

## **SŽ SM069**

### **Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy**

#### **ve znění změny č. 1 až 6**

účinnost od 31. října 2021  
(účinnost od 14. prosince 2025)

Schváleno pod čj. 156206/2021-SŽ-GŘ-O16  
dne 25. října 2021

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.  
generální ředitel

**SŽ SM069**  
**Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy**  
**ve znění změny č. 1 až 6**

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Odbor jízdního řádu  
Praha  
spravazeleznic.cz  
Rok vydání: 2021  
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2021

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoli formě nebo jakýmkoli způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

## ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

<b>oprava/změna a její pořadové číslo</b>	<b>číslo jednací</b>	<b>účinnost od</b>	<b>opravu/změnu zapracoval</b>
Změna č. 1	165881/2021-SŽ-GŘ-O16	12. prosince 2021	Ing. Richard Těhník
Změna č. 2	41475/2022-SŽ-GŘ-O16	1. července 2022	Ing. Richard Těhník
Změna č. 3	86864/2022-SŽ-GŘ-O16	16. ledna 2023	Ing. Richard Těhník
Změna č. 4	65588/2023-SŽ-GŘ-O16	10. prosince 2023	Ing. Richard Těhník
Změna č. 5	33647/2024-SŽ-GŘ-O16	1. října 2024	Ing. Richard Těhník
Změna č. 6	112802/2025-SŽ-GŘ-O16	14. prosince 2025	Ing. Richard Těhník

## SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

### OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ.....	6
ZKRATKY A ZNAČKY.....	7
ČÁST I ÚVODNÍ USTANOVENÍ .....	8
Článek 1 Úvodní ustanovení.....	8
Článek 2 Vysvětlení pojmů.....	8
ČÁST II ŽÁDOST O KAPACITU DRÁHY .....	12
Článek 3 Proces administrace žádosti o kapacitu dráhy.....	12
Článek 4 Vytvoření žádosti žadatelem .....	12
Článek 5 Podání žádosti přídělci.....	13
Článek 6 Posouzení oprávněnosti a úplnosti žádosti .....	13
Článek 7 Úprava žádosti v průběhu zpracování.....	13
Článek 8 Zpracování návrhu trasy přídělce.....	13
Článek 9 Odsouhlasení návrhu trasy dopravcem.....	14
Článek 10 Konstrukce trasy s řešením konfliktů.....	14
Článek 11 Stanovení druhu vlaku .....	15
Článek 12 Číslování vlaků .....	15
Článek 13 Mezistátní trasy vlaků .....	16
Článek 14 Vnitrostátní trasy překračující hranice infrastruktury provozované SŽ.....	16
Článek 15 Tratě provozované podle předpisu SŽ D3 a SŽ D4 .....	17
Článek 16 Rozhodnutí o přidělu kapacity dráhy.....	17
Článek 17 Studie 17	
ČÁST III SPECIFIKA ZPRACOVÁNÍ ŽÁDOSTI O KAPACITU DRÁHY DO ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU PŘÍDĚLCEM .....	19
Článek 18 Časový postup sestavy jízdního řádu.....	19
Článek 19 Vkládání tras do jízdního řádu .....	19
Článek 20 Vlaky veřejné osobní dopravy.....	20
Článek 21 Platnost jízdního řádu.....	21
Článek 22 Alternativní jízdní řád .....	21
Článek 23 Změny jízdního řádu .....	21
ČÁST IV SPECIFIKA ZPRACOVÁNÍ ŽÁDOSTI O KAPACITU DRÁHY V REŽIMU AD HOC PŘÍDĚLCEM .....	21
Článek 24 Obecné zásady zpracování žádostí ad hoc.....	21
Článek 25 Lhůty pro zpracování žádostí ad hoc.....	21
Článek 26 Zásady pro konstrukci trasy ad hoc.....	22
Článek 27 Návrh trasy.....	23
Článek 28 Rušení výluky dopravní služby (personální omezení dostupnosti infrastruktury).....	23
Článek 29 Málo využívané tratě .....	24
Článek 30 Vlaky veřejné osobní dopravy.....	24
Článek 31 Zkoušky za jízdy.....	24
Článek 32 Měřicí a diagnostické jízdy .....	25
Článek 33 Technickobezpečnostní zkouška trati.....	25
Článek 34 Přeprava mimořádných zásilek .....	26
Článek 35 Projednání technologie jízdy vlaku a obsazení staničních kolejí .....	26
ČÁST V KONSTRUKCE TRASY VE ZBYTKOVÉ KAPACITĚ DRÁHY.....	26
Článek 36 Zásady pro zpracování trasy ve zbytkové kapacitě dráhy .....	26
ČÁST VI PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ KAPACITY DRÁHY .....	27

Článek 37 Pravidla pro využívání přidělené kapacity dráhy .....	27
ČÁST VII JÍZDNÍ ŘÁD A POMŮCKY JŘ .....	27
Článek 38 Všeobecná ustanovení .....	27
Článek 39 Tabelární jízdní řády ve formátu PDF .....	28
Článek 40 Tabulky pro objízdné trasy .....	31
Článek 41 Tabulky technických normativů hmotnosti .....	31
Článek 42 Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty .....	32
Článek 43 Seznamy vlaků pro staniční zaměstnance .....	32
Článek 44 Seznamy vlaků pro traťové zaměstnance .....	33
Článek 45 Přípoje mezi vlaky .....	33
Článek 46 Nákrešný jízdní řád .....	33
Článek 47 Jízdní řády pro cestující .....	35
Článek 48 Elektronická depeše (Edps) .....	35
ČÁST VIII PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....	36
Článek 49 Přechodná ustanovení .....	36
Článek 50 Závěrečná ustanovení .....	36
Článek 51 Zmocňovací ustanovení .....	36
Článek 52 Zrušující ustanovení .....	36
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY .....	37
Příloha A (normativní) Dostupnost pomůcek JŘ .....	38
Příloha B (normativní) Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ .....	39
Příloha C (normativní) Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ .....	42
Příloha D (normativní) Časový harmonogram administrace žádostí o přidělení kapacity dráhy do ročního jř a žádostí ad hoc .....	45
Příloha E (normativní) Aplikace využitelné délky koleje a nástupiště pro vlaky vedené pod dohledem ETCS L2 .....	47
Příloha F (normativní) Aplikace přírážek k jízdním dobám .....	48
Příloha G (normativní) Technické údaje k použití vozidel na vlaku .....	49

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalostí tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalostí pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalostí, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

<b>pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>znalost ustanovení</b>
ředitel O11 GŘ SŽ a jím určené zaměstnanci	<b>informativní:</b> celá Směrnice
ředitel O12 GŘ SŽ a jím určené zaměstnanci	<b>informativní:</b> celá Směrnice
ředitel O16 GŘ SŽ a jím určené zaměstnanci	<b>úplná:</b> celá Směrnice
ředitel OŘ a jím určené zaměstnanci	<b>informativní:</b> celá Směrnice <b>úplná:</b> články 2, 12, 20, 28–30, 35
ředitel CTD a jím určené zaměstnanci	<b>informativní:</b> celá Směrnice
CDP Praha, CDP Přerov Ředitel CDP a jím určené zaměstnanci  zaměstnanci podílející se na přidělování kapacity dráhy (s odbornou zkouškou D-10)	<b>informativní:</b> celá Směrnice  <b>úplná:</b> celá Směrnice
přednosta PO a jím určené zaměstnanci	<b>informativní:</b> články 17–23, 28–34 <b>úplná:</b> články 1, 2, 10, 12, 15, 28, 35, 38–49
zaměstnanci dopravců a žadatelů podílející se na přípravě JŘ, podávající žádosti o kapacitu dráhy a mající znalost této Směrnice na základě smluvního vztahu se SŽ	<b>úplná:</b> celá Směrnice

## ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto předpisu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

CDP .....	Centrální dispečerské pracoviště
CTD .....	Centrum telematiky a diagnostiky
<b>DVM.....</b>	<b>dopravně významné místo</b>
Edps .....	Elektronická depeše
EGID MZ.....	Jednoznačný identifikátor mimořádné zásilky
ETCS.....	European train control system
ETD .....	Electronic Timetable display (aplikace pro generování tabelárních jízdních řádů)
FTE.....	sdružení Forum Train Europe
GŘ.....	Generální ředitelství
IM .....	manažer infrastruktury
IS.....	informační systém
ISO.....	The International Organization for Standardization
ISOR.....	Informační systém operativního řízení
JŘ.....	jízdní řád
KADR.....	IS pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání směnového plánu do ISOR
MD ČR.....	Ministerstvo dopravy České republiky
NJŘ.....	nákresný jízdní řád
<b>NTR .....</b>	<b>nejvyšší traťová rychlost</b>
OŘ.....	oblastní ředitelství
PDF.....	Portable Document Format (formát pro zobrazení TJŘ v PC, čteče PDF, případně tisk)
PO .....	provozní obvod
PZO .....	poloměr zakružovacího oblouku
REVOZ .....	registr vozidel
RFC.....	železniční nákladní koridor (z angl. „Rail Freight Corridor“)
SŽ .....	státní organizace Správa železnic
TAF/TAP TSI .	Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Freight/Passanger Services
TBZ .....	technickobezpečnostní zkouška
TJŘ .....	tabelární jízdní řád
TTP.....	tabulky traťových poměrů
UIC.....	Mezinárodní železniční unie (z franc. „Union Internationale des Chemins de fer“)
VDS.....	výluka dopravní služby
<b>ZDD.....</b>	<b>základní dopravní dokumentace</b>
ŽDC.....	železniční dopravní cesta
XML .....	Extensible Markup Language (formát datového souboru TJŘ pro zobrazení ve speciální aplikaci)

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „Statut“) tento předpis SŽ SM069 – Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy.

## ČÁST I ÚVODNÍ USTANOVENÍ

### Článek 1 Úvodní ustanovení

- (1) Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy (dále jen „Směrnice“) definuje pravidla pro podávání, příjem a zpracování žádostí o kapacitu dráhy, konstrukci jízdních řádů a přiděl kapacity dráhy, a to jak pro oblast sestavy ročního jízdního řádu a jeho změn, tak pro oblast sestavy jízdních řádů a přidělu kapacity dráhy v režimu ad hoc. Ustanovení Směrnice platí pro všechny tratě kategorie celostátní nebo regionální dráhy, které jsou provozovány státní organizací Správa železnic (dále též SŽ nebo přidělece) nebo na kterých SŽ plní funkci přidělece kapacity. Dále Směrnice platí úměrně na tratích, kde SŽ konstruuje jízdní řád na základě smluvního vztahu.
- (2) Směrnice slouží pro stanovení postupu při administraci žádostí o kapacitu dráhy a přidělení vlakové trasy a při projednání jízd vlaků. Směrnice rozpracovává zásady stanovené legislativními dokumenty a vnitřními předpisy.
- (3) Dodržování ustanovení této Směrnice je závazné pro každého zaměstnance Správy železnic, který se podílí na tvorbě nebo zpracování žádostí o kapacitu dráhy, konstrukci jízdních řádů a přidělu kapacity, přičemž zaměstnancem SŽ se rozumí odborně způsobilá osoba, která je se SŽ v pracovněprávním vztahu podle právního předpisu.
- (4) Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba, na kterou se nevztahuje ustanovení předchozího bodu a která se podílí na tvorbě nebo zpracování žádostí o kapacitu dráhy, musí být k dodržování této Směrnice zavázána smluvně.

### Článek 2 Vysvětlení pojmů

- (1) **IM** manažer infrastruktury, pro účely této Směrnice se tímto pojmem rozumí provozovatel dráhy a přidělece kapacity dráhy.
- (2) **Trasa vlaku** (dále také „trasa“) znamená konkrétní jízdní řád s jedním číslem trasy vlaku (popřípadě lomeným). Trasa vlaku může být jízdou vlaku použita jen z části, popřípadě pro jednu jízdu vlaku může být přiděleno i více tras či jejich částí.
- (3) **Číslo trasy vlaku** (dále také „číslo vlaku“) je nejvýše šestimístné číslo přidělené vlaku na konkrétní trati v konkrétní časové poloze a v konkrétním období sestavy jízdního řádu.
- (4) **Kapacita dráhy** je schopnost vložit vlakové trasy požadované na určité části dráhy v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy.
- (5) **Mezistátní trasa** je taková trasa, která překračuje státní hranice.
- (6) **Vnitrostátní trasa** je taková trasa, která nepřekračuje státní hranice.
- (7) **Nabídková trasa** je předem připravená trasa s definovanými parametry, kterou nabízí přidělece žadatelům k využití.
- (8) **Návrh trasy vlaku** je zpráva TAF/TAP TSI s návrhem časového průběhu jízdy vlaku mezi výchozím a cílovým dopravním bodem, který může poskytnout přidělece dopravci během zpracování žádosti.

- (9) **Žadatel o přidělení kapacity dráhy** (dále jen „žadatel“) je společný název pro dopravce, žadatele o kapacitu dráhy, který je držitelem platné licence, a pro žadatele o kapacitu dráhy, který není držitelem platné licence.
- (10) **Doprovce** je právnická nebo fyzická osoba, která splňuje právními předpisy stanovené podmínky pro provozování drážní dopravy a má uzavřenu smlouvu o provozování drážní dopravy se SŽ.
- (11) **Jízdní řád** (dále také „JŘ“) je souhrn jízdních řádů pravidelných vlaků a pomůcek, které souvisejí s vlakovou dopravou a které vstupují v platnost k určitému datu. JŘ je sestavován pro období určené legislativou<sup>1</sup> (zpravidla jeden rok); v průběhu tohoto období může být v odůvodněných případech JŘ změněn.
- (12) **Změna JŘ** je souhrn úprav JŘ vstupujících v platnost k určenému datu. Při změně JŘ mohou být do JŘ v odůvodněných případech zapracovány i trasy zkonstruované na základě žádostí dopravců v režimu ad hoc.
- (13) **Nákresný jízdní řád** (dále také „NJŘ“) je grafické znázornění jízd vlaků v souřadnicové síti.
- (14) **Tabelární jízdní řád** (dále také „TJŘ“) je jízdní řád konkrétního vlaku zpracovaný IM a určený zejména pro vedení vlaku strojvedoucím.
- (15) **Řádná žádost** je žádost o kapacitu dráhy do ročního jízdního řádu, která byla podána v termínu pro podávání řádných žádostí zveřejněném v platném Prohlášení o dráze.
- (16) **Pozdní žádost** je žádost o kapacitu dráhy, která byla podána v období pro příjem pozdních žádostí, které je vyhlášeno platným Prohlášením o dráze. Za pozdní žádost se může považovat i taková žádost, která byla podána jako řádná, ale v období vyhlášeném pro příjem pozdních žádostí byla změněna.
- (17) **Individuální ad hoc žádost** je žádost o kapacitu dráhy, která byla podána po termínu pro příjem pozdních žádostí do ročního jízdního řádu.
- (18) **Studie** je návrh časového průběhu jízdy vlaku mezi výchozím a cílovým dopravním bodem, který může poskytnout přidělce žadateli ještě před podáním žádosti. V rámci jedné studie je možné zpracovat časový průběh více vlaků, pakliže se jedná o vzájemně provázaný provozní koncept.
- (19) **Topologický popis trasy** je stanovená posloupnost bodů železniční sítě a je propojujících úseků infrastruktury z výchozího do cílového bodu trasy.
- (20) **Trasoden** je jednotka označující jednu trasu v jeden den jízdy. Počet trasodní přidělené kapacity je počet dní, na které má daná trasa přidělenou kapacitu dráhy.
- (21) **Trasa ad hoc** je trasa, která byla zkonstruována s řešením konfliktů na základě individuální ad hoc žádosti o kapacitu dráhy.
- (22) **Trasa ve zbytkové kapacitě dráhy** je trasa, která byla zkonstruována bez řešení konfliktů na základě individuální ad hoc žádosti o kapacitu dráhy.
- (23) **Modifikovaná trasa** je trasa, která byla modifikována na základě individuální ad hoc žádosti o kapacitu dráhy v souvislosti s tvorbou opatření k zajištění provozu při dočasných omezeních kapacity a která je současně změnou již dříve řešené žádosti a změnou již dříve přidělené kapacity. Trasa se označuje jako trasa s řešením konfliktů, přestože v celé nebo jen části trasy konflikty vyřešeny nejsou. V operativním řízení provozu je pak pořadí

---

<sup>1</sup> V době schválení Směrnice je to § 42, odstavec 1 a 3 zákona č. 266/94 Sb., o dráhách a část čtvrtá vyhl. č. 173/1995 Sb.

důležitosti u modifikované trasy stejné jako u trasy s řešením konfliktů. Modifikace trasy může probíhat v režimu modifikace časové, kdy se mění časové údaje v trase vlaku nebo topologické polohy, kdy se může měnit pořadí dopravních bodů, pokud vlak jede zcela nebo částečně po jiné trati. Modifikace trasy se může týkat i úkonů v trase vlaku nebo složení vlaku, avšak tak, aby zhoršení parametrů trasy nevyvolalo znehodnocení tras ostatních dopravců.

