



ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**PODMIENKY POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ
SIETE**

pre GVD 2019/2020



Schválené generálnym riaditeľom Železníc Slovenskej republiky
pod číslom 27846/2018/O410-9

Účinnosť od dňa 09.12.2018

Obsah

1		
1.	VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE	10
1.1.	ÚVOD.....	10
1.1.1.	Verejná správa	10
1.1.1.1.	Ministerstvo dopravy a výstavby SR.....	10
1.1.1.2.	Dopravný úrad.....	10
1.1.2.	Základné údaje o manažérovi infraštruktúry.....	11
1.2.	CIEĽ.....	12
1.3.	PRÁVNY RÁMEC	12
1.3.1.	Právne akty Európskej únie týkajúce sa železničnej dopravy.....	12
1.3.2.	Právne predpisy Slovenskej republiky	13
1.3.3.	Predpisy ŽSR	13
1.4.	PRÁVNY ŠTATÚT.....	13
1.4.1.	Všeobecné ustanovenia	13
1.4.2.	Zodpovednosť	13
1.4.3.	Postupy nápravy.....	13
1.5.	ŠTRUKTÚRA PODMIENOK POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE	14
1.6.	PLATNOSŤ A PROCES AKTUALIZÁCIE	14
1.6.1.	Obdobie platnosti.....	14
1.6.2.	Postup aktualizácie.....	15
1.7.	PUBLIKOVANIE.....	15
1.8.	KONTAKTY.....	15
1.9.	ŽELEZNIČNÉ KORIDORY NÁKLADNEJ DOPRAVY	15
1.10.	RAILNETEUROPE – MEDZINÁRODNÁ SPOLUPRÁCA MEDZI MI	17
1.10.1.	One Stop Shop (OSS).....	17
1.10.2.	Nástroje RNE	18
2.	PRÍSTUPOVÉ PODMIENKY	19
2.1.	ÚVOD.....	19
2.2.	VŠEOBECNÉ PODMIENKY PRÍSTUPU	19
2.2.1.	Podmienky pre žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry/vlakovú trasu	19
2.2.2.	Kto môže poskytovať dopravné služby na železničnej sieti.....	20
2.2.3.	Licencie	20
2.2.4.	Bezpečnostné osvedčenie.....	20
2.2.5.	Krytie záväzkov (poistenie).....	20
2.3.	VŠEOBECNÉ OBCHODNÉ PODMIENKY	20
2.3.1.	Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre	20
2.3.2.	Zmluvy o pridelení kapacity infraštruktúry	21
2.3.3.	Rámcová dohoda	22
2.4.	PREVÁDZKOVÉ PRAVIDLÁ	22
2.4.1.	Pracovná činnosť zamestnancov ŽSR na strechách hnacích koľajových vozidiel (HKV).....	23
2.5.	DOPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK.....	24
2.6.	NEBEZPEČNÝ TOVAR	24
2.7.	PROCES SCHVAĽOVANIA VOZIDLOVÉHO PARKU	24
2.8.	ODBORNÁ, ZDRAVOTNÁ A PSYCHICKÁ SPÔSOBILOSŤ ZAMESTNANCOV	25

2.8.1.	Podmienky pre udelenie výnimky zo znalosti slovenského jazyka na úrovni B 1 pre rušňovodičov železničných podnikov pôsobiacich na hraničnom priechode	26
2.9.	TECHNOLOGICKÉ POSTUPY V ŽELEZNIČNÝCH STANICIACH	26
3.	INFRAŠTRUKTÚRA	27
3.1.	ÚVOD	27
3.2.	ROZSAH SIETE	27
3.2.1.	Limity	28
3.2.2.	Susedné železničné siete	28
3.3.	OPIS SIETE	28
3.3.1.	Geografické rozmiestnenie	28
3.3.1.1.	Typológia tratí	29
3.3.1.2.	Rozchod trate	29
3.3.1.3.	Dopravné body	30
3.3.2.	Základné charakteristiky tratí	30
3.3.2.1.	Priechodný prierez	30
3.3.2.2.	Hmotnostné limity	30
3.3.2.3.	Sklon trate	31
3.3.2.4.	Traťové rýchlosti	31
3.3.2.5.	Maximálne dĺžky vlakov	31
3.3.2.6.	Dodávanie energie	31
3.3.3.	Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia	32
3.3.3.1.	Návestné systémy	32
3.3.3.2.	Kontrolné dopravné systémy	32
3.3.3.3.	Komunikačné systémy	33
3.3.3.4.	Vlakové zabezpečovacie systémy	33
3.4.	DOPRAVNÉ OBMEDZENIA	34
3.4.1.	Špecializovaná infraštruktúra	34
3.4.2.	Environmentálne obmedzenia	34
3.4.3.	Nebezpečný tovar	34
3.4.4.	Obmedzenia v tuneloch	34
3.4.5.	Obmedzenia na mostoch	34
3.5.	DOSTUPNOSŤ INFRAŠTRUKTÚRY	34
3.6.	SERVISNÉ ZARIADENIA ŽSR A SLUŽBY ŽSR	34
3.6.1.	Osobné železničné stanice	35
3.6.2.	Nákladné terminály	35
3.6.3.	Zriaďovacie a vlakotvorné stanice	35
3.6.4.	Dopravné body s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají	35
3.6.5.	Zariadenia pre opravu a údržbu koľajových vozidiel	36
3.6.6.	Ostatné technické zariadenia, vrátane zariadení na čistenie a umývanie KV	36
3.6.7.	Pomocné zariadenia	36
3.6.8.	Doplnenie a dodávka paliva	36
3.6.9.	Miesta predaja prepravných dokladov	36
3.6.10.	Iné zariadenia	37
3.7.	SERVISNÉ ZARIADENIA, KTORÉ NIE SÚ V SPRÁVE ŽSR	37
3.7.1.	Nákladné terminály	37
3.7.2.	Zariadenia v prístavoch	37

