskytnutých údajů.

Cena za služby spojené s vydáváním jízdního řádu jsou pro jednotlivé produkty zveřejňuje Správa železnic na Portále provozování dráhy.

20) Kapitola 5.9.2 Uspořádání fakturace na dráhách provozovaných Správou železnic – nové znění šestého odstavce:

Sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu dráhy fakturuje Správa železnic žadatelům do konce následujícího kalendářního měsíce po příslušném kalendářním měsíci, ve kterém byla kapacita odřeknuta nebo nebyla využita. Splatnost daňového dokladu je 30 kalendářních dnů.

21) Příloha C Část A – nová sazba S_1 :

$S_1 = 12,66$ Kč/vlkm

14) Příloha C Část B bod II.4 – nové sazby:

II.4 Pro období platnosti ročního jízdního řádu 2028 se předpokládá použití následujících základních cen na jednotku dopravního výkonu:

Základní cena	Ukazatel	Hodnota pro období 12. 12. 2027 až 31.12.2027	Hodnota pro období 1.1.2028 až 9.12.2028
Z_{RP}	Kč/km	0,00000	0,96580
Z_I	Kč/hrtkm	0,08163	0,07898

K úpravě základní ceny od 1. 1. 2028 dochází v souvislosti s růstem cen dodavatelských prací v rámci zajištění oprav a údržby železniční infrastruktury.

14) Příloha C Část B bod II.5 – nové sazby:

II.5 Pro období platnosti ročního jízdního řádu 2028 se předpokládá použití následujících základních cen za přístupové komunikace:

Kategorie stanic a zastávek pro výpočet cen za přístupové komunikace „n“	Základní cena Z_n^{pk} [Kč/zastavení*t] platná pro období 12. 12. 2027 až 31.12.2027	Základní cena Z_n^{pk} [Kč/zastavení*t] platná pro období 1.1.2028 až 9.12.2028
11	0,11	0,11
12	0,06	0,04
13	0,05	0,05
14	0,04	0,04
15	0,06	0,05

15) Příloha C Část B bod V.1 – doplnění produktu přidělení kapacity N3 do podmínek použití produktového faktoru P₃:

V.1 Podmínky pro přepočet základní ceny za použití dráhy jízdou vlaku hodnotou produktového faktoru P₃ – nákladní doprava v rámci svozového a rozvozového systému jednotlivých vozových zásilek

- Produktový faktor P₃ bude použit pro následující druhy vlaků nákladní dopravy z ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn nebo zavedených na základě kladně posouzené žádosti o produkty DN a N3 ad hoc přidělení kapacity dráhy (viz kapitola 4.5.3 tohoto Prohlášení o dráze), pokud jsou tyto vlaky součástí svozového a rozvozového systému jednotlivých vozových zásilek dopravce, který o přiřazení produktového faktoru P₃ požádal:
 - a) pravidelné manipulační a vlečkové vlaky,
 - b) vybrané pravidelné vnitrostátní nákladní vlaky sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi na infrastruktuře provozované Správou železnic, v nichž dochází k přepracování vlaku,
 - c) vybrané pravidelné mezinárodní nákladní vlaky sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi, kde dochází k přepracování vlaku.

Za vlakotvornou stanicí se z pohledu přiznání produktového faktoru P₃ považuje každá stanice, kde přechází zátěž mezi jednotlivými vlaky v rámci svozového a rozvozového systému. Pro přiznání produktového faktoru P₃ je nutné, aby ve vlakotvorné stanici došlo ke změně složení vlaku a přechodu zátěže mezi navazujícími vlaky, které nejely ve složení pouze z jednoho nebo více hnacích vozidel.

- Přiřazení produktového faktoru P₃ pro konkrétní vlaky musí dopravce písemně projednat s Centrem podpory řízení provozu Správy železnic.

V případě individuální ad hoc žádosti (produkt DN a N3) je nutné přiřazení produktového faktoru P₃ projednat, s ohledem na rozsah a komplexnost žádosti (počet jízd) a požadovaného času odjezdu vlaku, v dostatečném předstihu tak, aby přiřazení produktového faktoru P₃ mohlo být odsouhlaseno ještě před přidělením kapacity dráhy.

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 DN nebo N3 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 Centrum podpory řízení provozu Správy železnic zaslat v termínech shodných s termíny předložení žádostí o přidělení kapacity dráhy (kapitola 4.5.1.5, 4.5.1.5 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.

V případě žádosti o ad hoc přidělení kapacity dráhy s produktem N3 bude každá žádost posouzena, aby rozšiřovala nebo doplňovala již odsouhlasený svozový a rozvozový systém dopravce.