- (24) **Návrat modifikované trasy do původní časové polohy** (návrat v protičase) je druhem modifikované trasy, která se jen v části původní trasy vyhýbá dočasnému omezení kapacity a v některém z následných bodů železniční sítě se vrací do původní topologické polohy s časovými údaji původní trasy.
- (25) **Konflikt** je stav konstrukce JŘ, kdy se dvě nebo více tras vzájemně kolizním způsobem ovlivní nebo setkají v určitém prvku infrastruktury. Konfliktem při konstrukci trasy může být i nedodržení požadovaných parametrů trati nebo jejího vybavení. **Vyřešení konfliktů** může vést k nutnosti zajištění dalších opatření spojených s jízdou jednoho nebo více vlaků či ke změně dopravního konceptu.
- (26) **Sdružená žádost** je sdružení dvou a více žádostí, které na sebe bezprostředně navazují nebo jsou jinak organizačně nebo technologicky provázané.
- (27) **Zpracovatel** je určený odborně způsobilý zaměstnanec přidělce, který zpracovává žádosti dopravců o kapacitu dráhy.
- (28) **Spolupracující žadatel** je žadatel o kapacitu dráhy na sousední infrastrukturu, který se účastní procesu přidělování a využívání kapacity dráhy u mezistátní trasy společně s dopravcem na infrastrukturu provozované Správou železnic.
- (29) **Portál provozování dráhy** je webové prostředí spravované Správou železnic. Na tomto portále jsou zveřejněny informace související s činností provozovatele dráhy a přidělce a informace pro dopravce a žadatele.
- (30) **Bod železniční sítě** (dále také „bod“) je souhrnný název pro dopravní, zastávky, nákladiště a ostatní body na síti, které slouží k jednoznačnému geografickému určení požadované trasy vlaku nebo v nichž mohou dopravci provádět požadované úkony v trase vlaku.
- (31) **Kvalifikátor** sdružuje dopravně významná místa (dále jen „DVM“) do skupiny s podobnými vlastnostmi z hlediska řízení provozu nebo potřeb konstrukce JŘ. Je tvořen číselným kódem o délce maximálně dvou znaků a názvem
- (32) **Úkon v trase vlaku** (dále také „úkon“) je požadavek nebo informace žadatele, provozovatele dráhy nebo přidělce, které jsou v průběhu zpracování žádosti o kapacitu dráhy vyměňovány mezi žadatelem a přidělcem a po přidělení kapacity dráhy se stávají pokynem nebo informací pro operativní řízení provozu vztahující se k jízdě vlaků a technologii v dopravním bodě. Úkony v trase vlaku jsou dle pořizovatele úkonu rozděleny na úkony dopravce (případně žadatele) a provozovatele dráhy (v tomto případě se jedná o pokyn ve smyslu předpisu **SŽ D1**).
- (33) **Dopravní opatření** je ve smyslu této Směrnice soubor nařízení, která se vztahují k organizování jízd vlaků, stanovených nad rámec běžných dopravních úkonů a povinností dopravních zaměstnanců, vyplývajících ze zabezpečení jízd vlaků dle ustanovení předpisů a pomůcek JŘ. Dopravním opatřením může být např. nařízení omezení rychlosti nebo naopak povolení vyšší rychlosti, než je návěstěna rychlostníky, nařízení jízdy vlaku v mezistaničních oddílech, určení potřebného brzdícího procenta nad rámec konkrétního jízdního řádu apod.

- (34) **Technický normativ hmotnosti vlaku** je hmotnost, pro kterou při určitém jízdním odporu a plánované řadě hnacího vozidla byly stanoveny jízdní doby. Je uveden v záhlaví TJŘ vlaku a v tabulce Přehled technických normativů hmotnosti vlaku.
- (35) **Technologie ve stanicích** je soubor činností se soupravou vlaku, které plánuje provést dopravce, příp. provozovatel dráhy, v konkrétním bodě trasy. Jde např. o odstavení drážních vozidel (s uvedením plánované doby odstavení), pokračování přepravy jiným vlakem (s uvedením směru a termínu další jízdy, popř. čísla vlaku) nebo přestavení drážních vozidel na vlečku nebo manipulační kolej.
- (36) **Více-datový jízdní řád** je takové řešení žádosti o kapacitu dráhy, kdy je pro různé dny jízdy přidělena jiná trasa vlaku.
- (37) **Předpřipravené trasy** (Pre-arrange paths) jsou trasy určené pro mezinárodní koridorové vlaky, které jsou nabízeny a přidělovány jednotlivými RFC koridory v souladu s Nařízením EU<sup>2</sup>.
- (38) **Zpráva TAF/TAP-TSI** je předepsaný formát datové komunikace využívané v nákladní/osobní dopravě v rámci EU mezi provozovateli drah, přidělci, dopravci a jinými žadateli o kapacitu, která je založena na komunikaci žádost o trasu – návrh trasy – přidělení kapacity.
- (39) **Vlaky veřejné osobní dopravy** jsou takové vlaky, které jsou provozovány k uspokojování obecných přepravních potřeb, podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu.

---

<sup>2</sup> V době schválení Směrnice je to Nařízení Evropského parlamentu a Rady 913/2010/EU o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu.

## ČÁST II ŽÁDOST O KAPACITU DRÁHY

### Článek 3 Proces administrace žádosti o kapacitu dráhy

Základní postup zpracování žádosti (platný pro žádosti řádné, pozdní, do změny JŘ i individuální ad hoc o kapacitu dráhy) se skládá z následujících fází:

- a) vytvoření žádosti žadatelem;
- b) podání žádosti přidělci;
- c) posouzení oprávněnosti a úplnosti žádosti přidělcem;
- d) zpracování návrhu trasy přidělcem;
- e) odsouhlasení návrhu trasy žadatelem;
- f) rozhodnutí o přidělení kapacity dráhy přidělcem.

### Článek 4 Vytvoření žádosti žadatelem

- (1) Žadatel vytvoří žádost v souladu s platným Prohlášením o dráze a touto Směrnicí.
- (2) Žadatel v žádosti uvede všechny nutné údaje vyžadované zadávacím formulářem informačního systému. Tyto údaje slouží jako podklad pro pozdější zpracování přidělcem.
- (3) V žádosti o kapacitu je žadatel povinen uvést zejména:
  - a) topologický popis trasy;
  - b) požadovanou časovou polohu;
  - c) kalendář jízdy;
  - d) body železniční sítě, kde je požadováno zastavení vlaku, úkony v tomto bodě a minimální požadovanou dobu pobytu;
  - e) řadu hnacího vozidla a jeho funkci na vlaku, vyjma nečinných hnacích vozidel, která jsou zahrnuta v parametrech soupravy vlaku;
  - f) typ jízdního odporu, dopravní hmotnost a délku soupravy tažených vozidel, je-li řazena;
  - g) způsob a režim brzdění a nejvyšší výměru brzdících procent, která mohou být předepsána.
- (4) Žádosti o kapacitu dráhy spolupracujících žadatelů v mezistátní i vnitrostátní dopravě musí být vzájemně harmonizovány. Žádosti jsou považovány za harmonizované, pokud se v nich shodují základní údaje potřebné ke konstrukci trasy. Uvedení spolupracujícího žadatele v žádosti je v tomto případě povinným údajem.
- (5) Dopravní hmotnost a délka vlaku se uvádí v tunách a metrech. Stanovené hodnoty musí být v souladu s **čl. 289 a 290 předpisu SŽ D1**.
- (6) Dopravní hmotnost a technický normativ hmotnosti vlaku ve vztahu k pravidelným jízdním dobám se liší podle typu jízdního odporu soupravy jednotlivého druhu vlaku. Značka typu jízdního odporu musí být vždy uvedena před příslušnou hodnotou normativu hmotnosti.
- (7) Technický normativ hmotnosti, platný při průjezdu určitou dopravnou nebo úsekem, nesmí být uplatněn u vlaku, který v příslušné dopravně nebo úseku pravidelně zastavuje.

- (8) Žadatel musí napláňovat nasazení takové řady hnacího vozidla, případně více hnacích vozidel, aby mohl být na všech úsecích trasy dodržen příslušný technický normativ hmotnosti při současném dodržení přechodnosti vozidel. V případě, že je stanovena mimořádná přechodnost vozidel, musí tyto informace obsahovat žádost.
- (9) Délka vlaku nesmí překročit největší stanovenou hodnotu pro dané úseky tratě, která je uvedena v TTP.
- (10) Brzdění vlaku se řídí čl. 291 předpisu SŽ D1.
- (11) Stanovená rychlost vlaku se uvádí v kilometrech za hodinu a nesmí být vyšší než základní rychlost uvedená v čl. 278 předpisu SŽ D1.

## **Článek 5 Podání žádosti přidělci**

- (1) Podávání žádostí se provádí v souladu s platným Prohlášením o dráze.
- (2) Žádosti mohou předkládat pouze oprávnění zástupci žadatele.

## **Článek 6 Posouzení oprávněnosti a úplnosti žádosti**

- (1) Zpracovatel žádosti po obdržení žádosti zkontroluje její správnost, tzn. především zda:
  - a) je žadatel oprávněn žádat o kapacitu dráhy;
  - b) žádost podal oprávněný zástupce žadatele;
  - c) žádost obsahuje všechny povinné náležitosti.
- (2) Pokud žádost neobsahuje povinné údaje a náležitosti vyjmenované v článku 4 nebo obsahuje věcné chyby, popř. obsahuje vzájemně si odporující údaje, nebude přijata a bude žadateli vrácena k úpravě, resp. doplnění, nebo bude zamítnuta, a to bez zbytečného odkladu.
- (3) Opětovně podaná žádost se považuje z hlediska došlého pořadí žádostí za nově podanou žádost. Na původní podanou žádost se nebere zřetel.

## **Článek 7 Úprava žádosti v průběhu zpracování**

- (1) Pokud nastanou v době zpracovávání žádosti změny žádosti z důvodů na straně žadatele, je žadatel povinen o nich neprodleně informovat zpracovatele (e-mailem, telefonicky, případně prostřednictvím IS).
- (2) Zpracovatel posoudí, zda povaha změny je taková, že se musí změnit parametry již konstruované trasy. V případě, že ano, vrátí žádost žadateli k přepracování. V opačném případě změny v žádosti v průběhu zpracování provede sám zpracovatel.
- (3) Opětovně podaná žádost se považuje z hlediska došlého pořadí žádostí za nově podanou žádost. Na původní podanou žádost se nebere zřetel.

## **Článek 8 Zpracování návrhu trasy přidělcem**

- (1) Pro zpracování návrhu trasy na základě žádosti do ročního jízdního řádu platí ustanovení čl. 18 Směrnice.
- (2) Pro zpracování návrhu trasy na základě žádosti ad hoc platí ustanovení čl. 27 Směrnice.

## Článek 9 Odsouhlasení návrhu trasy dopravcem

- (1) Pro odsouhlasení návrhu trasy na základě žádosti do ročního jízdního řádu platí ustanovení čl. 18 Směrnice.
- (2) Pro odsouhlasení návrhu trasy na základě žádosti ad hoc platí ustanovení čl. 27 Směrnice.

## Článek 10 Konstrukce trasy s řešením konfliktů

- (1) Při konstrukci trasy nesmějí být použity kratší jízdní doby, než jaké odpovídají plánované řadě hnacího vozidla, technickému normativu hmotnosti a stanovené rychlosti.
- (2) Pravidelné jízdní doby jsou dány výpočtem podle předpisu SŽDC (ČSD) V7 při zohlednění vyhlášky UIC 451-1. Při stanovení pravidelných jízdních dob se dbá, aby součet zaokrouhlených jízdních dob v daném úseku (například mezi dvěma plánovanými zastaveními) odpovídal součtu teoretických jízdních dob navýšených o příslušné přírážky uvedené v Příloze F.
- (3) Jízdní doby se uvádějí v minutách s přesností na půlminuty.
- (4) Při konstrukci JŘ je nutno dbát na dodržení stanovených provozních intervalů a následných mezidobí ve vztahu ke staniční technologii a konkrétní dopravní situaci.
- (5) Druhy provozních intervalů a následných mezidobí a způsob jejich stanovení jsou uvedeny ve Směrnici SŽDC č. 104 Provozní intervaly a následná mezidobí.
- (6) Pro každý pobyt musí být zadán odpovídající úkon ve smyslu předpisu SŽ Is10.
- (7) Vlaky osobní dopravy s přepravou cestujících zastavují v dopravnách, zastávkách a stanovištích:
  - a) na žádost žadatele, a to jako:
    1. zastavení pro nástup a výstup cestujících;
    2. nezveřejněné zastavení.
  - b) z konstrukčních důvodů na straně přidělce – zastavení z dopravních důvodů.
- (8) Při zastavení se délka pobytu stanoví pro každý vlak a každé místo zastavení individuálně podle potřeb konstrukce se zohledněním požadavků žadatele.
- (9) Doba pobytu na žádost žadatele je např. doba potřebná pro manipulaci s vozy (posun), pro vykládku, nakládku a překládku zboží, pro nástup, výstup a přestup cestujících, jakož i jiné provozní důvody dopravce. Její součástí je i komerční odbavení cestujících, je-li prováděno strojvedoucím. Minimální délku takového pobytu stanovuje **dopravce**.
- (10) Doba pobytu nesmí být kratší, než je doba potřebná k odbrzdění vlaku (viz však **odstavec (12)** tohoto článku). Tato doba je stanovena takto:
  - a) u vlaků osobní dopravy a lokomotivních vlaků méně než půl minuty;
  - b) u nákladních vlaků brzděných I. způsobem brzdění 1 minuta;
  - c) u nákladních vlaků brzděných II. způsobem brzdění 3 minuty.
- (11) Pro atypické vlaky lze stanovit doby pobytu odchylné od hodnot uvedených v odst. (10) tohoto článku.

- (12) Pobyt kratší než půl minuty smí být použit jen u těch vlaků, jejichž složení soupravy dovoluje takto krátký pobyt skutečně realizovat.
- (13) Pokud vlak zastavuje na znamení, musí být do jeho dat v tomto bodu současně doplněn úkon „Odjezd v čase příjezdu“.
- (14) Zastavením vlaku z dopravních důvodů se rozumí případy, kdy se nejedná o zastavení na požadavek žadatele, ale vlak při konstrukci nemůže být trasován jako projíždějící vzhledem k jízdě jiných vlaků (křižování, předjíždění, dodržování následného mezidobí), z důvodu obsluhy zabezpečovacího zařízení, nařízené ohlašovací povinnosti dle čl. 57 předpisu SŽ D3 nebo ve stanicích dle čl. 127 předpisu SŽ D1.
- (15) Ve stanicích bez odjezdových návěstidel a ve stanicích s hlavními návěstidly na sobě nezávislými se u vlaků, které nemají jiný důvod pobytu, zapracuje pobyt kratší než půl minuty a doplní se úkonem pobyt z dopravních důvodů. Přírážky na zastavení a rozjezd se do pravidelných jízdních dob v tomto případě nezapočítávají, lze uvažovat i technický normativ hmotnosti vlaku platný pro průjezd.

## **Článek 11** **Stanovení druhu vlaku**

- (1) Žadatel v žádosti uvede požadovaný druh vlaku.
- (2) V případě, že žadatel v žádosti požaduje komerční druh vlaku, který je zároveň na síti SŽ využíván jako druh dopravní, musí být komerční a dopravní druh vlaku shodný.
- (3) Zpracovatel žádosti posoudí soulad požadovaného druhu vlaku s jeho definicí uvedenou v čl. 281 a 282 předpisu SŽ D1.
- (4) V případě nesouladu zpracovatel změní druh vlaku tak, aby byl v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1. Na tuto změnu upozorní žadatele při předání návrhu trasy.

## **Článek 12** **Číslování vlaků**

- (1) Číslo tras vlaků jsou nejvýše šestimístná.
- (2) Číslo tras nesmí obsahovat žádná písmena.
- (3) Číslo tras vlaků určuje přidělcce, mezinárodní čísla tras se určí na základě dohody zúčastněných přidělců.
- (4) Trasy jedné relace mají zpravidla v jednom směru čísla lichá (lichou paritu), opačného směru čísla sudá (sudou paritu). Paritu čísel určí zpracovatelský útvar sestavy jízdního řádu. Parita čísel mezistátních vlaků se určí na základě dohody zúčastněných přidělců.
- (5) Dvojici (páru) vlaků se zpravidla přiřazují na jednotkové pozici dvojice číslic 0/1, 2/3, 4/5, 6/7, 8/9. Stejná zásada platí i při střídání parity čísla vlaku podle odstavců (6), (8) a (9) tohoto článku.
- (6) Je-li potřeba vyhovět ustanovením předpisů SŽ D3 a SŽ D4 při jízdě po více traťových úsecích s předepsanou opačnou paritou, je možné lomení čísla; rozlišuje se základní číslo a pomocné číslo použité jen k dosažení souladu se směrem číslování, podle odstavce (5) tohoto článku.
- (7) Žádosti o rozšíření kalendářního omezení jízdy již existujícího vlaku jedoucího alespoň zčásti po trati provozované podle předpisu SŽ D3, musí být vyřešeny výhradně s použitím nového čísla vlaku. Výjimku tvoří případy žádostí, které se vyřizují v režimu vyhlášené změny JŘ.

- (8) Vlaky osobní dopravy, které se vracejí zpět do stanice z širé trati (nejedná se přitom o nepředvídaný návrat vlaku z širé trati), jsou číslovány zvlášť pro jízdu tam a zvlášť pro jízdu zpět.
- (9) Pro číslování vlečkových vlaků platí následující zásady:
  - a) vlečkové vlaky provádějící obsluhu vlečky nebo nákladiště s uvolněním traťové koleje jsou číslovány zvlášť pro jízdu na vlečku, resp. nákladiště, a zvlášť pro jízdu zpět;
  - b) vlečkové vlaky provádějící obsluhu bez uvolnění traťové koleje se číslovají jedním číslem pro jízdu tam i zpět.
- (10) Pro vlaky, které mají v průběhu své trasy více dopravních druhů, se použije číslo podle nejvyššího druhu.
- (11) Pro soupravové vlaky se v rámci použité série využije vyšších čísel, než je poslední použité číslo osobního vlaku.
- (12) Zásady dle odstavců (10) a (11) nemusí být uplatněny v rámci přidělu kapacity dráhy v režimu ad hoc.

### **Článek 13 Mezistátní trasy vlaků**

- (1) Při konstrukci mezistátní trasy vlaku se vždy postupuje v kooperaci se sousedními IM.
- (2) Žádost o mezistátní trasu lze zpracovat pouze tehdy, pokud byla na všech dotčených sousedních infrastrukturách řádně objednána oprávněným žadatelem (žadatelem) v souladu s podmínkami pro podávání žádostí na dané infrastruktuře.
- (3) Každá mezistátní trasa musí být před přidělením kapacity dráhy a určením jízdního řádu odsouhlasena sousedními IM.
- (4) V odsouhlasení trasy se musí vždy dohodnout číslo trasy vlaku přes státní hranici, konkrétní dny jízdy přes státní hranici, základní parametry vlaku (délka a hmotnost vlaku) a časy odjezdu a příjezdu v obou pohraničních stanicích.
- (5) Konkrétní pravidla projednávání jsou řešena samostatně se všemi sousedními IM.
- (6) Pokud u mezistátní trasy nedojde k odsouhlasení trasy se sousedním IM, zpracovatel kontaktuje žadatele a dohodne s ním takové zpracování trasy, aby souhlas sousedního IM nebyl nutný, nebo takovou žádost zamítne s poznámkou, že není souhlas sousedního IM a žádost nelze zpracovat.
- (7) Pokud je přidělení kapacity dráhy pro mezistátní trasu na navazujícím pohraničním úseku zrušeno (ať již ze strany spolupracujícího žadatele/dopravce nebo sousedního IM), přidělec odebere kapacitu dráhy i na vnitrostátním úseku trasy. Pokud žadatel/dopravce chce i nadále využívat tento vnitrostátní úsek trasy do/z pohraniční stanice na síti SŽ, jedná se o zkrácení trasy (viz článek 37) a žadatel/dopravce musí podat novou žádost na tento vnitrostátní úsek.