3.8.	ROZVOJ INFRAŠTRUKTÚRY	37
4.	PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY	38
4.1.	ÚVOD.....	38
4.2.	OPIS PROCESU.....	38
4.3.	HARMONOGRAM PRE PODANIE ŽIADOSTÍ O PRIDELENIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY A VLAKOVÝCH TRÁS	40
4.4.	PROCES PRIDEĽOVANIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY	42
4.4.1.	Proces koordinácie	43
4.4.2.	Proces riešenia sporov	44
4.4.3.	Preťažená infraštruktúra	44
4.4.4.	Vplyv Rámcových dohôd	45
4.5.	PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY PRE ÚDRŽBU A OBNOVU	45
4.6.	PRAVIDLÁ NEVYUŽÍVANIA A ODRIEKNUZIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY	45
4.6.1.	Pravidlá pre žiadateľov s uzatvorenou Zmluvou o pridelení kapacity infraštruktúry.....	46
4.6.2.	Nevyužívanie pridelenej kapacity infraštruktúry.....	46
4.7.	PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK, NEBEZPEČNÉHO TOVARU, SKÚŠOBNÉ JAZDY A TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÉ SKÚŠKY KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL	46
4.8.	ŠPECIÁLNE OPATRENIA UPLATŇOVANÉ V PRÍPADE PORÚCH.....	47
4.8.1.	Princípy	47
4.8.2.	Prevádzkové opatrenia.....	47
4.8.3.	Plánované obmedzenia dopravy	48
4.8.4.	Neplánované obmedzenia dopravy	48
4.9.	PRIDELENIE KAPACITY PRE SERVISNÉ ZARIADENIA	49
4.10.	NÁHRADNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....	50
5.	SLUŽBY	52
5.1.	ÚVOD.....	52
5.2.	MINIMÁLNY PRÍSTUPOVÝ BALÍK.....	52
5.3.	PRÍSTUP VRÁTANE TRAŤOVÉHO PRÍSTUPU K SERVISNÝM ZARIADENIAM A K SLUŽBÁM POSKYTOVANÝM V TÝCHTO ZARIADENIACH	52
5.3.1.	Prístup k servisným zariadeniam.....	52
5.3.2.	Poskytovanie služieb v servisných zariadeniach	55
5.4.	DOPLNKOVÉ SLUŽBY	55
5.4.1.	Trakčný prúd	55
5.4.2.	Služby pre vlaky	55
5.4.3.	Služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru ...	56
5.4.4.	Ďalšie doplnkové služby	56
5.5.	VEDĽAJŠIE SLUŽBY	56
5.5.1.	Prístup k telekomunikačnej sieti	56
5.5.2.	Poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo	56
5.5.3.	Technické kontroly koľajových vozidiel.....	56
5.5.4.	Špecializované služby opravy a údržby koľajových vozidiel veľkého rozsahu.....	57
5.5.5.	Predaj prepravných dokladov	57
6.	ÚHRADY	58
6.1.	PRINCÍPY SPOPLATŇOVANIA	58
6.2.	SYSTÉM ÚHRAD ZA PRÍSTUP K ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRE	58
6.3.	SADZBY	64

6.3.1.	Sadzby za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka	64
6.3.2.	Sadzby za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia	65
6.3.3.	Služby uvedené v podkapitole 5.3	65
6.3.4.	Doplnkové služby	65
6.3.5.	Vedľajšie služby	65
6.4.	FINANČNÉ POKUTY A STIMULY	65
6.4.1.	Úhrada za nevyužitie pridelenej trasy/odrieknutie trasy	65
6.4.2.	Znížené úhrady pre Rámcové dohody	66
6.4.3.	Znížené úhrady pre HKV vybavených ETCS	66
6.5.	KOMPENZAČNÝ REŽIM.....	66
6.6.	ZMENY V ÚHRADÁCH.....	67
6.7.	FAKTURAČNÉ OPATRENIA	67