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

- Čísla tras vlaků dle ročního jízdního řádu, jeho změn a individuálních ad hoc žádostí s produktem DN a N3, která jsou podle projednaného seznamu určena pro vlaky s produktovým faktorem P₃, nesmí být dopravcem použita pro trasy jiných relací. Pokud je číslo trasy dle projednaného seznamu použito dopravcem pro takovou přepravu, ztrácí dopravce nárok na produktový faktor P₃. V případě, že dopravce použije číslo trasy vlaku

dle projednaného seznamu v období tří po sobě jdoucích měsíců ve 20 a více procentech případů použití trasy pro přepravy, které neodpovídají schválenému svozovému a rozvozovému systému, je Správa železnic oprávněna trvale odebrat u dané trasy souhlas s použitím produktového faktoru P_3 a souhlas pro takovou relaci opětovně neudělit.

- Aplikace produktového faktoru P_3 není přípustná u vlaků, které jely ve složení pouze z jednoho nebo více hnacích vozidel.
- Aplikace produktového faktoru P_3 není přípustná u vlaků, pro něž nebyla pořízena zpráva o složení vlaku v IS ComposT.

16) Příloha C Část B bod VII.4 – nové znění bodu:

VII.4 Po uplynutí lhůty stanovené v článku VII.3 provede obsluha IS KAPO autorizaci dat příslušného fakturačního období.

17) Příloha D – aktualizace tabulek:

18) Příloha E – aktualizace tabulek:

19) Příloha G – aktualizace tabulek:

20) Příloha I – nové znění prvních dvou odstavců:

Nedílnou součástí infrastruktury Správy železnic jsou zařízení pro diagnostiku závad jedoucích železničních vozidel, která obsahují indikátory horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátory horkých obrouč a brzd (IHO), indikátory nekorektnosti jízdy (INJ) a zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel. V rámci monitoringu sběračů se kontroluje přítlačná síla sběrače a stav obložení sběrače a celková jeho geometrie. Zařízení diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel jsou zřizována za účelem ochrany železniční infrastruktury a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Snímací zařízení (měření zdvihu a kamery) pro monitoring sběračů jsou umístěny v lokalitách jejichž seznam je uveden v Prohlášení o dráze s tím, že jednotlivé lokality mohou být vybaveny pouze měřením přítlaku, pouze kamerou pro snímání sběrače nebo oběma diagnostikami současně.

21) Příloha L Vzorové smlouvy – označení smluvní strany ve všech smlouvách:

.....
se sídlem:
zapsaná v
IČO: DIČ:
ID datové schránky:
RICS (UIC) kód/ Organisation Code:
bankovní spojení:, číslo účtu
kterou zastupuje: a
.....

31) Příloha L Vzorové smlouvy – nové znění Článku 6 bodu 10 ve všech smlouvách:

10. Tato smlouva nabývá platnosti dnem uzavření a účinnosti *Nabytím účinnosti této smlouvy pozbývá platnosti a účinnosti*

32) Příloha K Vzorové smlouva – – označení smluvních stran ve smlouvě:

Správa železnic, státní organizace

se sídlem: Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1
zapsaná v obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
ID datové schránky: uccchjm
RICS (UIC) kód: 0054
bankovní spojení:, číslo účtu
kterou zastupuje:
(dále též „přídělcem“)
a

.....
se sídlem:
zapsaná v
IČO: DIČ:
ID datové schránky:
RICS (UIC) kód/ Organisation Code:
bankovní spojení:, číslo účtu
kterou zastupuje: a
.....
(dále jen „žadatel bez platné licence“)
(přídělcem a žadatel bez platné licence dále společně jako „smluvní strany“ nebo jednotlivě jako „smluvní strana“),
uzavírají dle zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v platném znění tuto smlouvu:

33) Příloha K Vzorové smlouva – nové znění Článku 5 bodu 14:

14. Tato smlouva nabývá platnosti dnem uzavření a účinnosti *Nabytím účinnosti této smlouvy pozbývá platnosti a účinnosti*

34) Příloha L Jednotné smluvní podmínky Správy železnic – nové znění Článku 10 a přečíslování původních článků 10 až 19:

Článek 10

Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví

1. Dopravce je při provozování drážní dopravy, přepravě věcí a souvisejících činnostech povinen předcházet znečišťování životního prostředí a nepříznivým vlivům na veřejné zdraví a dodržovat příslušné právní předpisy, správní rozhodnutí a podmínky stanovené Správou železnic.
2. Dopravce nesmí používat drážní vozidlo, jehož technický stav může způsobit únik látek, znečištění nebo jiné ohrožení osob, životního prostředí či infrastruktury. Činnosti, které mohou způsobit znečištění nebo jiný nepříznivý vliv, smí provádět pouze v místech a za podmínek určených provozovatelem dráhy nebo v popisu příslušného zařízení služeb.