### **Článek 14 Vnitrostátní trasy překračující hranice infrastruktury provozované SŽ**

Pokud žadatel/dopravce požaduje zpracování vnitrostátní trasy, která překračuje hranice infrastruktury provozované SŽ na síť jiného provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, postupuje se obdobně jako u mezistátní trasy, pokud s daným provozovatelem dráhy není dohodnuto jinak.

## Článek 15 Tratě provozované podle předpisu SŽ D3 a SŽ D4

- (1) Pokud je požadována jízda vlaku po trati provozované podle předpisu SŽ D3 nebo podle předpisu SŽ D4, je při zpracování žádosti nutné dodržet následující pravidla:
  - a) je nutné dodržet paritu čísel, tzn. v sudém směru trati použít výhradně sudá čísla a v lichém směru výhradně lichá čísla vlaku;
  - b) **na trati, na níž není jízda vlaků zabezpečena traťovým souhlasem D3, je nutné v každé dopravně D3 zpracovat úkon "Ohlašovací povinnost nařízena" dle čl. 57 předpisu SŽ D3.**
- (2) **Na trati provozované podle předpisu SŽ D3 je možné vložit do JŘ trasu v režimu „mimořádný vlak na trati D3“, a to podle podmínek stanovených v čl. 19.**

## Článek 16 Rozhodnutí o přidělu kapacity dráhy

- (1) Kapacita se přiděluje v souladu s pravidly danými platným prohlášením o dráze.
- (2) Pro trasy konstruované v rámci konstrukce ročního jízdního řádu a jeho změn rozhodne o přidělení kapacity přidělcem hromadně v termínu stanoveném platným Prohlášením o dráze nebo v termínu stanoveném při vyhlášení mimořádné změny.
- (3) Pro trasy konstruované v režimu ad hoc rozhodne o přidělení kapacity přidělcem pro každou podanou žádost jednotlivě.
- (4) Přidělení kapacity zpracovatel provede na základě odsouhlasení návrhu trasy dopravcem. Žádosti o trasy, které nelze uspokojit přidělením kapacity, jsou zamítnuty.
- (5) Nedílnou součástí přidělu kapacity je i vydání jízdního řádu, případně dalších dopravních a technologických opatření, jsou-li nezbytná pro zajištění jízdy vlaku.

## Článek 17 Studie

- (1) Studie se vyhotovují za účelem prověření proveditelnosti předpokládané trasy nebo provozního konceptu, a to na základě žádosti žadatele podané pro každý jednotlivý případ zvlášť.
- (2) V průběhu tvorby studie je prověřována zejména kompatibilita s předpokládaným využitím kapacity dráhy ve sledovaném období realizace a stabilita jízdního řádu.
- (3) Studie jsou vyhotovovány zpravidla v období, kdy není možné žádat o kapacitu dráhy do období, ve kterém je zamýšlena realizace trasy nebo provozního konceptu, případně v období, kdy probíhá příjem řádných žádostí.
- (4) Předpokládané využití infrastruktury stanovuje, v rámci své obecné činnosti, SŽ.
- (5) Při stanovení předpokládaného využití infrastruktury se zejména zohledňují:
  - a) veškeré známé požadavky žadatelů na využití kapacity dráhy;
  - b) stavebnětechnický **stav a** vývoj dostupné infrastruktury;
  - c) dlouhodobá dočasná omezení kapacity;
  - d) nabídkové trasy SŽ a předpřipravené trasy.

- (6) V případě nedostatečného zadání podkladových údajů pro potřeby studie SŽ kontaktuje žadatele za účelem jejich doplnění (např. doplnění opatření/parametrů pro vozidla, která nejsou evidována v IS REVOZ).
- (7) Sestava studie probíhá v těchto fázích:
  - a) předběžná analýza, jejímž předmětem je ověření kompatibility a konformity s dostupnou kapacitou dráhy a aktuálně realizovaným provozním konceptem (např. systém taktové dopravy);
  - b) sestava jízdního řádu a vyhodnocení;
  - c) prezentace výsledků studie žadateli vhodnou formou (např. forma NJŘ, TJŘ, knižního jízdního řádu, přehledu časových poloh v zájmových bodech sítě).
- (8) SŽ nepředává data o prověřovaných studiích třetím osobám a shodně SŽ nezohledňuje v podkladových datech závěry studií provedené pro jiného žadatele.
- (9) Vypracování studie není nabídkou trasy ani rezervací kapacity dráhy pro další příděl.
- (10) SŽ nepovažuje studii za žádost o kapacitu dráhy.

### **ČÁST III**

## **SPECIFIKA ZPRACOVÁNÍ ŽÁDOSTI O KAPACITU DRÁHY DO ROČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU PŘÍDĚLCEM**

### **Článek 18**

#### **Časový postup sestavy jízdního řádu**

- (1) Sestava JŘ je rozdělena na čtyři části:
  - a) část přípravná, v období cca 15 až 8 měsíců před začátkem platnosti JŘ;
  - b) část konstrukční, v období 8 až 3 měsíce před začátkem platnosti JŘ;
  - c) část závěrečná, v období 3 až 1 měsíc před začátkem platnosti JŘ;
  - d) část realizace, v období platnosti JŘ.
- (2) V přípravné části probíhá konstrukce, zveřejnění nabídky a přidělení předpřipravených tras na jednotlivých RFC koridorech a současně přijímání řádných žádostí o kapacitu dráhy v termínu podle harmonogramu zveřejněného v Prohlášení o dráze.
- (3) Dále se projednávají koncepce osobní a nákladní dopravy a rámcové polohy vlaků osobní a nákladní dopravy. Během přípravné části probíhají rovněž konference FTE o mezinárodní osobní a nákladní dopravě.
- (4) V konstrukční části probíhá konstrukce a vkládání tras do JŘ na základě řádných a pozdních žádostí o kapacitu dráhy, dále proces zpracování, zpřístupnění a projednávání návrhu JŘ v termínech dle harmonogramu zveřejněného v Prohlášení o dráze a v souladu s účinnou legislativou.
- (5) Pro účely projednávání návrhu JŘ vlaků osobní a nákladní dopravy vydává přídělce návrh JŘ, který zpřístupní v termínech stanovených v zákoně o dráhách a každoročně upřesněných v Prohlášení o dráze.
- (6) Za účelem projednávání návrhu jízdního řádu vlaků veřejné osobní dopravy a k němu uplatněných připomínek vyhlašuje přídělce termíny prezenčních jednání s jednotlivými žadateli a objednateli veřejné osobní dopravy. Na základě výsledků z uvedených projednání přídělce vydává upravený návrh jízdního řádu, který zpřístupní v termínech stanovených zákonem o dráhách.
- (7) Projednávání návrhu jízdního řádu vlaků neveřejné osobní a nákladní dopravy a k němu uplatněných připomínek probíhá s jednotlivými žadateli formou elektronické výměny dat nebo elektronického sdělení. Na základě výsledků z uvedených projednání vydává přídělce konečný návrh jízdního řádu (oznámí výsledek posouzení připomínek), který zpřístupní v termínu stanoveném zákonem o dráhách.
- (8) Projednávání návrhu JŘ vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou konstruovány v režimu pozdní žádosti, probíhá, dle ustanovení odstavce (5) až (7) nebo s ohledem na termíny přijímání pozdních žádostí pro jednotlivé případy, samostatně.
- (9) V závěrečné části probíhá sestava pomůcek JŘ a přidělování kapacity dráhy řádných a pozdních žádostí.
- (10) V části realizace probíhá příjem, zpracování a přidělování kapacity dráhy individuálních ad hoc žádostí a žádostí do změny ročního jízdního řádu.

### **Článek 19**

#### **Vkládání tras do jízdního řádu**

- (1) Trasy se do JŘ vkládají během jeho sestavy. Při vkládání tras se bere zřetel na splnění požadavků žadatelů při účelném využití kapacity dráhy a staniční technologie, a zároveň

zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy. Pro vlaky jedoucí pod dohledem ETCS se dále bere zřetel na specifika vyplývající z vlastností vlakového zabezpečovače ve vztahu k využitelné délce koleje a nástupiště. Tato specifika jsou uvedena v příloze E.

- (2) Do sestaveného JŘ je možné po zahájení jeho platnosti vkládat další trasy, pro které žadatelé podají individuální ad hoc žádosti o kapacitu dráhy. Vkládání těchto tras je popsáno v části čtvrté.
- (3) Při určení vjezdových kolejí ve stanicích musí být dodrženy zásady podle čl. 376 a 377 předpisu SŽ D1.
- (4) Konstrukce tras vlaků musí zaručovat organizování drážní dopravy podle části desáté, kapitoly XIV předpisu SŽ D1. V těchto případech musí být dodrženy odpovídající staniční provozní intervaly.
- (5) Pro křižování nákladních vlaků je třeba při vkládání tras podle možností zachovávat tato pravidla:
  - a) leží-li křižovací stanice na vrcholu nivelety, trasují se vlaky jedoucí z obtížnějšího úseku jako projíždějící;
  - b) leží-li křižovací stanice na stoupání, trasují se nákladní vlaky tak, aby vlaky jedoucí do stoupání stanic projížděly;
  - c) leží-li stanice na úpatí nivelety, trasují se vlaky tak, aby se využilo náběhu u vlaků, vjíždějících na obtížnější úsek.
- (6) Je-li žadatelem požadováno dlouhodobé obsazení trati mezi jednotlivými provozními výkony dopravce (např. pobyt vlaku osobní dopravy na zastávce), jehož cílem je minimalizace nákladů dopravce, je žadatel povinen na výzvu přídělce uvolnit na vlastní náklady trať pro zajištění vložení dalších tras dopravců tak, aby následný původní výkon dotčeného dopravce nebyl znehodnocen zpožděním (případné zpoždění je povoleno s uplatněním čl. 37).
- (7) Na trati provozované podle předpisu SŽ D3 je dovoleno zpracovat do JŘ trasu jako „mimořádný vlak na trati D3“. V TJŘ pro takto vloženou trasu se nevyplňuje sloupec 2a (kolej) ani sloupec 10 (stihne vlak číslo).

Ostatním vlakům, se kterými se trasa mimořádného vlaku na trati D3 setká při křižování nebo předjíždění, se číslo mimořádného vlaku do sloupce 10 TJŘ nezapíše.

Jako mimořádný vlak na trati D3 není dovoleno zpracovávat trasy pro pravidelně vedené vlaky veřejné osobní dopravy.

## **Článek 20** **Vlaky veřejné osobní dopravy**

- (1) Jízdní řády vlaků veřejné osobní dopravy se zveřejňují v souladu s ustanovením platné legislativy<sup>3</sup>.
- (2) Zveřejnění jízdních řádů vlaků veřejné osobní dopravy provede zpracovatelský útvar elektronicky v graficky přehledné podobě, formou vystavení traťových tabulek Knižního jízdního řádu na internetových stránkách Správy železnic a předáním dat jízdních řádů ve strojově čitelném formátu do Celostátního informačního systému o jízdních řádech.

---

<sup>3</sup> V době schválení Směrnice je to část čtvrtá vyhlášky MD ČR č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění.

## **Článek 21** **Platnost jízdního řádu**

- (1) JŘ je schválen okamžikem hromadného přidělení kapacity podle čl. 16, odst. (1).
- (2) Nový JŘ vstupuje v platnost v termínu vyhlášeném platným Prohlášením o dráze.
- (3) Konkrétní pokyny k přechodu na nový JŘ se řídí čl. 276 předpisu SŽ D1.

## **Článek 22** **Alternativní jízdní řád**

Alternativní JŘ umožňuje uspořádat trasy na určité trati nebo jejím úseku pro určitý časově vymezený úsek jinak než pro ostatní období platnosti JŘ. O zpracování pomůcek pro alternativní JŘ rozhoduje přidělcce.

## **Článek 23** **Změny jízdního řádu**

- (1) Změny JŘ mohou být:
  - a) řádné;
  - b) mimořádné.
- (2) Termíny řádných změn JŘ se vyhláší pro každé období JŘ v Prohlášení o dráze.
- (3) Mimořádnou změnu a její termín vyhláší přidělcce v odůvodněných případech.
- (4) Změny, které se dotknou vlaků veřejné osobní dopravy, projedná zpracovatelský útvar s předstihem, v termínech stanovených v zákoně o dráhách, s jednotlivými žadateli a objednateli.

## **ČÁST IV** **SPECIFIKA ZPRACOVÁNÍ ŽÁDOSTI O KAPACITU DRÁHY V REŽIMU AD HOC** **PŘÍDĚLCEM**

### **Článek 24** **Obecné zásady zpracování žádostí ad hoc**

- (1) Žádosti se zpracovávají v pořadí, v jakém byly podány, s výjimkou žádostí uvedených v následujícím bodě.
- (2) Pokud žadatel žádá o přidělení náhradní kapacity dráhy (odklonové trasy, provozní odklony) z nepředpokládaných důvodů na straně přidělcce (např. mimořádná událost, nepředpokládaná výluka) nebo kapacitu dráhy pro jízdu nutného pomocného vlaku, žádost se zpracuje bezodkladně.
- (3) Před přidělením kapacity předá zpracovatel žadateli návrh trasy k odsouhlasení, pokud tento souhlas žadatel nedal již při podání žádosti, podrobnosti viz čl. 27, odst. (1).

### **Článek 25** **Lhůty pro zpracování žádostí ad hoc**

- (1) Zpracovatel zajistí zpracování JŘ ad hoc mezistátního vlaku osobní dopravy, včetně jeho zveřejnění po projednání s příslušnými sousedními IM bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 22 pracovních dnů ode dne doručení žádosti.
- (2) Zpracovatel zajistí zpracování JŘ ad hoc vnitrostátního vlaku osobní dopravy bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 17 pracovních dnů ode dne doručení žádosti.

- (3) Zpracovatel zajistí zpracování JŘ ad hoc mezistátního vlaku nákladní dopravy po projednání s příslušnými sousedními IM bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 15 pracovních dnů ode dne doručení žádosti.
- (4) Zpracovatel zajistí zpracování JŘ ad hoc vnitrostátního vlaku nákladní dopravy bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 10 pracovních dnů ode dne doručení žádosti.
- (5) Zpracovatel určí JŘ ad hoc vnitrostátního vlaku osobní a nákladní dopravy vedeného ve zbytkové kapacitě bez zbytečného odkladu.
- (6) Zpracovatel zajistí zpracování JŘ ad hoc vlaku nákladní dopravy, pro který je nutné vypracovat dopravní opatření bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 30 pracovních dnů ode dne doručení žádosti.
- (7) Přijetí žádosti potvrdí přidělcce žadateli do 5 pracovních dnů od jejího doručení, toto potvrzení může být realizováno i změnou stavu v informačním systému pro podávání žádostí.

## **Článek 26**

### **Zásady pro konstrukci trasy ad hoc**

- (1) V případě žádostí na více dní jízdy může na jednu žádost vzniknout více jízdních řádů s jednou trasou na jeden nebo více dní jízdy, tj. několik datových jízdních řádů.
- (2) Přesahuje-li přidělená trasa vlaku z výchozího do cílového bodu časový rámec 24 hodin, zaplatí dopravce cenu za přidělenou kapacitu za každých započatých 24 hodin jízdy přidělené trasy (tento případ může nastat např. u přepravy mimořádné zásilky vyžadujících sníženou rychlost nebo u zvláštních dopravních opatření nebo u tras, u kterých dopravce žádá o dlouhé pobyty v mezilehlých bodech).
- (3) Požadavky na kapacitu a trasu definuje žadatel v časovém rámci odjezdu (z výchozího bodu), příjezdu (do cílového bodu) nebo obojího, a současně požadovaným časem odjezdu, příjezdu nebo obojího. Časový prostor mezi nejdřívějším požadovaným časem časového rámce odjezdu (z výchozího bodu) a nejpozdějším časem časového rámce příjezdu (do cílového bodu) vytváří požadovaný časový rámec pro přidělení kapacity.
- (4) U vlaků jedoucích přes více infrastruktur různých IM se za výchozí bod považuje bod vstupu na infrastrukturu provozovanou SŽ a za cílový bod se považuje bod výstupu z infrastruktury provozované SŽ.
- (5) Nově zkonstruovaná trasa musí mít vyřešeny všechny konflikty v trase, vyjma tras konstruovaných ve zbytkové kapacitě a modifikovaných tras. Pro vlaky jedoucí pod dohledem ETCS se dále bere zřetel na specifika vyplývající z vlastností vlakového zabezpečovače ve vztahu k využitelné délce koleje a nástupiště. Tato specifika jsou uvedena v příloze E.
- (6) V případě, že povaha nové trasy vyžaduje narušení již dříve přidělených tras, dopravce si po obdržení návrhu možného vedení trasy projedná s dotčenými dopravci písemné souhlasy s omezením jejich tras. Zpracovatel mu za tímto účelem poskytne seznam ovlivněných tras a jejich dopravců.
- (7) V případě, že ostatní dopravci nebudou s tímto narušením svých tras souhlasit, nebude možné novou trasu přidělit za navržených podmínek a bude třeba hledat jiné proveditelné řešení. Pokud se žádné proveditelné řešení nenalezne, není možné přidělit kapacitu dráhy a žádost bude zamítnuta.

## **Článek 27 Návrh trasy**

- (1) Při konstrukci ad hoc trasy vytvoří přidělcce její návrh, který žadateli zpřístupní. V případě žádostí na více dní jízdy může na jednu žádost vzniknout více návrhů tras na jeden nebo více dní jízdy.
- (2) Tyto návrhy mohou být následně nabídnuty žadateli, aby si zvolil návrh pro něj nejvýhodnější. Pokud si některý návrh zvolí, je tento návrh považován za zkonstruovanou a odsouhlasenou trasu.
- (3) Pokud žadatel nesouhlasí s žádným z vytvořených návrhů, je žádost vrácena zpracovateli k přepracování. Při vrácení žádosti žadatel sdělí zpracovateli své připomínky. Zpracovatel může vytvořit jiné návrhy, pokud je to možné. Pokud to možné není, žádost zpracovatel zamítne.
- (4) V případě, že žadatel vyjádří souhlas s návrhem trasy ještě před jeho zkonstruováním, nebude mu návrh trasy poskytnut.