PRÍLOHY

- 1.A - Zoznam použitých skratiek
- 1.B - Zoznam použitých pojmov
- 1.3.1. - Právne akty Európskej únie týkajúce sa železničnej dopravy
- 1.8 - Kontakty
- 2.3.1. - Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre – vzor
- 2.3.2. - Zmluva o pridelení kapacity infraštruktúry – vzor
- 2.4. - Zoznam tratí s výlukou dopravnej služby
- 2.7.A - Stanovisko manažéra infraštruktúry k prevádzke koľajových vozidiel (ďalej len KV) zahraničných dopravcov, resp. KV prvýkrát uvedeného do prevádzky v inom členskom štáte alebo v štáte Európskeho hospodárskeho priestoru na tratiach Železníc Slovenskej republiky
- 2.7.B - Prechodnosť hnacích koľajových vozidiel na tratiach ŽSR rozchodu 1435 a 1520 mm
- 2.8.1.A - Žiadosť o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov (vzor)
- 2.8.1.B - Podmienky Železníc Slovenskej republiky na udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov
- 2.8.1.C - Podmienky posudzovania žiadosti o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov
- 2.9.A - Zjednodušené technologické postupy úkonov pri vlakoch nákladnej dopravy
- 2.9.B - Zoznam ŽST a železničných podnikov, pre ktoré neplatia zjednodušené technologické postupy úkonov pri vlakoch nákladnej dopravy
- 3.3.1.A - Zoznam tratí v správe ŽSR
- 3.3.1.B - Schéma siete tratí v správe ŽSR
- 3.3.1.1. - Zoznam tratí podľa kategórií na účely spoplatňovania
- 3.3.1.3.A - Zoznam dopravných bodov pre osobnú dopravu
- 3.3.1.3.B - Zoznam dopravných bodov pre nákladnú dopravu
- 3.3.2.1. - Obrys vozidla a tabuľka polovičných širok nakladacej miery
- 3.6.4. - Zoznam dopravných bodov s koľajami poskytujúcich službu odstavných koľají
- 3.6.8.A - Informácie o podmienkach prečerpávania pohonných hmôt
- 3.6.8.B - Zmluva o zabezpečení činností pri prečerpávaní PHM do HKV železničného podniku na železničnej sieti v správe ŽSR – vzor
- 3.6.9. - Zoznam dopravných bodov s prenajímanými priestormi určených na predaj prepravných dokladov
- 4.2.1. - Akceptácia poverenia železničného podniku žiadateľom
- 4.3.A - Kapacita infraštruktúry
- 4.3.B - Harmonogram prác pre zostavu GVD a Harmonogram zmien do GVD
- 4.3.C - Vzor objednávky vlakov do GVD
- 4.3.D - Vzor objednávky na zaradenie mimoriadnych vozňov do vlaku a mimoriadne zastavenie vlaku
- 5.3.1.1. - Produktový katalóg služieb TIOP Moldava nad Bodvou mesto
- 5.3.1.2.A - Zoznam nákladných terminálov iných subjektov spojených so sieťou ŽSR – vlečky, zariadenia pre väčšie opravy, rušňové depá, vozňové depá a odstavné depá pre súpravy osobných vlakov
- 5.3.1.2.B - Zoznam terminálov intermodálnej dopravy iných subjektov spojených so sieťou ŽSR – TKD
- 5.3.1.5. - Zoznam zariadení iných subjektov spojených so sieťou ŽSR – dopĺňanie paliva, opravy a údržba menšieho rozsahu, umývanie a čistenie KV
- 5.3.1.10.A - Vzor zmluvy o užívaní MPPD
- 5.3.1.10.B - Všeobecné podmienky užívania služieb prístupu k MPPD

- 5.3.2.1. - Poskytovanie služby posunu a technickej kancelárie
- 5.3.2.2. - Rozsah činností vo verejnom termináli intermodálnej dopravy
- 5.4.2. - Zoznam železničných staníc s možnosťou predkurovania vlakových súprav
- 6.1. - Opatrenie č. 1/2017 Dopravného úradu z 8. februára 2017 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení
- 6.3.1. - Opatrenie č. 2/2018 Dopravného úradu zo 17. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam
- 6.5. - Dohoda o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre - vzor

V týchto „Podmienkach používania železničnej siete“ sú použité skratky a pojmy uvedené v prílohách 1.A a 1.B.

Pre anglickú verziu „Podmienok používania železničnej siete“ vytvorilo RNE spoločný slovník pojmov, ktorý je zverejnený na webovom sídle RNE: <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/> .

1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

1.1. ÚVOD

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR" vydávajú tieto „Podmienky používania železničnej siete“ v súlade so Zákonom Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon o dráhach“) a priamo účinnými predpismi práva Európskej únie.

1.1.1. Verejná správa

Orgánmi verejnej správy vo veciach dráh sú:

- a) Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“),
- b) Dopravný úrad (ďalej len „úrad“) a
- c) Vyšší územný celok.

1.1.1.1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Ministerstvo okrem ďalších kompetencií vo veciach dráh a dopravy na dráhach uvedených v zákone o dráhach a v zákone NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“):

- a) rozhoduje po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky o zrušení železničnej trate;
- b) určuje, ktoré železničné trate sú hlavné a ktoré vedľajšie, a ich určenie zverejňuje na svojom webovom sídle;
- c) je vyšetrovacím orgánom, ak ide o nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na železničných dráhach a na špeciálnych dráhach.