3. Dopravce odpovídá za to, že přepravované věci, včetně sypkých materiálů a odpadů, jsou řádně uloženy, zakryty a jinak zajištěny tak, aby při stání, posunu ani jízdě nedocházelo k jejich úniku, úkapu, vysypání, rozptýlu, úletu prachových částic, vzniku zápachu nebo jinému nepříznivému působení na osoby, životní prostředí nebo infrastrukturu.
4. Zjistí-li dopravce únik přepravované věci nebo jiné látky, vysypání nákladu, úlet prachových částic nebo jiné znečištění související s jeho činností, je povinen bez zbytečného odkladu oznámit tuto skutečnost Správě železnic, přijmout opatření k zamezení dalšího šíření znečištění a zajistit odstranění jeho příčiny a následků. Při provádění těchto opatření je povinen postupovat podle pokynů Správy železnic.
5. Manipulační, servisní, zásobovací, úklidové a obdobné vozíky smí dopravce nebo osoby jednající jeho jménem používat pouze k určenému účelu, na určených trasách a místech a způsobem, který nezpůsobuje znečištění životního prostředí, únik látek nebo poškození infrastruktury a neohrožuje osoby ani neomezuje jejich bezpečný pohyb. Pohonné hmoty, chemické látky, odpady a jiné látky přepravované nebo používané na těchto vozících musí být uloženy v odpovídajících uzavřených obalech nebo nádobách a zajištěny proti převržení, úniku a rozlití.
6. Vypouštění odpadních vod, vyprazdňování sanitárních systémů drážních vozidel, doplňování vody a související čištění lze provádět pouze na sanitárních kolejkách nebo v jiných zařízeních služeb, která jsou k danému účelu určena, a za podmínek stanovených pro jejich využívání. Mimo tato místa jsou uvedené činnosti zakázány, pokud Správa železnic v konkrétním případě výslovně nestanoví jinak.
7. Odpady vzniklé provozem nebo činností dopravce, jeho zaměstnanců, smluvních partnerů nebo jiných osob jednajících jeho jménem nesmí být odkládány do odpadních nádob, zařízení nebo sběrných míst určených pro Správu železnic nebo pro cestující, pokud Správa železnic výslovně nestanoví jinak. Dopravce je povinen zajistit řádné soustředování a předání předmětných odpadů oprávněné osobě v souladu s právními předpisy.
8. Dopravce jako osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, je v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, povinen zajistit, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tato povinnost se vztahuje také na obraty souprav, provoz motorů a pomocných agregátů, chlazení, vytápění a klimatizaci, používání zvukových návěstí, zkoušky vozidel, ložné manipulace a další technologické činnosti. Dopravce je povinen výše uvedené činnosti organizovat tak, aby byly omezeny na nezbytně nutnou dobu.

Nepřijme-li dopravce potřebná opatření nebo nejsou-li tato opatření účinná, je Správa železnic oprávněna v nezbytném rozsahu omezit nebo zastavit dotčenou manipulaci, provoz vozidla nebo vlaku a určit místo jeho dalšího stání nebo odstavení. Tím není dotčena odpovědnost dopravce za odstranění příčiny a následků znečištění ani za vzniklou újmu.

35) Příloha L Jednotné smluvní podmínky Správy železnic – zrušen článek 14 bod 7:

~~7. Správa železnic zasílá dopravci spolu s daňovým dokladem sumární přehled ve formátu PDF, z něž jsou zřejmé ceny výkonů realizovaných v rámci jednotlivých produktových faktorů. Sumární přehled je výstupem z informačního systému KAPO a je generován z odsouhlaseného dodacího listu.~~

36) Příloha O Formulář pro žadatele, který není držitelem platné licence – nové označení dopravce:

Určený dopravce:

Identifikační údaje	Název:
	Adresa sídla:
	IČ:

Číslo dopravce (kód RICS nebo Organisation Code):

37) Příloha P Podmínky pro udělení souhlasu s odstavením drážních vozidel na kolejích provozovaných Správou železnic mimo zařízení služeb Odstavná kolej – Obecné podmínky nahrazení předposledního odstavce novým textem:

Souhlas s odstavením drážních vozidel neopravňuje dopravce k provozování motorů, pomocných agregátů, vytápění, větrání, klimatizace ani jiných technologií drážního vozidla po dobu delší, než je technicky nezbytná pro bezprostřední ukončení nebo zahájení jízdy, ani jiných technologických činností v rozporu s podmínkami kapitoly 2.4.2.

Při odstavení drážních vozidel a při provádění souvisejících technologických a provozních činností nebo ložných manipulací je dopravce povinen dodržovat podmínky stanovené v kapitole 2.4.2 tohoto Prohlášení o dráze. Souhlas s odstavením nezabývá dopravce odpovědností za dodržování požadavků na ochranu životního prostředí, veřejného zdraví a ochranu před hlukem a vibracemi.