## **Článek 28 Rušení výluky dopravní služby (personální omezení dostupnosti infrastruktury)**

- (1) Seznam dopraven s výlukou dopravní služby je zveřejněn na portále provozování dráhy v části „Provozování dráhy | Výluka dopravní služby“.
- (2) Žádost s požadavkem na zrušení VDS je možné podat nejméně 3 pracovní dny před plánovaným dnem jízdy. V případě pozdějšího podání žádosti může dojít k situaci, že bude navržená trasa respektovat konání VDS.
- (3) U žádostí podaných více než 3 pracovní dny před jízdou vlaku, které vyžadují zrušení VDS, zpracovatel žádosti ověří u dotčených oblastních ředitelství (OŘ) / provozních obvodů (PO) možnost zrušení VDS. Kontaktním zaměstnancům OŘ a PO (viz portál provozování dráhy část „Kontakty | Seznam kontaktů na technologii“) odešle emailem informaci o jízdě vlaku. Do předmětu zprávy napíše poznámku „VDS“. Tyto e-mailové žádosti musí obsahovat v adrese dotčené zástupné schránky přidělců kapacity (oss@spravazeleznic.cz, pkdz@spravazeleznic.cz). Do interní poznámky v IS KADR (tzv. protokol akcí) učiní zpracovatel záznam o odeslání požadavku na zrušení VDS.
- (4) Zpracovatel ve své e-mailové žádosti stanoví lhůtu, do které musí od OŘ/PO obdržet odpověď. Odpověď musí být dána vždy písemnou formou (dostačující je též odpověď prostřednictvím e-mailu) a musí být odeslána přidělcce kapacity požadujícímu zrušení VDS a na adresu dotčené zástupné schránky přidělců kapacity (oss@spravazeleznic.cz, pkdz@spravazeleznic.cz.).
- (5) V případě, že OŘ/PO do určené lhůty neodpoví nebo neprojedná se zpracovatelem termín, dokdy zajistí opatření pro průjezd VDS, pak zpracovatel žadateli nabídne jinou vhodnou trasu v souladu s podanou žádostí tak, aby rušení VDS nebylo nutné.
- (6) Pokud při konstrukci došlo ke zrušení VDS, pak zpracovatel uvede tuto skutečnost v položce „Poznámka IM“ v IS KADR.
- (7) V případě vlaku, jehož výchozí bod leží na síti jiného IM, je nutnou podmínkou pro zahájení procesu rušení VDS nabídka sousedního IM na trasu vlaku na vstupu na síť SŽ.

## **Článek 29** **Málo využívané tratě**

- (1) Podmínky pro přidělování kapacity dráhy na málo využívaných tratích stanovuje Směrnice SŽDC č. 72 - Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen „Směrnice SŽDC č. 72“).
- (2) Tyto podmínky jsou pro žadatele zveřejněny na Portále provozování dráhy v části „Provozování dráhy | Seznam málo využívaných tratí“, kde je také zveřejněn i verifikovaný seznam málo využívaných tratí.

## **Článek 30** **Vlaky veřejné osobní dopravy**

- (1) Jízdní řády vlaků veřejné osobní dopravy se zveřejňují v souladu s ustanovením platné legislativy<sup>4</sup>.
- (2) Zveřejnění jízdních řádů vlaků veřejné osobní dopravy provede zpracovatelský útvar formou „Oznámení o jízdě vlaku veřejné osobní dopravy“.
- (3) Zveřejnění „Oznámení o jízdě vlaku veřejné osobní dopravy“ zajistí PO ve svém obvodu, a to nejpozději do 24. hodiny následujícího pracovního dne od obdržení pokynu od zpracovatele.
- (4) Pokud byla žádost podána v tak krátkém termínu před jízdou vlaku, že již není možno toto oznámení v příslušném termínu provést, je žadatel na tuto skutečnost upozorněn a žádost je zpracovávána jako žádost o vlak neveřejné osobní dopravy.
- (5) Toto pravidlo se nepoužije v následujících případech:
  - a) jízdy soupravových vlaků (dále jen „Sv vlaků“) od vlaku nebo na vlak veřejné osobní dopravy;
  - b) zavedení odklonů vlaků veřejné osobní dopravy (v případě mimořádných událostí a jiných mimořádností v operativním řízení provozu);
  - c) v případě ad hoc zavedení posilového vlaku k vlaku veřejné osobní dopravy.

V těchto případech se neprovádí ani oznámení o jízdě vlaku.

- (6) Jízdní řády vlaků osobní dopravy jsou dále vždy ve strojově čitelném formátu předávány do Celostátního informačního systému o jízdních řádech.

## **Článek 31** **Zkoušky za jízdy**

- (1) Zkoušky za jízdy mohou být vykonávány s dopravními opatřeními, nebo bez dopravních opatření.
- (2) Za zkoušky za jízdy s dopravními opatřeními se považují zkoušky, kdy:
  - a) žadatel sám požádá o vypracování dopravních opatření;
  - b) žadatel požaduje technickobezpečnostní zkoušku (dále jen „TBZ“) drážního vozidla;
  - c) požadovaný průběh jízdy neodpovídá plynulému průběhu jízdy vlaku;
  - d) žadatel požaduje jízdu s překročením povolených parametrů trati;

---

<sup>4</sup> V době schválení Směrnice je to část čtvrtá vyhlášky MD ČR č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění.

- e) existuje pro danou jízdu rozhodnutí Drážního úřadu vyžadující vypracování dopravních opatření;
  - f) existují jiné okolnosti, které vydání dopravních opatření vyžadují.
- (3) Zkoušky za jízdy bez dopravních opatření jsou zaváděny v trasách ad hoc nebo v pravidelných trasách, jestliže parametry těchto tras odpovídají požadavkům konkrétní zkoušky za jízdy.
  - (4) Je-li nutno zajistit pro zkoušku za jízdy dopravní opatření, musí žadatel v žádosti požádat o vypracování těchto opatření. Přídělcem vyřídí žádost a vypracuje dopravní opatření do 30 dní od dodání všech potřebných podkladů. V případě opakovaných jízd s parametry shodnými s jízdami, ke kterým bylo dopravní opatření vydáno již dříve, vyřídí přídělcem žádost a vypracuje dopravní opatření do 7 dnů od dodání všech potřebných podkladů.
  - (5) Zkoušky za jízdy s dopravními opatřeními nejsou zaváděny v trasách ve zbytkové kapacitě dráhy.
  - (6) Zkoušky za jízdy je možno odchylně od předchozího bodu zavést ve zbytkové kapacitě dráhy, pokud s touto eventualitou počítala předem vydaná dopravní opatření.
  - (7) V jedné řízené oblasti nebo ve dvou na sebe navazujících řízených oblastech nemusí provozovatel dráhy povolit souběh zkoušek za jízdy nebo zkoušek za jízdy v souběhu s výlukami, pokud by to vedlo k významnému omezení provozu nebo zvýšení náročnosti dopravních opatření.

### **Článek 32** **Měřicí a diagnostické jízdy**

- (1) Časový prostor pro vedení měřících a diagnostických jízd (včetně jejich zajištění posunem), nařízených vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění, za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy se považuje, je-li to účelné, za přechodné omezení provozování dráhy dle § 23b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Měřicí a diagnostické vlaky mohou být zavedeny jen na základě žádosti žadatele, který je současně i organizací odpovědnou za zajištění provozuschopnosti příslušné dráhy nebo je touto organizací k provádění měřících a diagnostických jízd pověřen. Pokud je dopravce pověřen, je nutné v žádosti uvést kým a kterou organizací je pověřen.
- (3) Seznam plánovaných měřících a diagnostických jízd vedených za přechodného omezení provozování dráhy zveřejní organizace odpovědná za zajištění provozuschopnosti dráhy na portále provozování dráhy.

### **Článek 33** **Technickobezpečnostní zkouška trati**

- (1) Technickobezpečnostní zkouškou trati se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou schválení parametrů dráhy.
- (2) Časový prostor pro vedení trasy vlaku pro TBZ trati se považuje, obdobně jako u měřících a diagnostických jízd, za přechodné omezení provozování dráhy dle § 23b zákona č. 266/1994 Sb.
- (3) Seznam plánovaných technickobezpečnostních zkoušek tratí vedených za přechodného omezení provozování dráhy zveřejní organizace odpovědná za zajištění provozuschopnosti dráhy na portále provozování dráhy.

- (4) Pro měřicí a diagnostické jízdy a jízdy vlaků za účelem vykonání TBZ trati je nutno přijmout zvláštní opatření, která mohou omezovat jízdy a časové polohy již přidělených vlakových tras. V případech, kdy není možné vést trasy pro tyto jízdy tak, aby nebyly narušeny již dříve přidělené trasy, je možné omezit dříve přidělené trasy i bez souhlasu dopravců/žadatelů. Zpracovatel zajistí takové vedení tras těchto jízd, aby byl vliv na ostatní již přidělené trasy minimalizován.

### **Článek 34** **Přeprava mimořádných zásilek**

- (1) V případě přepravy mimořádné zásilky je žadatel povinen před podáním žádosti projednat podmínky takové přepravy s příslušnou složkou provozovatele dráhy (Ústřední registr mimořádných zásilek).
- (2) V žádosti uvede žadatel souhlasový znak (EGID MZ), pod kterým je přeprava mimořádné zásilky povolena. Pokud žadatel neuvede v žádosti souhlasový znak, ačkoliv uvedl, že na vlaku bude mimořádná zásilka dopravována, je zpracovatel oprávněn vrátit žádost žadateli k doplnění.

### **Článek 35** **Projednání technologie jízdy vlaku a obsazení staničních kolejí**

- (1) Žadatelé si své požadavky na technologii jízdy vlaku projednávají sami přímo s dotčenými zaměstnanci odpovědnými za zpracování staniční technologie. Projednání se provede např. při dlouhodobém pobytu v bodě a u nástupištní hrany, při rozsáhlém posunu při změně sestavy nebo ukončení jízdy vlaku. Tyto požadavky je žadatel povinen uvést v žádosti o kapacitu dráhy.
- (2) V případě, že technologie jízdy vlaku a obsazení staniční koleje souvisí s využitím zařízení služeb, je žadatel povinen řídit se konkrétním Popisem zařízení služeb zveřejněným na portále provozování dráhy.
- (3) Výsledek projednání žadatele s dotčenými zaměstnanci odpovědnými za zpracování staniční technologie zpracovatel zohlední při zpracování žádosti a ve vydaných dopravních opatřeních.
- (4) Je-li účelné stanovit vlaku v odůvodněných případech pravidelný vjezd na obsazenou kolej, povoluje tento postup ředitel gestorského útvaru předpisu SŽ D1, a to dle ustanovení části desáté, kapitoly XII, čl. 353 odst. (10) předpisu SŽ D1.

Podkladem pro toto rozhodnutí je souhlas technické skupiny příslušného PO, která posoudí bezpečnost takové technologie ve stanici. V případě modifikovaných tras vlaků, u kterých došlo k jejich přečíslování se po souhlasu příslušné technické skupiny povolení ředitele gestorského útvaru předpisu D1 neprojednává a zůstává platné původní povolení.

## **ČÁST V** **KONSTRUKCE TRASY VE ZBYTKOVÉ KAPACITĚ DRÁHY**

### **Článek 36** **Zásady pro zpracování trasy ve zbytkové kapacitě dráhy**

- (1) Při zpracování trasy ve zbytkové kapacitě dráhy se neřeší konflikty mezi trasami ani dopad jízdy vlaku do technologie práce stanice. Předmětem zpracování trasy ve zbytkové kapacitě dráhy není stanovení přesné časové polohy, řešení konfliktů a zajištění určeného podílu kapacity dráhy, ale zajištění datové základny potřebné pro přidělení trasy a jízdy vlaku. Případná narušení jiných tras vzniklá jízdou vlaku ve zbytkové kapacitě se řeší v rámci operativního řízení provozu.
- (2) Při zpracování žádosti o trasy ve zbytkové kapacitě dráhy se neruší VDS.

- (3) Žádosti na zkoušky za jízdy, měřící a diagnostické jízdy ve zbytkové kapacitě se mohou posuzovat pouze tehdy, pokud se jedná o jízdy bez dopravních opatření nebo pokud byla pro tyto jízdy vydána dopravní opatření, která zpracování žádosti ve zbytkové kapacitě povolují.

## **ČÁST VI PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ KAPACITY DRÁHY**

### **Článek 37 Pravidla pro využívání přidělené kapacity dráhy**

- (1) Dopravce může využít přidělenou kapacitu pouze takovým způsobem, aby v žádném bodě trasy nedošlo k odchylce od přidělené časové polohy větší než 3 hodiny před přidělenou trasou (náskok) nebo 20 hodin po přidělené časové poloze (zpoždění). Pokud bude dopravce požadovat odchylku vyšší, je povinen podat žádost o nové přidělení kapacity dráhy.
- (2) Pokud žadatel potřebuje změnit již přidělenou kapacitu dráhy, musí o tuto změnu požádat přidělce nejpozději do okamžiku „aktivace vlaku“ (dle Is10) dle postupu uvedeného v Prohlášení o dráze.
- (3) Za změnu trasy se považuje:
- a) prodloužení trasy;
  - b) zkrácení trasy;
  - c) jízda po jiném než přiděleném úseku trasy (odklonová trasa);
  - d) požadavek na odjezd s náskokem větším než 3 hodiny z jakéhokoliv bodu přidělené trasy a požadavek na odjezd se zpožděním větším než 20 hodin z jakéhokoliv bodu přidělené trasy.
- (4) Ustanovení odst. (3) písmeno d) tohoto článku se nevztahuje na zpoždění způsobená z příčin na straně provozovatele dráhy, na jízdy nutných pomocných vlaků a jízd k obnovení sjízdnosti tratě.
- (5) Přidělená kapacita dráhy se považuje za využitou, byla-li použita alespoň mezi dvěma body ve všech dnech, na které byla přidělena.
- (6) Pokud je dopravci přidělena modifikovaná trasa z důvodu nemožnosti využití dříve přidělené kapacity dráhy, dochází přidělením modifikované trasy současně k odebrání původně přidělené kapacity dráhy.
- (7) Pokud je dopravci známa skutečnost, že přidělenou trasu nevyužije (včetně částečného nevyužití), je povinen tuto trasu neprodleně prokazatelně odřeknout.

## **ČÁST VII JÍZDNÍ ŘÁD A POMŮCKY JŘ**

### **Článek 38 Všeobecná ustanovení**

- (1) SŽ vydává pomůcky JŘ dostupné v provozních aplikacích, na portále provozování dráhy nebo na pracovišti pro organizování drážní dopravy ve verzi dat online nebo offline. Úroveň dostupnosti jednotlivých pomůcek je uvedena v příloze A této Směrnice.
- (2) Online verzí se rozumí dostupnost pomůcky v aktuální verzi dat k okamžiku dotazu na zobrazení pomůcky. Offline verzí se rozumí dostupnost pomůcky, která není v aktuální verzi dat k okamžiku dotazu na zobrazení pomůcky.

- (3) SŽ vydává tyto pomůcky JŘ:
- a) tabelární jízdní řády, a to ve formátech PDF a XML;
  - b) tabulky pro objízdné trasy;
  - c) tabulky „Přehled technických normativů hmotnosti“;
  - d) pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní **vlaky**;
  - e) **seznamy** vlaků pro staniční zaměstnance;
  - f) seznamy vlaků pro traťové zaměstnance;
  - g) přípoje mezi vlaky;
  - h) nákresné jízdní řády;
  - i) jízdní řády pro cestující:
    - a. knižní jízdní řády;
    - b. vývěsné jízdní řády;
    - c. seznamy „Příjezdy a odjezdy“;
  - j) Edps.
- (4) Formální úpravu jednotlivých pomůcek JŘ předepisuje SŽ v interních dokumentech.