Adresa: Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Námestie slobody č. 6
P.O.BOX 100
810 05 Bratislava

Viac informácií nájdete na webovom sídle www.mindop.sk

1.1.1.2. Dopravný úrad

Úrad okrem ďalších kompetencií vo veciach dráh a dopravy na dráhach uvedených v zákone o dráhach a v zákone o doprave na dráhach:

- a) je regulačným orgánom pre železničné dráhy, bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, pre železničnú dopravu a pre železničné vozidlá a licenčným orgánom pre železničnú dopravu;
- b) udeľuje železničným podnikom licencie na poskytovanie železničných dopravných služieb a rozhoduje o pozastavení ich platnosti alebo o ich odňatí;
- c) vydáva bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie, rozhoduje o ich zmene, doplnení, zrušení, odňatí a predĺžení platnosti a kontroluje, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či činnosť manažéra infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom Európskej únie a s národnými bezpečnostnými predpismi;
- d) určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre (ďalej „ŽI“) v rozsahu minimálneho prístupového balíka a prístupu k ŽI spájajúcej servisné zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B zákona o dráhach, ako aj úhrady za prístup k servisným zariadeniam a za služby poskytované v nich podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu zákona o dráhach, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry;

- e) vydáva a odníma povolenia a dodatočné povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky a udeľuje povolenia typu železničného vozidla;
- f) vedie národný register vozidiel a národný register ŽI a vydáva potvrdenia o registrácii;
- g) prideluje železničným vozidlám evidenčné čísla;
- h) vydáva a odníma preukaz rušňovodiča;
- i) schvaľuje, eviduje a vydáva potvrdenie o značke držiteľa železničného vozidla;
- j) ukladá pokuty za priestupky a iné správne delikty spáchané na železničných dráhach, na lanových dráhach a na špeciálnych dráhach.

Adresa: Dopravný úrad
Letisko M.R.Štefánika
823 05 Bratislava
Tel.: +421-2-50 255 202
Fax: +421-2-55 568 002
e-mail: info@nsat.sk

Viac informácií nájdete na webovom sídle www.nsat.sk.

1.1.2. Základné údaje o manažérovi infraštruktúry

Železnice Slovenskej republiky (ďalej „ŽSR“) boli zriadené zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. z 30. septembra 1993 o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov ako iná právnická osoba.

Železnice Slovenskej republiky sú zapísané v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel PO, vo vložke 312/B.

Názov organizácie:	Železnice Slovenskej republiky
Sídlo organizácie:	Klemensova 8 813 61 Bratislava
Identifikačné číslo:	31 364 501

Predmetom činnosti ŽSR vo vzťahu k žiadateľom o kapacitu infraštruktúry a k železničným podnikom je:

- správa a prevádzkovanie ŽI,
- pridelovanie kapacity infraštruktúry,
- poskytovanie služieb železničným podnikom formou:
 - minimálneho prístupového balíka,
 - traťového prístupu, vrátane prístupu k servisným zariadeniam (ak existujú),
 - služieb v servisných zariadeniach,
 - dohodnutých doplnkových služieb,
 - dohodnutých vedľajších služieb,
- zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí,
- výstavba, úprava a údržba železničných dráh,
- ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v Obchodnom registri,
- vyberanie úhrad za použitie ŽI.

Organizačná štruktúra Generálneho riaditeľstva ŽSR a ŽSR je uvedená na webovom sídle www.zsr.sk v časti „O nás“.

1.2. CIEĽ

Cieľom týchto „Podmienok používania železničnej siete“ je oboznámiť žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a ostatné zainteresované osoby s popisom železničnej infraštruktúry v správe ŽSR, s podmienkami pre pridelovanie kapacity infraštruktúry a jej využitia.

Tieto „Podmienky používania železničnej siete“ popisujú:

- aj služby, ktoré sú ku dňu zverejnenia tohto dokumentu poskytované na železničnej infraštruktúre v správe ŽSR, vrátane informácií, kde sú tieto služby dostupné, podmienkach ich využívania a poplatkoch za tieto služby,
- aj služby poskytované inými poskytovateľmi služieb na základe požiadavky týchto poskytovateľov služieb a informácií, ktoré požadujú zverejniť.

1.3. PRÁVNY RÁMEC

Základné legislatívne podmienky pre prevádzkovanie ŽI, pre prevádzkovanie dopravy na ŽI, ako i práva a povinnosti fyzických a právnických osôb s tým spojených sú uvedené v právnych predpisoch.

1.3.1. Právne akty Európskej únie týkajúce sa železničnej dopravy

Zoznam európskych právnych predpisov týkajúcich sa predmetu Podmienok používania železničnej siete:

Bezpečnosť

Smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii v znení neskorších predpisov

– poznámka: Zrušuje sa s účinnosťou od 16. júna 2020, smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc

Pridelovanie kapacity

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v znení neskorších predpisov

Sieť nákladnej dopravy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu

TSI

Prevádzka a riadenie

Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES v znení neskorších predpisov

Aktuálne znenia európskych právnych predpisov týkajúcich sa železničnej dopravy a údaje o nich sa nachádzajú na webovom sídle <http://eur-lex.europa.eu> a v prílohe 1.3.1..

1.3.2. Právne predpisy Slovenskej republiky

- Zákon Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon Národnej rady SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon o doprave na dráhach“),
- Zákon Národnej rady SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška Ministerstva dopravy pôšt a telekomunikácií SR č.351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov,
- Opatrenie č. 1/2017 Dopravného úradu z 8. februára 2017 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, -
- Opatrenie č.2/2018 Dopravného úradu zo 7.septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup železničnej infraštruktúry a servisným zariadeniam

Aktuálne znenia právnych predpisov Slovenskej republiky pre oblasť dráh a dopravy na dráhach a údaje o nich nájdete na webovom sídle www.slov-lex.sk a na webovom sídle Dopravného úradu: www.nsat.sk v časti „Legislatíva SR a EÚ/ Legislatíva v oblasti dráh a dopravy na dráhach“.