Doprovce je povinen po celou dobu odstavení zajistit, aby technický stav vozidel včetně přepravovaného materiálu nezpůsobovaly únik nebo úkap látek, vysypání či rozptýlení přepravovaného materiálu ani úlet prachových částic. Zjistí-li takový stav nebo jeho bezprostřední riziko jeho vzniku, je povinen bez zbytečného odkladu přijmout opatření k zamezení vzniku nebo omezení následků a postupovat podle pokynů Správy železnic.

Nakládku, vykládku a další ložné manipulace lze provádět pouze tehdy, umožňuje-li je udělený souhlas a jsou-li pro ně určeny příslušné koleje a navazující plochy, a to za podmínek stanovených Správou železnic. Čištění, opravy, servis, doplňování pohonných hmot nebo provozních kapalin a nakládání s odpady atp. lze provádět pouze s výslovným souhlasem Správy železnic nebo v zařízení služeb, které je k dané činnosti určeno.

Pokud dopravce porušuje stanovené podmínky a nezjedná nápravu nebo pokud přijatá opatření nejsou účinná, je Správa železnic oprávněna souhlas s odstavením odejmout, stanovit další podmínky odstavení nebo požadovat neprodlené přemístění drážních vozidel.

V případě vzniku nadměrného hluku nebo vibrací je dopravce povinen bez zbytečného odkladu přijmout opatření k odstranění příčiny tohoto stavu nebo k omezení jeho následků. Nepřijme-li dopravce požadovaná opatření nebo nejsou-li tato opatření účinná, je Správa železnic oprávněna souhlas s odstavením odejmout, stanovit další podmínky odstavení nebo omezit rozsah prováděných činností.

38) Příloha P Část A. Pravidelné krátkodobé odstavení drážních vozidel zpracované ve staniční technologii – Zrušení uděleného souhlasu – úprava textu:

Správa železnic je oprávněna zrušit udělený souhlas s pravidelným technologickým odstavením v případech, kdy je nutné provést činnosti zajišťující provozuschopnost dráhy, zejména z důvodů neplánovaného omezení provozování dráhy a periodických kontrol nebo v případech, kdy je to nutné pro plnění povinností Správy železnic vyplývajících z platné legislativy (např. zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky). V těchto případech je však povinná nabídnout dopravci alternativní řešení, pokud existuje. Správa železnic je dále oprávněna zrušit nebo omezit udělený souhlas, pokud dopravce porušuje podmínky uvedené v kapitole 2.4.2 tohoto Prohlášení o dráze a nezjedná nápravu ani na základě výzvy Správy

železnic, případně pokud přijatá nápravná opatření nejsou účinná. Správa železnic si také vyhrazuje právo odebrat souhlas s pravidelným technologickým odstavením, pokud dopravce opakovaně takový souhlas nevyužije nebo opakovaně neuvolní koleje v souladu s uděleným souhlasem z důvodů, které nejsou na straně Správy železnic.

39) Příloha P Část C. Krátkodobé provozní odstavení na dopravních kolejích – Zrušení uděleného souhlasu – úprava textu prvního odstavce:

Správa železnic je oprávněna zrušit udělený souhlas s obsazením kolejí se zvláštním režimem v případech, kdy je nutné provést činnosti zajišťující provozuschopnost dráhy, zejména z důvodů neplánovaného omezení provozování dráhy a periodických kontrol nebo v případech, kdy je to nutné pro plnění povinností Správy železnic vyplývajících z platné legislativy (např. zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky). Správa železnic je dále oprávněna zrušit nebo omezit udělený souhlas, pokud dopravce porušuje podmínky uvedené v kapitole 2.4.2 tohoto Prohlášení o dráze a nezjedná nápravu ani na základě výzvy Správy železnic, případně pokud přijatá nápravná opatření nejsou účinná.

40) Příloha P Část B. Krátkodobé technologické odstavení na kolejích se zvláštním režimem – Zrušení uděleného souhlasu – úprava textu prvního odstavce:

Správa železnic je oprávněna zrušit již udělený souhlas s obsazením koleje v případech, kdy je nutné provést činnosti zajišťující provozuschopnost dráhy, zejména z důvodů omezení provozování dráhy a periodických kontrol. Správa železnic je dále oprávněna zrušit nebo omezit udělený souhlas, pokud dopravce porušuje podmínky uvedené v kapitole 2.4.2 tohoto Prohlášení o dráze a nezjedná nápravu ani na základě výzvy Správy železnic, případně pokud přijatá nápravná opatření nejsou účinná.

41) Příloha S Dočasná omezení kapacity (DOK) – aktualizace celé přílohy

42) Mapy– aktualizace map