### **Článek 39** **Tabelární jízdní řády ve formátu PDF**

- (1) Vysvětlivky k jednotlivým značkám a zkratkám v TJŘ jsou uvedeny v příloze B této Směrnice. Vzhled dokumentu s vysvětlivkami je určen příslušnou šablonou.
- (2) V záhlaví TJŘ jednotlivých vlaků se uvádí údaje v tomto pořadí:
- a) druh vlaku, vyjádřený druhovými zkratkami. Mění-li se druh vlaku v určitém úseku, vyjádří se lomeně. Názvem ohraničujících bodů železniční sítě (dále jen „bodů sítě“) se ve směrovce vymezí dílčí úsek, pro který příslušný druh vlaku platí;
  - b) číslo vlaku. Mění-li se číslo vlaku, vyznačí se lomeně, případně pod sebou. Názvem ohraničujících dopraven nebo stanovišť se ve směrovce vymezí dílčí úsek, pro který příslušné číslo vlaku platí;
  - c) směrovka. Směrovka obsahuje jen výchozí bod vlaku a konečný bod vlaku z podmnožiny bodů železniční sítě, v nichž začíná nebo končí TJŘ. U mezistátních vlaků se místo výchozího a konečného bodu sítě uvádí kód státu dle standardu ISO 3166. Je-li však vlak v pohraničním bodě sítě výchozí nebo končící a současně je obsažen v TJŘ, uvede se tento svým názvem. Dále se směrovka uvádí ve všech případech, kdy je její použití nutné pro vyjádření, že některé údaje uvedené v záhlaví TJŘ se vztahují jen na část trasy vlaku v TJŘ;
  - d) vymezení období platnosti TJŘ;
  - e) vyznačení dnů jízdy vlaku;
  - f) označení úseku, v němž vlak sune dle **čl. 466** předpisu **SŽ D1** nebo v němž jede po nesprávné koleji dle **čl. 334** odst. (2) předpisu **SŽ D1**;
  - g) postrková lokomotiva, přípřežní lokomotiva, vložená lokomotiva, postrkový, přípřežní či vložený elektrický nebo motorový vůz nebo jednotka;
  - h) plánovaná řada vlakového hnacího vozidla a normativ hmotnosti. V případech, kdy dochází ke změně složení vlaku, se uvede vymezení úseků platnosti. U vlaků tvořených pouze elektrickou nebo motorovou jednotkou nebo pouze jedním či několika motorovými vozy se uvádí např. „Elektrická jednotka ř. 471“ nebo „Motorový

- vůz ř. 810<sup>n</sup> a technický normativ hmotnosti se neuvádí. U vlaků nákladní dopravy se uvádí konkrétní hodnota normativu hmotnosti;
- i) způsob brzdění dle **čl. 291 odst. (29)** předpisu **SŽ D1**.
- (3) V případě modifikované trasy se v záhlaví TJŘ uvede doplňující text „TJŘ AD HOC vlaku – jízdní řád nahrazující v uvedené dny na příslušném úseku dříve vydaný TJŘ“.
  - (4) V případě trasy ad hoc a trasy ve zbytkové kapacitě dráhy se v záhlaví TJŘ uvede doplňující text „TJŘ AD HOC vlaku“.
  - (5) Jednotlivé sloupce v TJŘ jsou označeny čísly. Pro zapracování údajů do jednotlivých sloupců platí následující zásady.
  - (6) Sloupec 1 „Dopravní, stanoviště“:
    - a) uvádějí se všechny body sítě, ke kterým jsou zaznamenány údaje rozhodné pro vedení vlaku;
    - b) názvy prvního a posledního bodu sítě a názvy všech odbočných dopraven (kromě odboček) jsou zobrazeny tučně;
    - c) před názvy bodů sítě se na dvou a více kolejových tratích vyznačí mezistaniční úseky, na nichž jsou organizovány jízdy vlaků po nesprávné koleji.
  - (7) **Sloupec 2 „zvláštní opatření“**. Vyjadřují se stanovenými značkami a zapisují se v tomto pořadí:
    - a) stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými dle **čl. 126 odst. (3) a (4)** předpisu **SŽ D1**;
    - b) stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými bez rychlostní návěstní soustavy dle **čl. 126 odst. (2) a (4)** předpisu **SŽ D1**;
    - c) zastavení před lichoběžníkovou tabulkou dle **čl. 54 odst. (7)** předpisu **SŽ D3**;
    - d) jízda rychlostí 30 km/h návěstěná indikátorem dle **čl. 499** předpisu **SŽ D1**;
    - e) pravidelný vjezd na obsazenou kolej dle **čl. 353 odst. (4) a (9)** předpisu **SŽ D1**;
    - f) pravidelný vjezd na obsazenou kolej dle **čl. 55 odst. (2) a čl. 70 odst. (2)** předpisu **SŽ D3**;
    - g) výluka dopravní služby výpravčího dle **čl. 385 odst. (2)** předpisu **SŽ D1**;
    - h) stanice bez odjezdových návěstidel dle **čl. 127 odst. (1) a (2)** předpisu **SŽ D1**;
    - i) stanice, ve které není výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla dovolena. V TJŘ vlaku s přepravou cestujících se tato značka uvede i v řádku bodu trasy, ze kterého nebo do kterého je pohyb vozidel vlakové soupravy prováděn jako posun dle **čl. 361 odst. (4)** předpisu **SŽ D1**;
    - j) ohlašovací povinnost nařízena dle **čl. 57 odst. (3)** předpisu **SŽ D3**;
    - k) značky pro jiná případná opatření dle **čl. 63 odst. (1)** předpisu **SŽ D3**.
  - (8) Sloupec 2a „kolej“. Uvádí se pouze v TJŘ na tratích provozovaných podle předpisu **SŽ D3** (viz **čl. 64 odst. (1) a (3)** předpisu **SŽ D3**).
  - (9) Sloupec 3 „pravidelná jízdní doba“. Uvádějí se pravidelné jízdní doby mezi body sítě uvedenými ve sloupci 1.
  - (10) Sloupec 5 „příjezd“. Čas příjezdu se uvádí jen u zastavujících vlaků, přičemž příjezd o půlnoci se vyznačí údajem 24.00. U vlaků, které přecházejí z jiného TJŘ, se uvede doba příjezdu (zastavují-li) kurzívou. Má-li takový vlak pobyt kratší než půl minuty, uvede se doba příjezdu shodná s dobou odjezdu, a to bez značky vyznačující pobyt kratší než půl

- minuty ve sloupci 6. Vlevo před časem příjezdu se uvádějí značky pro vyznačení dle **čl. 127**, odst. (7), **čl. 287**, odst. (5) a **čl. 463**, odst. (3) předpisu **SŽ D1**:
- a) zastavení na znamení;
  - b) zastavení z dopravních důvodů;
  - c) zastavení jen pro nástup cestujících;
  - d) zastavení jen pro výstup cestujících;
  - e) zastavení ode dne otevření zastávky (vysvětlení je uvedeno pod tabulkou);
  - f) nezveřejněného zastavení vlaku s přepravou cestujících.
- (11) Sloupec 6 „pobyt“. Doba pobytu se uvádí v minutách a půlminutách. Má-li vlak pobyt kratší než půl minuty, uvede se ve sloupci značka vyznačující pobyt kratší než půl minuty.
- (12) Sloupec 7 „odjezd“. U projíždějících vlaků se uvede čas průjezdu. Doba odjezdu (průjezdu) o půlnoci se vyznačí údajem 0.00. U vlaků přecházejících do jiného TJŘ se uvede doba odjezdu kurzívou. Má-li takový vlak pobyt kratší než půl minuty, uvede se doba odjezdu shodná s dobou příjezdu, a to bez značky vyznačující pobyt kratší než půl minuty ve sloupci 6. Vlevo před dobou odjezdu se uvádějí značky pro vyznačení dle **čl. 287**, odst. (5) předpisu **SŽ D1**:
- a) odjezdu vlaku s přepravou cestujících s náskokem ihned po výstupu cestujících;
  - b) odjezdu vlaku s přepravou cestujících s náskokem, nejdříve však v čase pravidelného příjezdu;
  - c) jiné mimořádné okolnosti spojené s výpravou vlaku.
- (13) Sloupec 8 „r/%“. Tučným číslem se uvádí stanovená rychlost vlaku v km/h, za lomítkem tenkým číslem výměra potřebných brzdících procent dle **čl. 291 odst. (10)** předpisu **SŽ D1**.
- (14) Sloupec 10 – „stihne vlak číslo“. Uvádí se pouze v TJŘ na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3, viz **čl. 56** odst. (5) a (6) předpisu SŽ D3.
- (15) Ve sloupcích 3 až 7 se půlminuty vyznačí malou číslicí 5, vytištěnou při horním okraji minutové číslice. Ve sloupcích 5 a 7 se hodinové údaje uvádí pouze v prvním a posledním řádku (řádky vyznačené kurzívou se neberou v úvahu) a vždy v případech, kdy dochází ke změně časového údaje na následující hodinu nebo v případě nenavazujícího času příjezdu a odjezdu.
- (16) Je-li pohyb vozidel vlakové soupravy prováděn jako posun, pak se příslušné časové údaje ve sloupcích 5 a/nebo 7 mohou zapsat kurzívou; v tom případě nemusí být do sloupce 6 zapsána hodnota případného pobytu po zastavení nebo před rozjezdem posunového dílu. Časové údaje zastavení posunového dílu před odjezdem vlaku a zastavení vlaku před zahájením posunu mohou být označeny značkou pro zastavení z dopravních důvodů (pokud se nejedná o zastavení z jiných důvodů).
- (17) Pod TJŘ se uvádějí vysvětlivky a poznámky, které vždy začínají názvem bodu, pro který platí, v tomto pořadí:
- a) vysvětlení značky znamenající pravidelný vjezd na obsazenou **kolej**;
  - b) **vysvětlení** značky zastavení ode dne otevření zastávky;
  - c) vysvětlení značky pro časově omezenou výlukou dopravní služby výpravčího;
  - d) omezení jízdy vlaků, uvedených ve sloupci 10 (uvádí se pouze na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3);
  - e) určení sektoru, ve kterém má vlak zastavit;

- f) ostatní nutné vysvětlivky.
- (18) Na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D4 se použije úprava TJŘ určená pro tratě provozované podle předpisu **SŽ D1**.
- (19) Jede-li vlak v rámci jednoho TJŘ zčásti po trati provozované podle předpisu **SŽ D1** nebo předpisu SŽ D4 a zčásti po trati provozované podle předpisu SŽ D3, použije se úprava TJŘ určená pro tratě provozované podle předpisu SŽ D3 a TJŘ se na styku obou tratí rozdělí vodorovnou čarou.
- (20) Jede-li vlak v rámci jednoho TJŘ zčásti po trati provozované podle předpisu **SŽ D1** a zčásti po trati provozované podle předpisu SŽ D4, rozdělí se TJŘ na styku obou tratí vodorovnou čarou.
- (21) Tabelární jízdní řád, který slouží jen pro pracovní účely staniční technologie, testování systému apod., a tedy není určen pro strojvedoucího k vedení vlaku, musí být zřetelně označen textem "Tento TJŘ není určen pro vedení vlaku strojvedoucím".

### **Článek 39a** **Tabelární jízdní řády ve formátu XML**

- (1) Soubor XML je pro dopravce s vydaným souhlasem s datovou komunikací dostupný ke stažení za podmínek stanovených Provozním řádem ETD.
- (2) Soubor XML obsahuje data nutná k zobrazení údajů potřebných pro vedení vlaku strojvedoucím. V souboru jsou obsažena data ke všem bodům železniční sítě v trase vlaku, bez rozdílu kvalifikátoru.
- (3) Soubor TJŘ ve formátu XML nelze zobrazovat v listinné podobě. K zobrazení údajů je nutné využít elektronické zařízení (typu laptop, tablet apod.) s nainstalovanou aplikací dopravce pro zobrazování TJŘ z dat souboru XML.
- (4) Grafické uspořádání údajů na monitoru zařízení je dáno použitou aplikací.
- (5) Dopravce může pomocí své aplikace odfiltrovat údaje, které jsou pro něj nadbytečné (např. údaje o dopravně nevýznamných bodech železniční sítě). Nesmí však odfiltrovat relevantní údaje potřebné pro vedení vlaku, jak jsou vyjmenovány v čl. 39 této směrnice.

### **Článek 40** **Tabulky pro objízdné trasy**

- (1) Tabulky pro objízdné trasy obsahují ustanovení o podmínkách jízdy vlaků do jiného obvodu stanice (přednádraží), než stanoví jeho TJŘ.
- (2) Tabulky pro objízdné trasy jsou pomůckami trvalé platnosti.
- (3) Čísla tratí, pro kterou Tabulky pro objízdné trasy platí, odpovídají číslování tratí podle TTP.
- (4) Vzhled dokumentu je určen příslušnou šablonou, která je uložena u zpracovatelského útvaru.

### **Článek 41** **Tabulky technických normativů hmotnosti**

- (1) Tabulky „Přehled technických normativů hmotnosti“ obsahují přehled technických normativů hmotnosti pro jednotlivé tratě a pro určené řady lokomotiv.

- (2) Tabulky s přehledem technických normativů hmotnosti jsou pomůckami trvalé platnosti.
- (3) Čísla tratí, pro kterou tabulky „Přehled technických normativů hmotnosti“ platí, odpovídají číslování tratí podle TTP.
- (4) Vzhled dokumentu je určen příslušnou šablonou, která je uložena u zpracovatelského útvaru.

## **Článek 42**

### **Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty**

- (1) Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty obsahuje pro jednotlivé tratě zjednodušené tabelární jízdní řády s variantními případy stanovené rychlosti a potřebných brzdících procent a odpovídající pravidelné jízdní doby.
- (2) Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty je pomůckou trvalé platnosti.
- (3) Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty se vydávají samostatně pro vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky a samostatně pro vlaky nákladní dopravy.
- (4) Čísla tratí, pro kterou pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty platí, odpovídají číslování tratí podle TTP.
- (5) Zjednodušené tabelární jízdní řády pro jednotlivé tratě obsahují údaje:
  - a) Sloupec 1 „Dopravy a stanoviště“;
  - b) Sloupec 2 „zvláštní opatření“;
  - c) Sloupec 2a „kolej“. Uvádí se pouze na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3;
  - d) Sloupec 3 „pravidelná jízdní doba“. Uvádí se pro každý variantní případ stanovené rychlosti a potřebných brzdících procent;
  - e) Sloupec 8 „r/%“;
  - f) Sloupec 10 „stihne vlak číslo“. Uvádí se pouze na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3.
- (6) Údaje ve sloupcích 2a a 10 se ve zjednodušených TJŘ nevyplňují.
- (7) Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky obsahují zjednodušené TJŘ pro tratě provozované podle předpisu SŽ D1, SŽ D3 a SŽ D4.
- (8) Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy obsahují zjednodušené TJŘ pro tratě provozované podle předpisu SŽ D1 a SŽ D4.
- (9) Vzhled dokumentu je určen příslušnou šablonou, která je uložena u zpracovatelského útvaru.

## **Článek 43**

### **Seznamy vlaků pro staniční zaměstnance**

Seznam vlaků pro staniční zaměstnance je výtahem z JŘ pro potřebu zaměstnanců železničních stanic. Obsah a forma se řídí čl. 273 předpisu SŽ D1.

## **Článek 44** **Seznamy vlaků pro traťové zaměstnance**

Seznam vlaků pro traťové zaměstnance je výtahem z JŘ pro potřebu zaměstnanců na traťových stanovištích. Obsah a forma se řídí čl. 274 předpisu SŽ D1.

## **Článek 45** **Přípoje mezi vlaky**

- (1) Přípoje mezi vlaky jsou uvedeny v pomůckách:
  - a) přípoje mezi vlaky osobní dopravy;
  - b) přípoje mezi vlaky nákladní dopravy.
- (2) Pomůcka Přípoje mezi vlaky osobní dopravy stanovuje podmínky, za jakých bude zajištěna návaznost a umožněn přestup cestujících mezi vlaky osobní dopravy. Je rozdělena na textovou část, která obsahuje obecná pravidla (základní přestupní doby, čekání vlaků na zpožděné přípoje a základní čekací doby), a tabulkovou část, která obsahuje odchylky od obecných pravidel pro každou přestupní stanici.
- (3) Pomůcka Přípoje mezi vlaky nákladní dopravy stanovuje podmínky, za jakých bude zajištěna návaznost mezi vlaky nákladní dopravy v příslušné stanici.
- (4) Vzhled dokumentu a tabulek pro jednotlivé stanice je určen příslušnou šablonou, která je uložena u zpracovatelského útvaru.

## **Článek 46** **Nákresný jízdní řád**

- (1) NJŘ se vydává pro definovaný traťový úsek a zvolený časový rozsah souřadnicové sítě, který může být doplněn o záhlaví a okrajové údaje a poznámky. Vzhled NJŘ je určen příslušnou šablonou, která je definována v IS pro zpracování JŘ.
- (2) Číslování a název jednotlivých NJŘ odpovídá přehledu vydávaných NJŘ zveřejňovaného SŽ.
- (3) Okrajové údaje a poznámky:
  - a) Sloupec 1 (vlevo od souřadnicové sítě) obsahuje názvy jednotlivých bodů železniční sítě (povinný údaj) a vyznačení traťových úseků provozovaných podle předpisu SŽ D3 svislou čarou přetínanou krátkými vodorovnými úsečkami (nepovinný údaj); u názvů dopraven, kde cestující při výstupu a nástupu přecházejí dopravní koleje, se může obdélníčkem postaveným na kratší straně, umístěným vlevo nebo vpravo od názvu, vyznačit poloha výpravní budovy; pokud cestující přecházejí dopravní koleje na obě strany výpravní budovy, poloha budovy se nevyznačuje;
  - b) Sloupec 2 (vlevo od souřadnicové sítě) obsahuje druh traťového zabezpečovacího zařízení (nepovinný údaj);
  - c) Sloupec 3 (vlevo od souřadnicové sítě) obsahuje počet traťových kolejí (v dopravních s kolejovým rozvětvením počet hlavních dopravních kolejí) znázorněný odpovídajícím počtem svislých čar a u dopraven s kolejovým rozvětvením číselně počet dopravních kolejí, na které lze z hlavních kolejí vyjždět nebo z nichž lze na hlavní koleje odjíždět; kusé koleje se takto zaznamenávají jen v hlavových stanicích (nepovinný údaj);
  - d) Sloupec 4 (vpravo od souřadnicové sítě) obsahuje názvy jednotlivých bodů železniční sítě (povinný údaj);
  - e) Sloupec 5 (vpravo od souřadnicové sítě) obsahuje kilometrické polohy jednotlivých bodů železniční sítě (povinný údaj);
  - f) Poznámky (pod souřadnicovou sítí) obsahují údaje týkající se křižování vlaku přestavením na manipulační (vlečkovou) kolej, popř. další doplňující poznámky.