1.3.3. Predpisy ŽSR

Predpisy ŽSR určujúce pravidlá organizovania a zabezpečenia železničnej prevádzky sú uvedené v Prílohe č. 1 „Zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre“.

Viac informácií nájdete na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Legislatíva/Predpisy ŽSR“.

1.4. PRÁVNÝ ŠTATÚT

1.4.1. Všeobecné ustanovenia

Dokument „Podmienky používania železničnej siete“ vychádza z právneho poriadku SR a EÚ.

Pripomienky, podnety a požiadavky týkajúce sa obsahu dokumentu je možné posielat' na Odbor dopravy GR ŽSR.

1.4.2. Zodpovednosť

Za informácie uvedené v tomto dokumente zodpovedajú ŽSR.

Za aktuálnosť a obsah informácií o servisných zariadeniach iných subjektov a o službách v nich poskytovaných zodpovedajú prevádzkovatelia týchto servisných zariadení.

1.4.3. Postupy nápravy

Regulačný orgán je povinný zaoberať sa podnetmi a sťažnosťami na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry (ďalej „MI“) alebo prevádzkovateľa servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

- a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,
- b) pridelovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,
- c) prístupu k ŽI, k servisným zariadeniam a k železničným službám poskytovaným v nich,

- d) uplatňovania úhrady za používanie ŽI, servisných zariadení a železničné služby poskytované v nich.

Takýto podnet alebo žiadosť môže podať každý žiadateľ o prístup k železničnej infraštruktúre alebo tretia osoba, ak sa domnieva, že sa s ňou zaobchádzalo nespravodlivo, že bola predmetom diskriminácie alebo že bola poškodená. Regulačný orgán je oprávnený vo vyššie uvedených veciach začať konanie aj z vlastného podnetu.

Žiadateľ o prístup k servisnému zariadeniu podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu zákona o dráhach a o poskytovanie služieb v tomto zariadení môže podať sťažnosť na regulačný orgán, ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno vyhovieť všetkým požiadavkám o túto kapacitu servisného zariadenia.

Regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do šiestich týždňov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané doplňujúce podklady, lehota plynie odo dňa, keď boli doručené doplňujúce podklady. Nápravnými opatreniami sú uloženie povinnosti zdržať sa nespravodlivého a diskriminačného správania a uloženie povinnosti odstrániť protiprávny stav.

Ak ide o podnety na preskúmanie odmietnutia žiadosti prideliť kapacitu infraštruktúry alebo podmienok ponuky kapacity manažéra infraštruktúry, regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje toto rozhodnutie zmeniť podľa pokynu, ktorý zároveň vydá.

Ak ide o sťažnosť, ktorá sa týka prístupu k servisnému zariadeniu a k poskytovaniu služieb v tomto zariadení a sťažnosť po prešetrení je opodstatnená, rozhodne regulačný orgán o primeraných opatreniach s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla tomuto žiadateľovi.

1.5. ŠTRUKTÚRA PODMIENOK POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE

Štruktúra a obsah „Podmienok používania železničnej siete“ zohľadňuje príslušné požiadavky Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, v znení neskorších predpisov.

Podmienky používania železničnej siete sú rozdelené do 6 kapitol a ďalšie podrobnosti sú uvedené v prílohách:

1. Všeobecné informácie
2. Prístupové podmienky – poskytuje informácie o prístupe k železničnej infraštruktúre, licencií, bezpečnostnom osvedčení a pod.
3. Infraštruktúra – poskytuje informácie o železničnej infraštruktúre, rozsahu siete, opise siete, obmedzeniach dopravy, servisných zariadeniach a pod.
4. Pridelovanie kapacity – popisuje postupy pre pridelovanie kapacity infraštruktúry
5. Služby – popisuje služby poskytované MI a inými subjektmi
6. Poplatky – poskytuje informácie o minimálnom prístupovom balíku, traťovom prístupe k servisným zariadeniam a pod.

1.6. PLATNOSŤ A PROCES AKTUALIZÁCIE

1.6.1. Obdobie platnosti

Podmienky používania železničnej siete v tomto znení sú účinné od 11. 12. 2018 pričom informácie obsiahnuté v nich sú platné pre obdobie platnosti GVD (cestovného poriadku) 2019/2020, t.j. od 15. 12. 2019 do 12.12.2020.

1.6.2. Postup aktualizácie

Podmienky používania železničnej siete budú aktualizované v prípade uskutočnenia zmeny údajov v nich uvedených. Aktuálne vydanie s už zapracovanými zmenami (zmena bude zaznamenaná v Zázname o zmenách a miesto zmeny bude označené zvislou čiarou na vonkajšom okraji) bude zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk.

Železničné podniky a žiadatelia budú o každej zmene v Podmienkach používania železničnej siete informovaní e-mailom.

1.7. PUBLIKOVANIE

Podmienky používania železničnej siete sa zverejňujú na webovom sídle ŽSR (www.zsr.sk) v slovenskom a anglickom jazyku. V prípade nejasností je rozhodujúca slovenská verzia. Na požiadanie železničného podniku alebo žiadateľa môžu ŽSR tento dokument bezplatne zaslať e-mailom.