- (4) Trasy vlaků se graficky znázorní v souřadnicové síti vytvořené z vodorovných čar, odpovídajících poloze bodů železniční sítě, a ze svislých čar, znázorňujících čas.
- (5) Trasa vlaku se znázorňuje čarou, jejíž průsečíky s čarou místa odpovídají souřadnici času trasy (příjezd, odjezd, průjezd) v příslušném bodu železniční sítě.
- (6) Časové vyjádření jízdy vlaku se znázorňuje prostřednictvím časových kót nebo prostřednictvím časového rastru (časový řez s rozlišením po jedné minutě).
- (7) V případě volby výstupu NJŘ s časovými kótami se minutové hodnoty časových údajů vyznačují zápisem příslušné číslice do ostrého úhlu, který svírá čára trasy vlaku s vodorovnou čarou. Čas příjezdu se zapisuje vždy vlevo, časy odjezdu nebo průjezdu vpravo od trasy. Podtržená číslice značí o půl minuty více.
- (8) V případě volby výstupu NJŘ s časovým rastrem jsou vodorovné čáry přetnuty krátkými tenkými čarami představující jednotlivé minuty. Při tomto výstupu NJŘ se časové kóty příjezdu, odjezdu nebo průjezdu neuvádějí.
- (9) Vysvětlivky k jednotlivým vyznačením, značkám a zkratkám v NJŘ jsou uvedeny v příloze C této Směrnice. Vzhled dokumentu s vysvětlivkami je určen příslušnou šablonou.
- (10) Čísla tras vlaků, časové kóty příjezdu, odjezdu nebo průjezdu a příp. značky před časovými kótami se zobrazují stejnou barvou jako trasa vlaku.
- (11) **Kryjí-li se v téže časové poloze dvě a více tras, pak značky úkonů, případně časové kóty, se zapisují jen jednou. Čísla vlaků, jejichž trasy se kryjí, se zapíše k čáře trasy za sebou, případně nad sebe.**
- (12) Trasa vlaku jedoucí po nesprávné koleji na dvoukolejně trati nebo jedoucí proti správnému směru se označí předepsaným způsobem podle přílohy C této Směrnice.
- (13) Výluka dopravní služby výpravčího a strážníka oddílu se na vodorovné čáře dopravní zakreslí předepsaným způsobem podle přílohy C této Směrnice. Vyznačení začátku a konce výluky dopravní služby na vodorovné čáře dopravní musí přesně odpovídat stanovenému začátku a konci výluky dopravní služby.
- (14) Trasa vlečkového vlaku, který na určitém místě opouští trať a uvolňuje ji pro jízdu dalších vlaků, se nespojuje s trasou vracejícího se vlečkového vlaku, který na trať ve stejném místě vstupuje. Uvolnění tratě může být vyznačeno lomnou šipkou. U trasy vlaku, který neuvolňuje trať, se pobyt na trati vyznačí vodorovnou čarou mezi kótou příjezdu a kótou odjezdu.
- (15) Projíždí-li vlak v odbočné stanici nebo na odbočce na jinou trať nebo projíždí-li stanici ohraničující zobrazený úsek, prodlouží se trasa krátkou šipkou k umožnění zapsání průjezdové kóty. Obdobně se vyznačí průjezd vlaku vstupujícího v odbočné stanici, na odbočce nebo ve stanici ohraničující zobrazený úsek.
- (16) Časové kóty se uvádějí zásadně u všech dopraven, odboček a kolejových splítek. U ostatních bodů železniční sítě se kóty uvádějí jen tehdy, má-li v nich vlak stanoven pobyt. Je-li stanice vyznačena několika vodorovnými čarami (tvoří ji více obvodů), uvádějí se kóty jen pro ta nádraží, stanoviště nebo hlavní návěstidla, přes které vlak skutečně jede.
- (17) V případech pobytu kratšího, než půl minuty se na místo příjezdové kóty uvádí značka „pobyt kratší než půl minuty“.
- (18) Před časovými kótami příjezdu v dopravních a stanovištích se používají značky pro vyznačení:
  - a) pobytu kratšího než půl minuty;
  - b) zastavení jen z dopravních důvodů;

- c) nezveřejněného zastavení vlaku s přepravou cestujících;
  - d) zastavení jen pro nástup cestujících;
  - e) zastavení jen pro výstup cestujících;
  - f) ohlašovací povinnost nařízena.
- (19) Značka, vyznačující ohlašovací povinnost, může být použita i u časové kóty odjezdu.
- (20) V případě, že je vydán pro některé tratě alternativní JŘ, může být vydán rovněž alternativní NJŘ. V takovém případě je název NJŘ doplněn textem „Alternativní“ s uvedením údaje o omezené platnosti např. „Platí jen pro dny pracovního klidu“.

### **Článek 47** **Jízdní řády pro cestující**

Pro potřeby informování cestujících vydává SŽ tabulky knižního jízdního řádu, vývěsné jízdní řády a seznamy „Příjezdy a odjezdy vlaků“. Jejich obsah je definován platnou legislativou<sup>5</sup>.

### **Článek 48** **Elektronická depeše (Edps)**

- (1) Edps se skládá zpravidla z doručovacích adres, předmětu zprávy, určení zpracovatele/lů, úvodního ustanovení, tras s parametry vlaku a s dopravními opatřeními, případným doplňujícím opatřením žadatele, ostatním ustanovením a podpisem zpracovatele.
- (2) Předmět zprávy obsahuje určení dopravce vlaku a může obsahovat krátký popis akce.
- (3) Část určení zpracovatele/lů obsahuje jména zpracovatelů a jejich telefonní kontakty, případně doplněné o organizační jednotky nebo odpovědnosti za jednotlivé části Edps.
- (4) Úvodní ustanovení obsahuje doplňující doprovodné texty k Edps. Dále může obsahovat dopravní opatření, parametry vlaku nebo doplňující opatření žadatele (jsou-li stejná pro všechny vlaky nebo pro velkou část z nich).
- (5) Přidělená trasa se zobrazuje v posloupnosti dopraven s časy příjezdu, pobytu, odjezdu, r/% (určení stanovené rychlosti vlaku a k ní potřebných brzdících procent), úkonů a poznámek k dopravním bodům, přičemž sloupec r/% může obsahovat až tři hodnoty: rychlost v km/h a až dvě hodnoty stanoveného brzdícího procenta (podle **čl. 291 odst. (10) předpisu SŽ D1**) – první reprezentuje horní hodnotu a druhá dolní hodnotu stanoveného brzdícího procenta.
- (6) Součástí Edps nebo informací v informačním systému může být i opatření žadatele, které žadatel uvede v žádosti nejpozději v termínu vydání Edps. Opatření žadatele mají pro přidělce pouze informativní charakter a nemohou pro něj ukládat žádné povinnosti. V případě rozporu platí opatření přidělce. Opatření žadatele se uvádějí vždy odděleně s názvem odstavce „Doplňující opatření dopravce“ nebo „Opatření dopravce“.
- (7) Přidělená trasa se zobrazuje v provozních aplikacích a případně i v aplikacích dopravce/žadatele a je pro ni zobrazen i příslušný TJŘ. Proto v Edps může být posloupnost dopravních bodů zkrácena.

---

<sup>5</sup> V době schválení Směrnice je to vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

- (8) Ostatní ustanovení mohou obsahovat identifikační údaje, určení dopravců nebo jiné pokyny.
- (9) Podpis zpracovatele Edps generuje IS automaticky.

## **ČÁST VIII PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

### **Článek 49 Přechodná ustanovení**

Po přechodné období se ve sloupci 1 TJŘ před názvy bodů sítě neuvádí zkratky Hr, AHr a HI.

### **Článek 50 Závěrečná ustanovení**

Tato Směrnice nabývá účinnosti dne 31. října 2021.

### **Článek 51 Zmocňovací ustanovení**

- (1) Výjimky z ustanovení této Směrnice schvaluje ředitel O16.
- (2) Přílohy Směrnice a jejich změny schvaluje ředitel O16.
- (3) Pro povolování výjimek z této Směrnice a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu SŽDC N1.

### **Článek 52 Zrušující ustanovení**

Tímto předpisem se zrušují:

- SŽDC č. 69 – Směrnice pro tvorbu jízdního řádu státní organizace Správa železniční dopravní cesty – účinná od 13. 12. 2015
- SŽDC č. 70 – Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC – účinná od 1. 7. 2013.
- Pokyn náměstka GŘ pro řízení provozu č. 1/2014 – Pravidla číslování vlaků na síti SŽDC od GVD 2014/2015 (čj. S30540/2014–O12) – účinný od 14. 12. 2014
- D2/1 – Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům – účinný od 29. května 1994

## SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

*(všechny uvedené normy a předpisy se rozumí v platném znění)*

### Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy

EU 2010/913/EU – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

EU 2012/34/EU – Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU), o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

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

266/1994 Sb. – Zákon o dráhách

173/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah

177/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah

Vyhláška UIC 451-1 – Přírážky k jízdám pro zajištění přesné realizace provozu

Prohlášení o dráze celostátní a regionální

### Vnitřní předpisy

**SŽ D1 – Dopravní a návěstní předpis**

**SŽ D3** – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 – Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽ D5-1 - Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček

SŽDC D7 – Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ D7-2 – Organizování výlukových činností

**SŽ SR70 – Číselník dopravně významných míst**

SŽDC (ČSD) V7 – Trakční výpočty

Směrnice SŽDC č. 104 – Provozní intervaly a následná mezidobí

SŽDC SM124 – Zjišťování kapacity dráhy

Směrnice SŽ SM071 – Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa **železnic**

**Směrnice SŽ SM072 – Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic**

SŽ Is10 – Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

## Příloha A (normativní)

### Dostupnost pomůcek JŘ

Pomůcka JŘ	Zdrojové umístění	Úroveň datové dostupnosti *)	Formát
TJŘ	Provozní aplikace ETD, KADR, CompoST	Online	xml, pdf
Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ	Portál provozování dráhy	Online	pdf
Seznamy vlaků pro staniční a traťové zaměstnance	Pracoviště pro organizování drážní dopravy	Offline	pdf
Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty	Portál provozování dráhy	Online	pdf
Tabulky pro objízdné trasy	Portál provozování dráhy	Online	pdf
Přehled technických normativů hmotnosti	Portál provozování dráhy	Online	pdf
NJŘ	Portál provozování dráhy	Offline	html, pdf
Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ	Portál provozování dráhy	Online	pdf
Přípoje mezi vlaky	Portál provozování dráhy	Offline	pdf
Jízdní řády pro cestující – knižní jízdní řády	Portál provozování dráhy, Internetové stránky SŽ	Offline	pdf
Jízdní řády pro cestující – vývěsné jízdní řády	Portál provozování dráhy	Offline	pdf
Jízdní řády pro cestující – seznamy „Příjezdy a odjezdy vlaků“	Portál provozování dráhy	Offline	pdf
Edps	Pracoviště pro organizování drážní dopravy	Online	pdf

\*) Online: dokument je průběžně aktualizován  
Offline: dokument není aktualizován, nebo může být aktualizován s časovou prodlevou

## Příloha B (normativní)

### Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ



## Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ

Platí od **14. prosince 2025**

### Zkratky a značky v tabelárním jízdním řádu

Písmena nebo skupiny písmen před číslem vlaku vyjadřují druhovou zkratku vlaku v souladu s předpisem SŽ D1.

⌘	pracovní dny
†	dny pracovního klidu (tj. neděle a státem uznávané svátky)
①	pondělí (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
②	úterý (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
③	středa (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
④	čtvrtek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑤	pátek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑥	sobota (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑦	neděle (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)

### Hlavička tabelárního jízdního řádu

Hlavička tabelárního jízdního řádu vlaků, jedoucích na tratích provozovaných **podle předpisu SŽ D3** a na tratích, na nichž se zjednodušené řízení drážní dopravy střídá s výkonem dopravní služby **podle předpisu SŽ D1** či **podle předpisu SŽ D4**:

Dopravní, stanoviště	zvláštní opatření	kolej	pravidelná jízdní doba	příjezd	pobyt	odjezd	r/%	stihne vlak číslo
			min.		min.			
1	2	2a	3	5	6	7	8	10

Hlavička tabelárního jízdního řádu vlaků na tratích s výkonem dopravní služby **podle předpisu SŽ D1** či podle **předpisu SŽ D4**, neobsahuje sloupce 2a, 10.

Vydala **Správa železnic**, státní organizace

**JEN PRO SLUŽEBNÍ POTŘEBU**

## Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ

Platí od 14. prosince 2025

## Zkratky a značky ve sloupcích tabelárního jízdního řádu

### Sloupec 1 „Dopravny, stanoviště“:

Zkratky a značky **před** názvy dopraven, stanovišť znamenají toto:

ξ	vyznačuje mezistaniční úsek, na němž je organizována jízda vlaků po nesprávné koleji
Výh	výhybna
Odb	odbočka

Zkratky a značky **za** názvy dopraven, stanovišť znamenají:

n	nákladiště
nz	nákladiště a zastávka
z	zastávka

### Sloupec 2 „zvláštní opatření“:

N	stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými (podle předpisu SŽ D1)
P	stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými bez rychlostní návěstní soustavy (podle předpisu SŽ D1)
A	zastavení před lichoběžníkovou tabulkou (podle předpisu SŽ D3)
3}	jízda rychlostí 30 km/h (podle předpisu SŽ D1)
O	pravidelný vjezd na obsazenou kolej
~	výluka dopravní služby výpravčího
B	stanice bez odjezdových návěstidel (podle předpisu SŽ D1)
⊕	stanice, ve které není výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla dovolena (podle předpisu SŽ D1)
☎	ohlašovací povinnost nařízena

**Vysvětlení zkratk a značek v TJŘ**  
Platí od 14. prosince 2025

**Sloupec 2a „kolej“:**

V tabelárních jízdních řádech na tratích provozovaných podle předpisu SŽ D3 vyjadřují čísla u pravidelných vlaků čísla vjezdových, u výchozích vlaků odjezdových kolejí v dopravních D3.

**Sloupec 3 „pravidelná jízdní doba“**

**Sloupec 5 „příjezd“:**

x	zastavení na znamení
+	zastavení z dopravních důvodů
▷	zastavení jen pro nástup cestujících
◀	zastavení jen pro výstup cestujících
◇	zastavení ode dne otevření zastávky (vysvětlení je uvedeno pod tabulkou)
◇	nezveřejněné zastavení vlaku s přepravou cestujících

**Sloupec 6 „pobyt“:**

▲	pobyt kratší než půl minuty
---	-----------------------------

**Sloupec 7 „odjezd“:**

↓	odjezd vlaku s přepravou cestujících s náskokem ihned po výstupu cestujících
▲	odjezd vlaku s přepravou cestujících s náskokem, nejdříve však v čase pravidelného příjezdu
☑	nenavazující čas příjezdu a odjezdu

**Sloupec 8 „r/%“:**

r	stanovená rychlost vlaku v km/h
%	normativ výměry potřebných brzdících procent (u vlaků se stanovenou rychlostí 121 km/h nebo vyšší jsou uvedeny vždy dvě hodnoty potřebných brzdících procent ve smyslu předpisu SŽ D1)

Pro určení, zda je vlak brzděn I. nebo II. způsobem brzdění, je rozhodující označení druhu vlaku v záhlaví tabelárního jízdního řádu příslušného vlaku (viz předpis SŽ D1). Pokud byla výměra brzdících procent vlaku nákladní dopravy stanovena pro II. způsob brzdění, je to v záhlaví tabelárního jízdního řádu výslovně uvedeno.

**Sloupec 10 „stihne vlak číslo“:**

V tomto sloupci jsou v dopravních D3 na tratích, provozovaných podle předpisu SŽ D3, uvedena čísla vlaků podle zásad, uvedených v předpisu SŽ D3.

## Příloha C (normativní)

### Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ





## Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ





Platí od **14. prosince 2025**

### Zkratky a značky ve sloupcích nákrešného jízdního řádu

**Sloupec 1 a 4** „Název dopraven, vybraných stanovišť a zastávek“:

<b>Výh</b>	výhybna
<b>Hr, AHr</b>	hradlo, automatické hradlo
<b>Hl</b>	hláska
<b>Odb</b>	odbočka
<b>vl.</b>	vlečka
<b>n</b>	nákladiště
<b>nz</b>	nákladiště a zastávka
<b>z</b>	zastávka
	(pouze sloupec 1) vyznačení polohy výpravní budovy ve stanicích, kde cestující při nástupu a výstupu přecházejí dopravní koleje
	(pouze sloupec 1) trať provozovaná podle předpisu SŽ D3



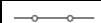
**Sloupec 2** „Druh traťového zabezpečovacího zařízení“:


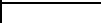
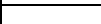
	telefonické dorozumívání
	poloautomatický blok
	automatický blok (včetně automatického hradla)
	mezistaniční úseky a koleje, na nichž jsou organizovány jízdy vlaků po nesprávné koleji

## Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ

Platí od 14. prosince 2025

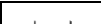


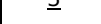






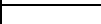
### Vyznačení druhu a kategorie trasy vlaku

	vlak osobní dopravy kategorie Ex, R, Sp
	vlak osobní dopravy kategorie Os
	vlak osobní dopravy kategorie Sv

	pravidelný vlak nákladní dopravy kategorie Nex
	pravidelný vlak nákladní dopravy kategorie Pn, Mn, Vleč, Služ
	vlak nákladní dopravy kategorie Lv

Katalogové trasy provozovatele dráhy jsou vyznačeny příslušným typem čáry čárkovaně.

### Význam dalších značek nákresného jízdního řádu

	vlak jede po nesprávné koleji
	vlak jede po traťové koleji v nepřednostním směru
	podtržení minutové kóty znamená o půl minuty více (neplatí pro výstup s časovým rastrem)
	pobyt kratší než půl minuty
	zastavení jen pro nástup cestujících
	zastavení jen pro výstup cestujících
	zastavení z dopravních důvodů
	nezveřejněné zastavení vlaku s přepravou cestujících
	ohlašovací povinnost nařizena
	výluka dopravní služby
	výluka dopravní služby jen v některé dny

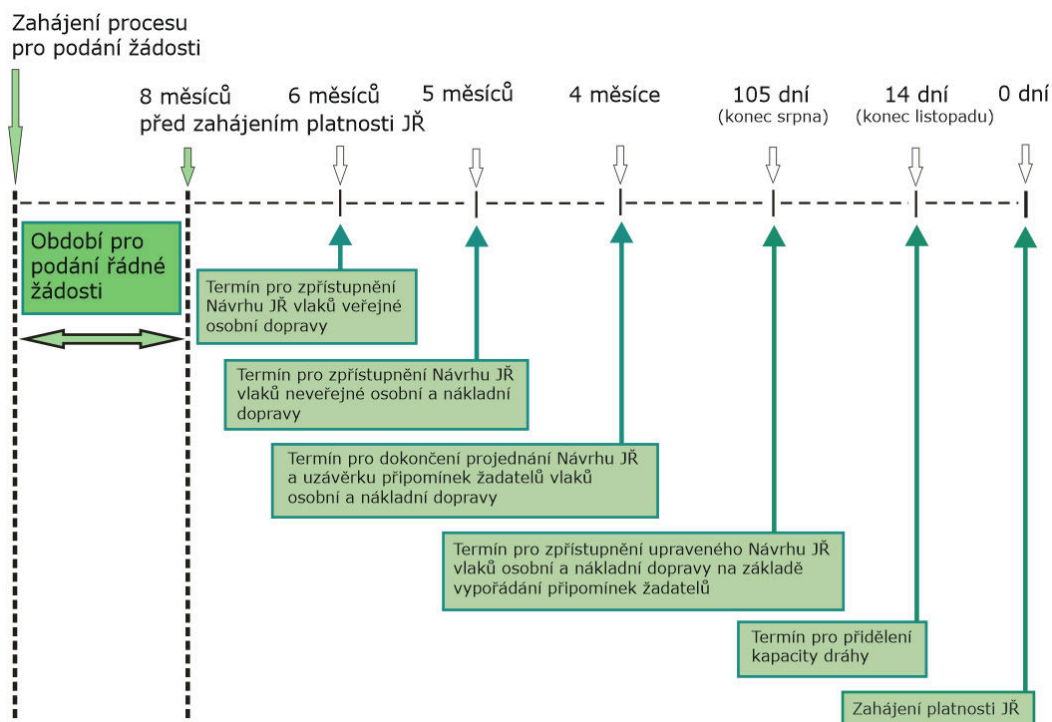
**Vysvětlení zkratk a značek**  
Platí od 14. prosince 2025

## Zkratky a značky v poznámkách nákresného jízdního řádu

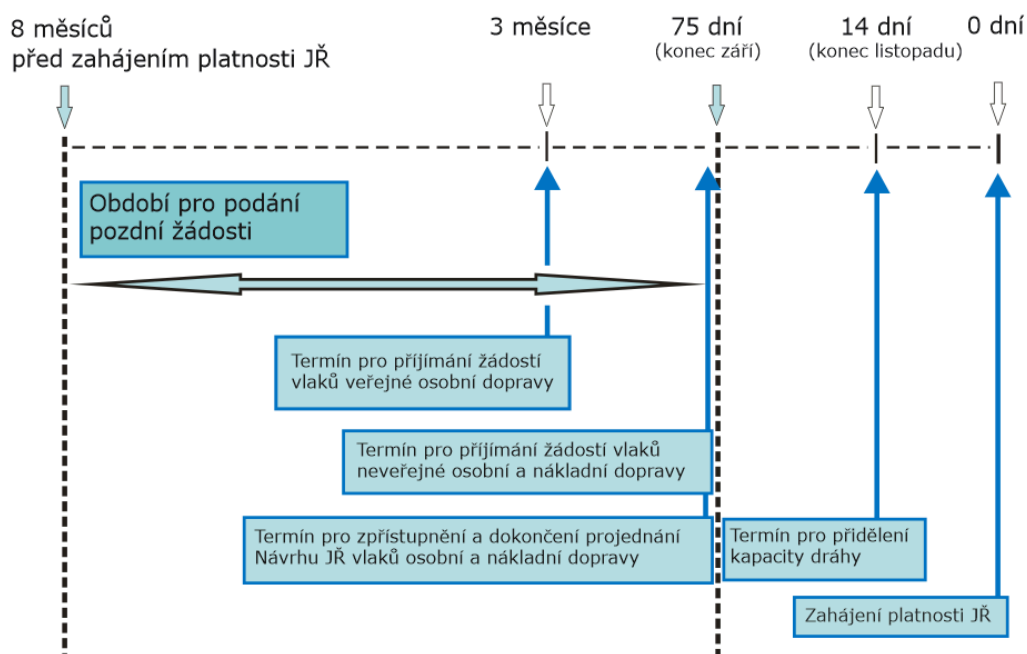
×	pracovní dny
†	dny pracovního klidu (tj. neděle a státem uznávané svátky)
①	pondělí (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
②	úterý (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
③	středa (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
④	čtvrtek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑤	pátek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑥	sobota (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)
⑦	neděle (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)

## Příloha D (normativní)

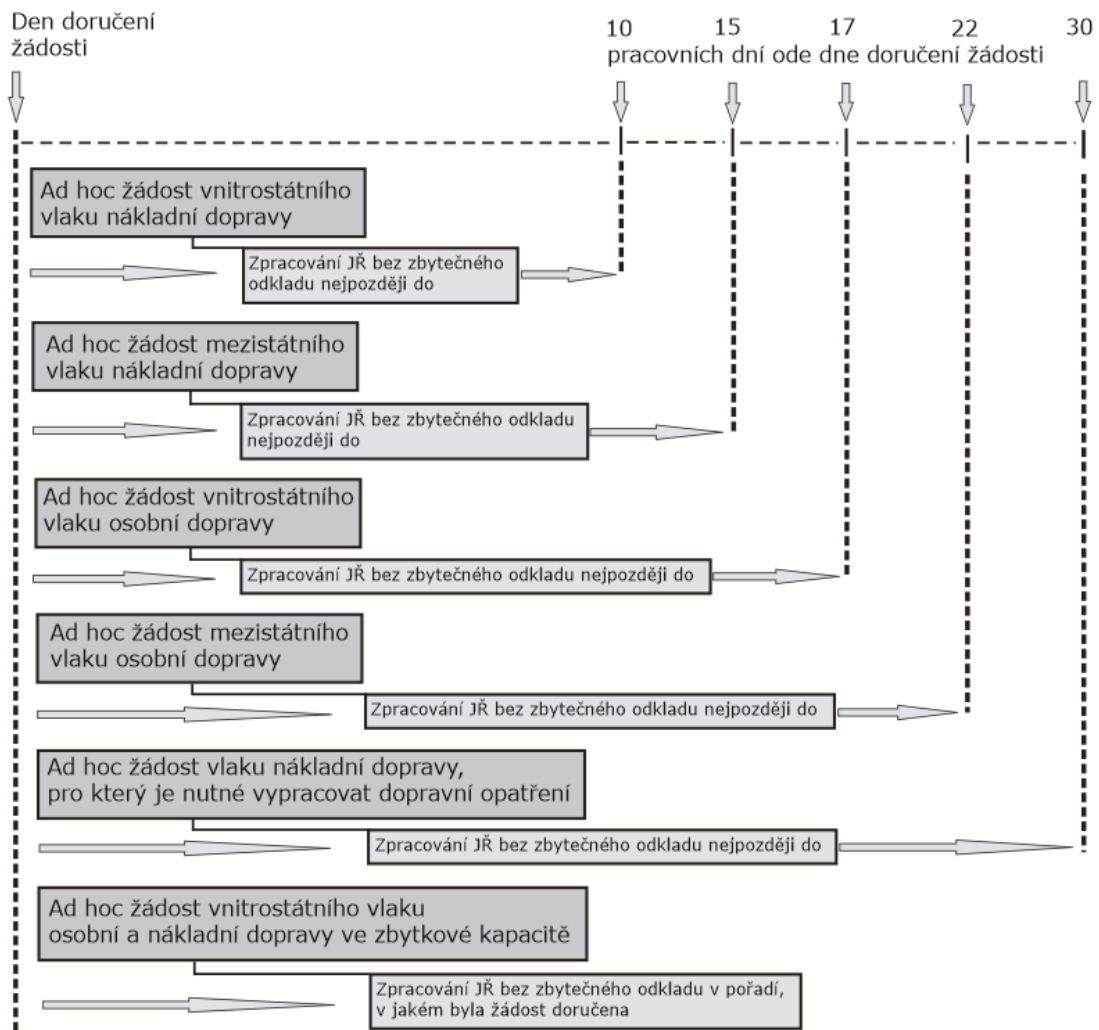
### Časový harmonogram administrace žádostí o přidělení kapacity dráhy do ročního JŘ a žádostí ad hoc



obrázek 1 - Časový harmonogram administrace řádné žádosti



obrázek 2 - Časový harmonogram administrace pozdní žádosti



**obrázek 3 – Časový harmonogram administrace žádosti ad hoc**

## Příloha E (normativní)

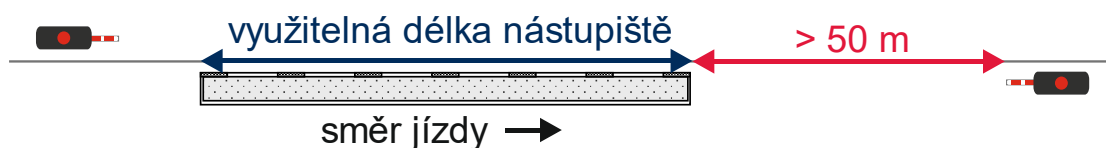
### Aplikace využitelné délky koleje a nástupiště pro vlaky vedené pod dohledem ETCS L2

Využitelná délka koleje při jízdě vlaku pod ETCS L2, pokud je uvolňovací rychlost menší než 10 km/h, se stanovuje podle následujících pravidel:

- pro vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky se uplatňuje využitelná délka zkrácená o 50 m
- pro vlaky nákladní dopravy s výjimkou lokomotivních vlaků se uplatňuje minimální využitelná délka určená podle předpisu SŽ D5-1

U vlaků osobní dopravy pod ETCS L2 s výstupem a nástupem cestujících, pokud je uvolňovací rychlost menší než 10 km/h a vlak přijíždí k návěstidlu s návěstí **Stůj**, je třeba zohlednit využitelnou délku nástupiště. Určení využitelné délky nástupiště se provede podle následujících pravidel:

- je-li vzdálenost konce nástupiště od hlavního návěstidla s návěstí **Stůj** větší nebo rovna 50 m, využitelná délka nástupiště je shodná s délkou nástupiště (viz následující obrázek)



obrázek 4 – Využitelná délka nástupiště ad a)

- je-li vzdálenost konce nástupiště od hlavního návěstidla s návěstí **Stůj** menší než 50 m, využitelná délka nástupiště se zkracuje, viz následující obrázek



obrázek 5 – Využitelná délka nástupiště ad b)

## Příloha F (normativní)

### Aplikace přírážek k jízdním dobám

Při stanovení pravidelných jízdních dob vlaků se aplikují časové přírážky. Velikost přírážky je dána následujícím přehledem

Druh vlaku	Nejvyšší traťová rychlost	Typ tratě	Přírážka procentní	Přírážka vzdáleností [min/100 km]
<b>Ex, R</b>	Do 200 km/h		4 %	1,5
	Nad 200 km/h	Tratě pojížděné výhradně vlaky vedenými trakčními jednotkami	4 %	1,0
		Ostatní tratě	4 %	2,0
<b>Sp, Os, Sv, Lv</b>			4 %	-
<b>Nex, Pn, Mn, Vleč, Služ</b>			10 %	-

## Příloha G (normativní)

### Technické údaje k použití vozidel na vlaku

#### G.1 Údaje o hnacích vozidlech

- (1) Technické údaje hnacích vozidel jsou uvedeny v IS REVOZ, kde jsou uspořádány podle řad. Údaje lze uspořádat také do tabulek podle trakcí a technických vlastností takto:
  - a) tabulka 1a – Elektrické lokomotivy stejnosměrné
  - b) tabulka 1b – Elektrické lokomotivy střídavé
  - c) tabulka 1c – Elektrické lokomotivy vícesystémové
  - d) tabulka 1d – Hnací a vložené vozy stejnosměrných jednotek
  - e) tabulka 1e – Hnací a vložené vozy střídavých jednotek
  - f) tabulka 1f – Motorové lokomotivy
  - g) tabulka 1g – Motorové vozy
  - h) tabulka 1h – Hnací vozidla historická
  - i) tabulka 1i – Tendry
  - j) tabulka 1j – Přechodnost hnacích vozidel
  - k) tabulka 3a, 3b – Přechodnost lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky
  - l) tabulka 4 – Omezování tažné síly hnacího vozidla
  - m) tabulka 5a, 5b, 5c, 6 – Poměrová čísla a přehled bývalého označení hnacích vozidel
- (2) K technickým údajům hnacích vozidel:
  - a) Uveden je minimální poloměr oblouku, jímž je hnací vozidlo schopno projet traťovou rychlostí při rozšíření rozchodu podle TNŽ 73 6360. Minimální poloměr oblouku, kterým je hnací vozidlo schopno projet sníženou rychlostí je případně uveden, včetně této rychlosti, v poznámce k tomuto údaji.
  - b) V parametrech elektrických a motorových vozů (jednotek) může být uveden přípustný počet dvojkolí ve vlaku celkem, tedy včetně dvojkolí hnacího vozidla, ovládajícího průběžnou brzdou vlaku, resp. napájecího pneumatickou brzdou vlaku v jehož čele je řídicí vůz. Tento údaj vychází z výkonu kompresoru, popř. druhu brzdiče apod. a proto nesmí být nikdy překročen.
  - c) Hmotnosti vozidel jsou zjištěné a odvozené z vážení vozidla v klidu. Hmotnost obsazeného vozidla s přepravou cestujících je uvedena při obsazení jen všech míst k sedění. Největší hmotnost na dvojkolí je uvedena při plném obsazení vozidla sedícími cestujícími a stejným počtem stojících cestujících jakož i při plném využití příp. povoleného zatížení zavazadlového prostoru.
  - d) Je-li u motorové lokomotivy uvedena dovolená rychlost zlomkem, pak jeho čítecil platí při zařazení posunovacího a jmenovatel při zařazení traťového režimu.
  - e) Pro motorová hnací vozidla je uveden součet jmenovitých výkonů všech spalovacích motorů, sloužících pro trakci, tj. k vyvíjení tažné síly.
  - f) Je-li uvedena u parní lokomotivy největší rychlost zlomkem, pak jeho čítecil platí pro jízdu vpřed (komínem vpřed) a jmenovatel pro jízdu vzad (tendrem vpřed), je-li lokomotiva zařazena jako první u taženého vlaku. Je-li lokomotiva zařazena na jiném místě, platí čítecil pro oba směry. Je-li dovolená rychlost uvedena jen jedním číslem, platí pro oba směry. Je-li parní lokomotiva dopravována jako nečinná se sejmutými

ojnicemi, nesmí rychlost překročit konstrukční rychlost, nejvýše však 65 km/h, a to v obou směrech jízdy.

- g) Přechodnost hnacích vozidel je uvedena podle traťových tříd uvedených v TTP.
- h) Z hlediska přechodnosti se rozlišují hnací vozidla „ve službě“ (vyvíjejí tažnou i brzdou sílu, čili hnací vozidla činná a pohotová k službě podle SŽ D1), a hnací vozidla „mimo službu“ (nevyvíjejí žádnou tažnou sílu a jsou nebo nejsou zapojena do průběžné brzdy vlaku), čili hnací vozidla v závěsu, neobsazená nebo nečinná podle SŽ D1. U parních lokomotiv mimo službu se přitom jedná o lokomotivy prázdné, tj. bez vody a uhlí; u elektrických a motorových vozů nebo jednotek mimo službu o vozidla bez cestujících a bez nákladu.
- i) Údaje J, D, K udávají, na jaké traťové třídě je příslušné hnací vozidlo přechodné z hlediska svislých účinků na trať. Přitom údaj označený „J“ znamená „ve službě jednoduše“, údaj označený „D“ znamená „ve službě dvojité“ a údaj označený „K“ znamená „mimo službu v konvoji“.
- j) Hnacímu vozidlu je přiřazena traťová třída (na které je přechodné) v závislosti na NTR, neboť trať s vyšší NTR odolává již svou stavbou větším dynamickým účinkům vozidla. Proto na trati s nízkou NTR může být hnacím vozidlům přiřazena vyšší traťová třída, což je zpravidla vyjádřeno poznámkou (např. řada 110 je přechodná na tratích s traťovou třídou A, avšak na tratích s NTR nižší nebo rovnající se 50 km/h vyžaduje traťovou třídu B).
- k) Údaj označený „Př“ vyjadřuje zařídění vozidla z hlediska jeho příčných účinků na trať.
- l) Pro účely této směrnice se za „podvozkový“ považuje pouze vůz s otočnými podvozky o dvou nebo více nápravách. Ustanovení této směrnice, platná pro vlak, se vztahují i na posun mezi dopravnami.

## G.2 Přechodnost lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky

- (1) V parametrech lokomotiv je uvedena přechodnost přes vrchol svážného pahrbku i jednotlivé typy kolejových brzd. Tyto údaje lze uspořádat do tabulek č. 3a "Přechodnost elektrických lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky" a č. 3b "Přechodnost motorových lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky".

Podle těchto tabulek může lokomotiva přejíždět přes:

- a) kolejovou brzdu, není-li v řádku řady této lokomotivy a ve sloupci příslušného druhu kolejové brzdy znak "x";
- b) vrchol svážného pahrbku, je-li poloměr zakružovacího oblouku lomů nivelety tohoto vrcholu větší nebo roven velikosti stanovené údajem PZO v řádku řady této lokomotivy, kde PZO je minimální poloměr zakružovacího oblouku lomů nivelety vrcholu svážného pahrbku v metrech, přes který může lokomotiva přejíždět.

Hnací vozidla řad neuvedených v těchto tabulkách nesmějí vjíždět na kolejovou brzdu ani svážný pahrbek.

- (2) Jízda lokomotivy přes kolejovou brzdu je povolena jen při odbrzděné poloze kolejové brzdy, a to rychlostí nejvíce 30 km/h. Pružinovou kolejovou brzdu (PKB – výrobce ŽOSKA a.s., dříve ŽOS, Česká Lípa) v pohotovostní (brzdící) poloze může lokomotiva projíždět rychlostí nejvíce 20 km/h (tuto brzdu nelze přestavit do odbrzděné polohy).
- (3) Je-li nad kolejí kolejové brzdy trakční vedení, ale kolejové obvody, nebo jiná zařízení v této brzdě nejsou upraveny proti vlivu zpětného trakčního proudu, nesmí elektrická lokomotiva vyvíjet v určeném kolejovém obvodu tažnou sílu. Takový obvod se vyznačí umístěním návěstidel pro elektrický provoz s návěstí „Vypněte proud“ a návěstí „Zapněte proud“.
- (4) Jízda lokomotivy přes svážný pahrbek nebo kolejovou brzdu se nesmí uskutečnit, je-li vzdálenost mezi hranou jejího ochranného pluhu nebo smetadel a temenem kolejnice menší, než je uvedeno v ČSN 28 0312 (130 mm, je-li upevněn na vypružené části podvozku, popř. 140 mm, je-li upevněn na vypružené části vozidlové skříně); za dodržení odpovídá dopravce.

- (5) Parní lokomotivy nesmějí přejíždět přes svážné pahrbky ani kolejové brzdy.
- (6) Motorové a elektrické vozy a jednotky nesmějí přes kolejové brzdy jezdit vůbec a případný zákaz jízdy přes svážný pahrbek mají vyznačen na bočnici podle TNŽ 28 0080.
- (7) Pro jízdy přes vrchol svážného pahrbku a kolejové brzdy je dovoleno použití hnacího vozidla s takovými vlastnostmi, které umožňuje typ zařízení svážného pahrbku a kolejových brzd uvedených v ZDD. V ZDD železniční stanice, vybavené svážným pahrbkem nebo kolejovou brzdou, musí být údaje o provedení úprav proti vlivu zpětného trakčního proudu v obvodu kolejových brzd uvedeny.

### G.3 Doprava vlaku hnacími vozidly

- (1) Podmínky pro dopravu vlaků, tj. vztahy mezi tažnou silou hnacích vozidel, dopravní hmotností vlaku, sklonem tratě a dosažitelnou rychlostí jsou uvedeny v následujících článcích a v tabulkách č. 4, 5a, 5b, 5c a v tabulkách hmotností tažených vozidel. Přitom před každou z nich je textové vysvětlení pojmů, postupů a návod, jak s tabulkami pracovat.

Tabulka 5a udává Poměrová čísla platná při kombinaci:

- Motorových lokomotiv mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem;
- Motorových nebo elektrických vozů mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem;
- Elektrických lokomotiv stejnosměrných 1,5 kV mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem.

Tabulka 5b udává Poměrová čísla platná při kombinaci el. hnacích vozidel mezi sebou.