1.8. KONTAKTY

Potrebné kontakty sú uvedené v prílohe 1.8.

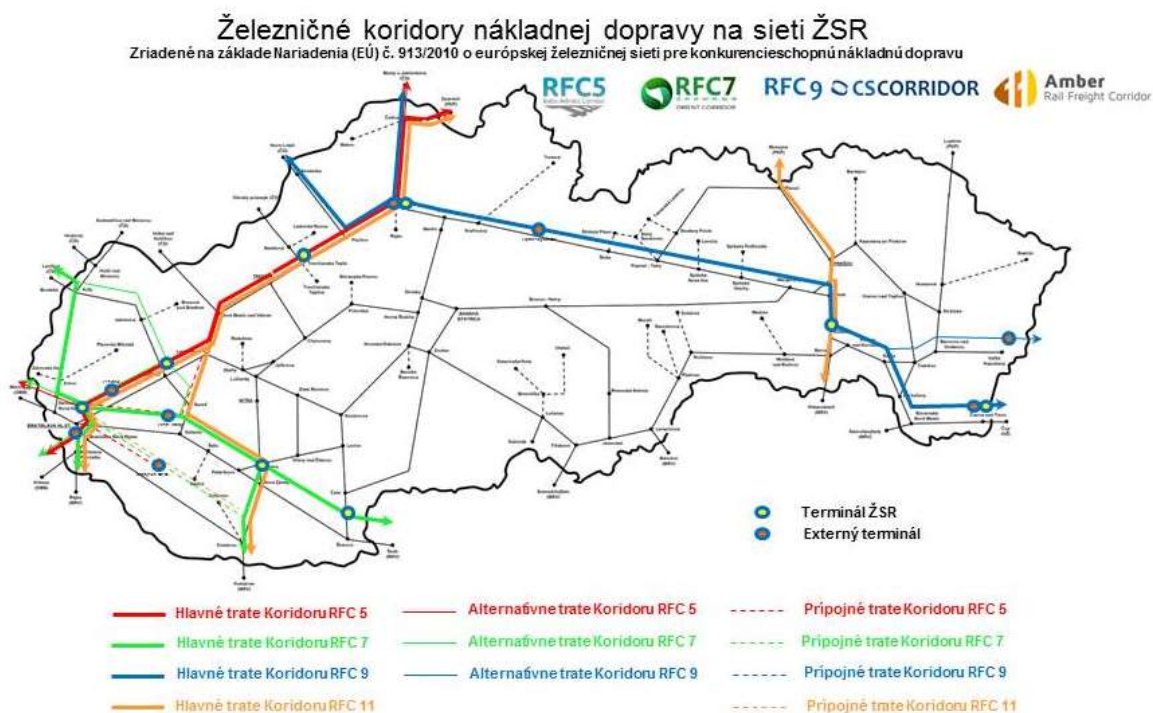
1.9. ŽELEZNIČNÉ KORIDORY NÁKLADNEJ DOPRAVY

V roku 2010 Európsky parlament a Rada stanovili pravidlá pre zriadenie európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, zloženú z medzinárodných železničných koridorov nákladnej dopravy (ďalej len RFC).

Cieľom je dosiahnuť spoľahlivé a kvalitné služby v železničnej nákladnej doprave, ktoré budú konkurencieschopné s inými druhmi dopravy.

Hlavným cieľom Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu v platnom znení (ďalej len „Nariadenie“) bolo zlepšenie služieb, ktoré poskytuje MI železničným podnikom medzinárodnej nákladnej dopravy.

Na sieti ŽSR sa nachádzajú časti železničných koridorov nákladnej dopravy – „**Baltsko – jadranský**“, „**Orient/východné Stredomorie**“, „**Česko-Slovenský**“ a „**Jantárový**“.



Obr.1 Mapa železničných koridorov nákladnej dopravy, ktoré sa nachádzajú na železničnej sieti v správe ŽSR

Koridor „**Baltsko – jadranský**“ (RFC 5)

Koridor bol spustený 10.11.2015. Kancelária koridoru sídli vo Varšave. Koridor zabezpečuje severojužné železničné prepojenie Baltského a Jadranského mora. RFC 5 prechádza šiestimi štátmi (Poľsko, Česká republika, Slovensko, Rakúsko, Taliansko a Slovinsko) a tvorí ho časť infraštruktúry manažérov infraštruktúry týchto štátov.

Informácie o koridore sú zverejnené na webovom sídle – www.rfc-baltic-adriatic.eu.

Koridor „**Orient/východné Stredomorie**“ (RFC 7)

Koridor bol spustený 10.11.2013. Kancelária koridoru sídli v Budapešti. Koridor zabezpečuje železničné prepojenie strednej Európy s pobrežím Čierneho mora (Rumunsko, Constanta) a pobrežím Egejského mora (Grécko, Thessaloniki a Atény). Prechádza siedmimi štátmi a tvoria ho vybrané trate infraštruktúr v Nemecku (DB) Českej republike (SŽDC), Rakúsku (ÖBB), Slovenskej republike (ŽSR), Maďarsku (MÁV a Gysev), Rumunsku (CFR), Bulharsku (NRIC), Grécku (OSE). Súčasťou koridoru je aj jeden orgán pre pridelenie kapacity infraštruktúry (VPE Maďarsko).