- (2) Tabulka 5c udává Poměrová čísla historických (parních) hnacích vozidel platná při jejich kombinaci mezi sebou a s ostatními hnacími vozidly.

#### G.3.1 Dovolené namáhání spřáhlového ústrojí v tahu a tlaku

- (1) Hranice dovoleného namáhání táhlového ústrojí v **tahu** je překročena, činí-li okamžitá tažná síla na háku vozidla více než:

- 350 kN u vozidel normální stavby;
- 160 kN u vozů lehké stavby (netýká se provozu na ozubnicové trati);
- u vozidel normální stavby při současném splnění všech následujících podmínek:
  - v úseku jsou dle tabulky 02 TTP povoleny dva postrky,
  - v dopravnách s kolejovým je při jízdě jiným než přímým směrem dovolena rychlost 50 km/h a vyšší a
  - v úseku není zavedena pomalá jízda

je dovoleno využít tažné síly až 450 kN.

- (2) Hranice dovoleného namáhání narážecího ústrojí **v tlaku** je překročena, činí-li okamžitá tlaková podélná síla na náraznících vozidla více než

- 350 kN u vozidel normální stavby;
- 100 kN u dvounápravových vozidel lehké stavby;
- 200 kN u podvozkových vozů lehké stavby (netýká se provozu na ozubnicové trati).

- (3) Za vozy lehké stavby se považují:
- osobní vozy s malým písmenem "x" v označení řady;
  - vozy s tyčovými nárazníky;
  - elektrické, motorové, vložené a řídicí vozy s výjimkou řad 460, 560, 060, 063.
- (4) Hmotnost soupravy vozů sestavené z vozů lehké stavby nesmí překročit 250 t u dvounápravových vozů a 380 t u souprav sestavených výlučně z podvozkových vozidel. Toto ustanovení se netýká elektrických a motorových jednotek nebo souprav, u nichž jsou na každém konci (a případně i uvnitř) činná hnací vozidla řízená vícenásobným řízením z jednoho stanoviště strojvedoucího v čele vlaku.
- (5) Vozy lehké stavby (týká se i soupravy vozidel lehké stavby) se smějí zařadit bezprostředně jen za (u sunutých vlaků bezprostředně před) takové činné hnací vozidlo (popř. dvojici činných hnacích vozidel), jehož tažná síla (jejichž součtová tažná síla) nepřesahuje hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (1) (u sunutých vlaků čl. G.3.1 odst. (2)). Přesahuje-li tažná síla v čele taženého vlaku hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (1) (u sunutého vlaku podle čl. G.3.1 odst. (2)) a není-li možno ji omezit podle ustanovení čl. G.3.1 odst. (12) až G.3.1 odst. (15), smějí se vozy lehké stavby zařadit až za (u sunutých vlaků před) vozy normální stavby, přičemž hmotnost vozů normální stavby musí být nejméně stejně velká jako hmotnost za (před) nimi zařazených vozů lehké stavby.
- Při použití vloženého hnacího vozidla (popř. dvojice vložených hnacích vozidel) uvnitř soupravy vozů lehké stavby nesmí jeho tažná síla (součet jejich tažných sil) činit více než 200 kN u soupravy obsahující dvounápravové vozy a 320 kN u vozů výhradně podvozkových.
- Tažná síla hnacího vozidla (dvojice hnacích vozidel) na konci soupravy vozů lehké stavby (tvořené, byť i jen jedním vozem lehké stavby) nesmí překročit hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (2).
- (6) Za elektrickou nebo motorovou jednotkou vybavenou šroubovkou a nárazníky se smí dopravovat nejvýše 12 náprav vozů (pokud to připouští sloupec 19 tabulek 1d, 1e, 1g), a to přednostně podvozkových vozů osobní dopravy (poštovních, služebních, lůžkových apod.); jejich hmotnost a brzdicí váha se započítávají do dopravní a celkové hmotnosti a do brzdicí váhy vlaku. Činným dvounápravovým [podvozkovým] hnacím vozidlem lehké stavby je dovoleno dopravovat nejvýše 8 [12] náprav vozidel normální stavby při dodržení dovoleného počtu náprav vzhledem k výkonnosti kompresoru.
- (7) Činí-li tažná síla postrkových lokomotiv na vlaku 200 kN nebo méně a součet hmotností postrkových lokomotiv přitom nepřekračuje 140 t, považuje se takový vlak za vlak s jedním postrkem ve smyslu SŽ D1. Činí-li tažná síla, byť i jen jedné postrkové lokomotivy více než 200 kN nebo součtová hmotnost postrkových lokomotiv (lokomotivních dílů v činnosti) přesahuje 140 t, považuje se takový vlak za vlak se dvěma postrky ve smyslu SŽ D1.
- (8) Rozdělování dopravní hmotnosti vlaku na jednotlivá činná hnací vozidla se provádí pomocí poměrových čísel z tabulek 5a, 5b a 5c. Použití hnacích vozidel s regulovatelnou hranicí max. tažné síly upravují čl. G.3.1 odst. (10) až G.3.1 odst. (17) a G.3.2 odst. (2), G.3.2 odst. (2).
- (9) Dovolené namáhání táhlového ústrojí v tahu a narážecího ústrojí v tlaku pro úzkorozchodná vozidla stanoví místní předpisy pro výkon služby na příslušné trati.
- (10) Je zakázáno svěšovat mezi sebou nebo s jakýmkoli jiným činným hnacím vozidlem kterékoli trakce – jak v čele, tak i na konci nebo uvnitř vlaku – činné lokomotivy řad 180, 181, 182 a 183 SK. Jedna činná lokomotiva uvedených řad na konci vlaku se vždy považuje za "dva postrky" a nesmí být použita na výkony, u nichž by bylo nutno omezovat tažnou sílu na 200 kN nebo méně. Obdobně se postupuje u dvoudílné lokomotivy ř. 131 SK, mající oba díly v činnosti; při vypnutí jednoho dílu z činnosti lze lokomotivu ř. 131 SK považovat za lokomotivu ř. 130.

- (11) Činí-li součet tažných sil dvou činných hnacích vozidel podle tabulek 1a) až 1h) nejvýše 350 kN, mohou tato hnací vozidla ve dvojici vyvíjet tažnou sílu bez omezení:
- v čele taženého vlaku sestaveného z vozidel normální stavby;
  - na konci taženého vlaku, jehož řazení odpovídá dvěma postrkům, dovoluje-li TTP na příslušném traťovém úseku použití dvou postrků.
- Činí-li takový součet více než 350 kN, postupuje se podle čl. G.3.1 odst. (12) až G.3.1 odst. (17).
- (12) V případě nutného nebo nařízeného omezení velikosti tažné síly se její hraniční hodnota reguluje podle velikosti trakčního proudu. U elektrických lokomotiv se reguluje podle proudu trakčního motoru (popř. podle proudu trakčního meziobvodu), u motorových lokomotiv se reguluje podle proudu trakčního generátoru (proudu za trakčním usměrňovačem) popř. podle proudu trakčního motoru podle tabulky č. 4.
- (13) Jsou-li přistaveny do čela vlaku nebo na postrk činné lokomotivy některé řady uvedené v tabulce č. 4 (dvojmo nebo v jakékoli kombinaci), nesmí tažná síla žádná z obou lokomotiv překročit hodnotu 175 kN, a to ani tehdy, nejsou-li na tuto skutečnost strojvedoucí upozorněni. Na žádné z obou lokomotiv přitom trakční proud nesmí překročit hodnotu podle sloupce 3 tabulky č. 4. Proto vždy při zařazení dvou lokomotiv do čela nebo na konec vlaku se oba strojvedoucí přesvědčí o řadách obou lokomotiv, o jejich součtové tažné síle a o jejich provozním nasazení (jsou-li činné, pohotové k službě nebo v závěsu apod.) a podle toho upraví využívání maximální tažné síly vlastní lokomotivy.
- (14) Jsou-li na určitém úseku povoleny "dva postrky", může tažná síla postrkové lokomotivy (dvojice postrkových lokomotiv) činit až 350 kN, vyhovuje-li řazení vlaku na dva postrky podle SŽ D1. Při zařazení dvojice postrkových lokomotiv se jejich tažná síla posuzuje podle tabulek 1a) až 1f) tohoto předpisu. Je-li na určitém úseku dovolen jen "jeden postrk", nesmí tažná síla postrkové lokomotivy (dvojice postrkových lokomotiv) překročit 200 kN a její hmotnost (součet jejich hmotností) nesmí překročit 140 t, pokud TTP nestanoví jinak.
- (15) Je-li třeba omezit tažnou sílu, byť i jen jedné lokomotivy v čele nebo na konci vlaku, odpovídá dopravce za to, že nejpozději ve stanici, kde vznikla nutnost omezení tažné síly, zpraví strojvedoucího:
- vlakové lokomotivy, jsou-li ve vlaku vozy lehké stavby (a nelze přitom uplatnit ustanovení prvního odstavce čl. G.3.1 odst. (5)) např. takto: "Souprava vlaku je sestavena z vozů lehké stavby; tažná síla lokomotivy nesmí překročit 160 kN.";
  - postrkové lokomotivy u vlaku sestaveného jen na jeden postrk např. takto:  
"Z ... do ... jedete jako postrk u vlaku čís. ...., který je seřazen jen na jeden postrk; tažná síla lokomotivy nesmí překročit 200 kN (100 kN jsou-li ve vlaku řazena vozidla lehké stavby)."
- (16) U hnacích vozidel, která to mají zakázáno poznámkou v tab. 1a – 1f, není dovoleno naříditi omezení tažné síly, ale vždy se musí počítat s tím, že vyvíjejí tažnou sílu až do výše podle tab. 1a) až 1f) tohoto předpisu.
- (17) Strojvedoucí odpovídají za to, že během rozjezdů ani během jízdy vlaku nepřekročí:
- součtovou tažnou sílu dvojice činných lokomotiv 350 kN, není-li nařízeno omezení tažné síly na hodnotu ještě nižší (viz i čl. G.3.1, odst. (2));
  - přípustnou hodnotu trakčního proudu, odpovídající nařízenému omezení tažné síly, vydanému podle čl. G.3.15.

### G.3.2 Hmotnost souprav dopravovaných hnacími vozidly

- (1) Hmotnost vlaku, dopravní hmotnost vlaku, normativ hmotnosti apod. definuje předpis SŽ D1. Hmotnost tažených vozidel u vlaku s jedním činným hnacím vozidlem je součet hmotností všech vozidel vlaku, která nevyvíjejí žádnou tažnou sílu a od hmotnosti dopravovaných vozidel se liší o hmotnost k službě pohotových hnacích vozidel. U vlaku dopravovaného více činnými hnacími vozidly je to ta část zmíněného součtu, která podle

poměrových čísel připadá na příslušné hnací vozidlo. Výrazem "hmotnost tažených vozidel" se rozumějí i případy, kdy jsou vozidla tlačena (při sunutí nebo postrku).

- (2) Technický normativ hmotnosti pro plánovanou řadu hnacího vozidla je uveden v TJŘ.
- (3) Normativ hmotnosti se neuvádí u motorových a elektrických vozů a jednotek, jedoucích bez dalších připojených vozů (je roven 0). Mají-li se však elektrickou jednotkou dopravovat další vozy (např. poštovní), uvede se místo toho normativ hmotnosti platný pro jeden elektrický vůz jednotky (podíl z hmotnosti vložených i přidaných vozů).
- (4) Vztah mezi třídou sklonu a skutečným sklonem udává následující tabulka, přičemž stoupání (v promile) dané lichým číslem se vyjádří třídami sklonu obou sousedních sudých stoupání; např. stoupání 7‰ se vyjádří třídou sklonu IV-V.

**tabulka G.1 – Třídy sklonu**

na spádu v ‰															
<b>2</b>	11	17	26												
<b>až</b>	až	až	až												
<b>10</b>	16	25	30												
na stoupání v ‰															
<b>0</b>	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
je třeba užít třídy sklonu															
<b>I</b>	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI

- (5) U vlaků se rozlišuje typ jízdního odporu podle druhu zařazených vozů a podle průměrné hmotnosti připadající na jedno dvojkolí vozu. Nad každou tabulkou hmotností tažených vozidel je vyznačeno, pro který typ jízdního odporu platí. Jednotlivé typy jízdního odporu se používají podle následujícího schématu:

**tabulka G.2 – Typy jízdního odporu**

typ jízdního odporu	užívá se pro
<b>R</b>	vlaky sestavené z podvozkových osobních vozů normální stavby (včetně podvozkových vozů na přepravu aut) a osobních vozů lehké stavby o délce větší než 20 m se špalíkovou brzdou
<b>R<sub>k</sub></b>	vlaky sestavené z podvozkových osobních vozů normální stavby (včetně podvozkových vozů na přepravu aut) a osobních vozů lehké stavby o délce větší než 20 m s kotoučovou brzdou
<b>S</b>	vlaky sestavené z dvounápravových osobních vozů normální stavby nebo z nákladních vozů při průměrné hmotnosti připadající na jedno vozové dvojkolí 10 až 15 t
<b>T</b>	nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí větší než 15 t (pro rozlišení lze použít označení T2)
<b>T<sub>4</sub></b>	nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí větší než 15 t složené z podvozkových vozů
<b>U</b>	nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí menší než 10 t (pro rozlišení lze použít označení U2)
<b>U<sub>4</sub></b>	nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí menší než 10 t složené z podvozkových vozů
<b>M</b>	vlaky sestavené z dvounápravových vozů lehké stavby (pro rozlišení lze použít označení M2)
<b>M<sub>4</sub></b>	vlaky sestavené z podvozkových vozů lehké stavby o délce do 20 m

**POZNÁMKA** Není-li pro některou řadu hnacího vozidla zařazena tabulka pro některý typ jízdního odporu, použije se tabulka pro typ jízdního odporu S, přičemž pro typ jízdního odporu U je nutno hmotnost tažených vozidel snížit o 20 %.

Je-li pro některou řadu hnacích vozidel vydána tabulka jen pro jeden typ jízdního odporu, používá se tato tabulka i pro ostatní typy jízdního odporu, přičemž pro typ jízdního odporu U se hmotnost tažených vozidel snižuje rovněž o 20 %.

Tabulky hmotností tažených vozidel (dopravní hmotnosti), které mohou jednotlivá hnací vozidla dopravovat určitou rychlostí na jednotlivých třídách sklonu, jsou uvedeny v IS REVOZ.

(6) Po levé straně tabulek jsou jednotlivé řádky označeny třídou sklonu a v záhlaví jednotlivých sloupců je uvedena dopravní hmotnost (v tunách), pro kterou příslušný sloupec platí. V průsečíku sloupce a řádku je uvedena rychlost, kterou hnací vozidlo na dané třídě sklonu s příslušnou dopravní hmotností udrží. Prázdná okénka v levém horním rohu tabulky znamenají, že hnací vozidlo s danou dopravní hmotností udrží svou maximální rychlost (popř. max. dovolenou rychlost daného typu jízdního odporu, je-li nižší). Prázdná okénka v pravém dolním rohu tabulky znamenají, že hnací vozidlo odpovídající hmotnost již na příslušné třídě sklonu neuveze.

(7) Hnacím vozidlům pohotovým k službě nepřísluší žádný podíl z dopravní hmotnosti vlaku. Přípřežním a vloženým hnacím vozidlům přísluší tento podíl za celou projetou trať.

Postrkovým hnacím vozidlům přísluší podíl z dopravní hmotnosti vlaku za celou projetou trať ze stanice, v níž (za níž) postrk začíná, do stanice, v níž (před níž) práce postrku končí. Přitom nerozhoduje, je-li práce postrku souvislá nebo přerušovaná;

(8) Při dopravě vlaku dvěma nebo více hnacími vozidly stejné řady jsou podíly dopravní hmotnosti stejně velké. Při různých řadách hnacích vozidel se příslušné podíly z dopravní hmotnosti vypočtou podle následujících Tabulek poměrových čísel č. 5a, 5b, 5c. Poměrová čísla (po vynásobení deseti) udávají přibližně (v kN):

- v tabulce č. 5a, 5c: dvojnásobek tažné síly při rychlosti 30 km/h;
- v tabulce č. 5b: dvojnásobek tažné síly při rychlosti 50 km/h.

V tabulkách 5a, b, c jsou hnací vozidla uspořádána k jednotlivým hodnotám poměrových čísel. V tabulce č. 6 jsou hnací vozidla uspořádána aritmeticky podle nových řad (s výjimkou parních lokomotiv) s tím, že ke každému je uvedeno jeho bývalé označení a jeho poměrová čísla. Parní lokomotivy jsou seřazeny podle původního označení (resp. počtu spřažených náprav, výkonu).

(9) Pokud by při dopravě nákladního vlaku elektrickými lokomotivami, z nichž některá je řady 140 nebo 141 došlo při určování podílů dopravní hmotnosti podle tabulky 5b k překročení normativu hmotnosti pro některou ze zúčastněných lokomotiv, lze hmotnost vlaku podílovat podle tabulky 5a. Přitom je však nutno počítat s možným překročením pravidelných jízdních dob na rozhodném stoupání, neboť tam vlak pojede jen rychlostí 30 místo 44 až 50 km/h.

Všechny prvky jsou platné.

Ověření platnosti zajišťovacích prvků provedeno k 08.12.2025 07:07:54.041

---

**Podepsal(a): Správa železnic, státní organizace**

Čas podepsání: 08.12.2025 06:59:20

- ✓ Toto je kvalifikovaná elektronická pečeť.
- ✓ Dokument se od aplikování prvku nezměnil.
- 🕒 Podpis obsahuje kvalifikované časové razítko

Čas razítka: 08.12.2025 06:59:22.699

Datum a čas rozhodné pro ověření: 08.12.2025 06:59:22.699

✓ Podpis je platný

**Podrobnosti o certifikátu**

SN: 71488787366844642431

Vydal: I.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2022

Platný od: 10.11.2025 07:57:05

Platný do: 10.11.2026 07:57:05

🛡️ kvalifikovaný certifikát pro el. pečeť

Kontrola revokace certifikátu: OCSP

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 6172841

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 3daefbd6-e9e9-4a28-92ff-72e95fb19277

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Richard TĚHNÍK)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 12.12.2025 12:03:07

**Hash komponenty:** 45984b2f7465deefc83c8a1ca578b9b3d022ae288458c71986aa3418f905133c

**Hashovací funkce:** sha256Hex



657dc158-fa15-4528-9a75-8635b9716ebf