Informácie o koridore sú zverejnené na webovom sídle - www.rfc-orient-eastmed.eu.

Koridor „**Česko-Slovenský**“ (RFC 9) – Ryn-Dunaj

Koridor bol spustený 10.11.2013. Činnosti koridoru sa vykonávajú formou spolupráce SŽDC a ŽSR bez zriadenia osobitnej právnickej osoby. Funkcia koridorového OSS (C-OSS) je s lehotou rotácie jeden rok. Koridor v smerovaní Praha – Horní Lideč / Ostrava / Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternatívne Maťovce) – slovensko-ukrajinská hranica prechádza dvomi štátmi a tvoria ho určené časti infraštruktúry v Českej republike (SŽDC) a Slovenskej republike (ŽSR). Koridor bol nazvaný ako Česko-Slovenský a v súčasnosti sa stáva súčasťou koridoru RFC9 ako jeho vetva.

Informácie o vetve koridoru RFC9 sú zverejnené na webovom sídle – www.rfc-czech-slovak.eu.

Dňa 10.10.2020 zaháji činnosť železničný koridor nákladnej dopravy RFC „**Rhine – Danube**“: Stasbourg - München - Wien - Bratislava - Budapešť - Arad - Braşov/Craiova - Bucureşti - Constanţa / Čierna nad Tisou (Slovensko/ Ukrajinská hranica)-Košice - Žilina - Horní Lideč - Praha - München/Nürnberg.

Koridor „**Jantárový**“ (RFC 11)

Koridor bude spustený v januári 2019. Koridor zabezpečuje južno-severné železničné prepojenie Jadranského mora s Bieloruskom. RFC 11 prechádza štyrmi štátmi (Slovinsko - Maďarsko - Slovensko - Poľsko) a tvorí ho časť infraštruktúry manažérov infraštruktúry týchto štátov.

Informácie o koridore budú zverejnené na webovom sídle koridoru.

Informácie o ďalších koridoroch sú zverejnené na webovom sídle: www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html.

Dohody o spolupráci medzi regulačnými orgánmi členských krajín RFC 5 a RFC 7 s účasťou regulačného orgánu Slovenskej republiky (len v anglickom jazyku) sú zverejnené na webovom sídle Dopravného úradu: <http://drahy.nsat.sk/regulacia-na-zeleznicnych-drahach/koridory-medzinarodnej-nakladnej-dopravy/regulacia-dohody-o-spolupraci/>.

Koridorový informačný dokument (CID)

Každý RFC vypracováva, pravidelne aktualizuje a uverejňuje informácie o podmienkach používania železničného koridoru nákladnej dopravy.

Koridorové informačné dokumenty sú vypracované podľa jednotnej štruktúry prijatej združením RailNetEurope a sú zverejnené na webových sídlach jednotlivých koridorov a na webovom sídle RNE: www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html.

1.10. RAILNETEUROPE – MEDZINÁRODNÁ SPOLUPRÁCA MEDZI MI

V roku 2004 založili európsky MI a orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry spoločnú neziskovú organizáciu **RailNetEurope**, určenú na podporu medzinárodnej dopravy na európskej ŽI.

Viac informácií o spolupráci medzi MI a združením RNE nájdete na webovom sídle RNE <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

1.10.1. One Stop Shop (OSS)

Na základe odporúčania RNE bola zriadená v každom členskom štáte jedna kontaktná kancelária One Stop Shop (OSS). Každý zákazník si môže vybrať ktorúkoľvek OSS pre uplatnenie svojej požiadavky týkajúcej sa medzinárodných železničných vlakových trás, s výnimkou žiadostí o kapacitu infraštruktúry vyčlenenú pre RFC.

Zákazníci členov RNE, ktorí poskytujú medzinárodné železničné dopravné služby, môžu využívať služby OSS:

- Sieť kontaktných kancelárií, ktoré zabezpečujú:
 - poskytovanie všetkých informácií potrebných pre získanie prístupu na ŽI ktoréhokoľvek MI,
 - spracovávanie žiadostí na všetky medzinárodné trasy,
 - riadenie medzinárodných vlakových trás (TPM). a
- Odborné služby špecialistov OSS z oblasti obchodu a tvorby cestovného poriadku a kontaktných kancelárií OSS pre potreby zákazníkov.

- IT nástroje napomáhajúce žiadateľom poskytnutím orientačného výpočtu ceny za použitie ŽI, koordináciou medzinárodných vlakových trás a sledovaním a zobrazením medzinárodných vlakov v reálnom čase.

Kontakt na kanceláriu OSS

ŽSR OSS	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo Odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421 2 2029 2552, 3024 e-mail: oss@zsr.sk
---------	--	--

Zoznam kontaktov na ostatné OSS v členských štátoch RNE je prístupný na webovom sídle RNE: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/> alebo na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/OSS“.

Odkazy na podmienky používania železničnej siete členov RNE sú zverejnené na webovom sídle: <http://www.rne.eu/organisation/rne-network-members/>.

1.10.2. Nástroje RNE

PCS



PCS (systém koordinácie trás) je koordinačný systém určený pre žiadateľov, MI, C-OSS a prideľovateľov kapacity infraštruktúry. Webová aplikácia slúži na evidenciu a harmonizované spracovanie žiadostí o medzinárodné vlakové trasy.

Podrobnejšie informácie sú dostupné na webovom sídle RNE: <http://pcs.rne.eu/>. Prístup do aplikácie získa žiadateľ zaslaním e-mailu na adresu: support.pcs@rne.eu, z ktorej bude následne zaslaná zmluva o používaní PCS.

CIS



CIS je informačný systém o poplatkoch určený pre zákazníkov na predbežnú kalkuláciu ceny za prístup k železničnej infraštruktúre v medzinárodnej doprave. Ide o webovú aplikáciu, ktorá vypočíta predbežnú cenu za použitie medzinárodnej vlakovej trasy (vrátane poplatkov za posun, staničných poplatkov atď.) v priebehu niekoľkých minút.

Podrobnejšie informácie sú dostupné na webovom sídle RNE: <http://cis.rne.eu/>. Prístup do aplikácie získa žiadateľ zaslaním e-mailu na adresu: support.cis@rne.eu.

TIS



TIS (informačný systém o vlakoch) je webová aplikácia, ktorá podporuje riadenie medzinárodnej vlakovej dopravy dodávaním dát o medzinárodných osobných a nákladných vlakoch v reálnom čase.

Podrobnejšie informácie sú dostupné na webovom sídle RNE: <http://tis.rne.eu/>. Prístup do aplikácie získa žiadateľ zaslaním e-mailu na adresu: support.tis@rne.eu, z ktorej bude následne zaslaná zmluva o používaní TIS.

2. PRÍSTUPOVÉ PODMIENKY

2.1. ÚVOD

V tejto kapitole sú popísané podmienky, za ktorých ŽSR umožnia železničným podnikom používanie ŽI. Tieto podmienky sa týkajú aj častí železničných koridorov nákladnej dopravy na železničnej sieti v správe ŽSR.

2.2. VŠEOBECNÉ PODMIENKY PRÍSTUPU

Poskytovať dopravné služby na železničnej sieti v správe ŽSR môže železničný podnik po splnení podmienok:

- a) je držiteľom platnej licencie na poskytovanie dopravných služieb na železničnej trati, vydanéj licenčným orgánom členského štátu,
- b) je držiteľom platného bezpečnostného osvedčenia,
- c) má po celý čas prevádzkovania dopravy uzavreté poistenie na krytie zodpovednosti za škodu spôsobenú poskytovaním dopravných služieb na železničnej dráhe,
- d) má uzavretú so ŽSR Zmluvu o prístupe k ŽI,
- e) má uzavretú zmluvu so ŽSR - Železničnou energetikou v prípade, ak bude železničný podnik prevádzkovať dopravu HKV elektrickej trakcie, alebo bude používať elektrické predkurovacie zariadenia pre potreby vykurovania/klimatizácie koľajových vozidiel,
- f) má uzavretú so ŽSR „Zmluvu o zabezpečení činností pri prečerpávaní PHM do HKV železničného podniku na sieti ŽSR“ v prípade, ak bude železničný podnik prečerpávanie vykonávať v priestoroch ŽSR na tento účel neurčených,
- g) má dohodnuté s príslušnými OR technologické postupy svojich východiskových a/alebo končiacich vlakov v predmetných železničných staniciach,
- h) má pridelenú vlakovú trasu alebo vykonáva dopravu pre žiadateľa, ktorý má pridelenú kapacitu infraštruktúry.

Podmienky na podanie žiadostí o licenciu, bezpečnostné osvedčenie a ich obsah stanovuje zákon o dráhach, zákon o doprave na dráhach a vyhláška o dopravnom poriadku dráh.

2.2.1. Podmienky pre žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry/vlakovú trasu

Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môže podať žiadateľ.

Žiadosť sa podáva ŽSR a v prípade žiadosti o kapacitu infraštruktúry vo forme predkonštruovaných trás a rezervnej kapacity infraštruktúry vyčlenenej pre jednotlivé RFC sa podáva príslušnému koridorovému OSS.

ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry maximálne na obdobie platnosti GVD – v tomto prípade je kapacita železničnej infraštruktúry (ďalej len „kapacita infraštruktúry“) totožná s vlakovou trasou a podmienky pridelenia kapacity infraštruktúry sú totožné s podmienkami pridelenia vlakovej trasy. Vlaková trasa sa pridelí žiadateľovi, ktorý má uzatvorenú zmluvu:

- a) o prístupe k ŽI (pre železničné podniky, ktoré plánujú na pridelennej vlakovej trase poskytovať dopravné služby) alebo
- b) o pridelení kapacity infraštruktúry (pre žiadateľov, ktorí nie sú železničným podnikom, alebo pre železničné podniky, ktoré plánujú na pridelennej vlakovej trase poveriť iný železničný podnik poskytovaním dopravných služieb).

Subjekt, ktorý chce žiadať o vlakovú trasu, musí mať v čase podávania žiadosti uzatvorenú príslušnú zmluvu.

Formy žiadostí, druhy vlakových trás, spôsoby objednávaní, priority spracovania objednávok a časový harmonogram sú uvedené v kapitole 4.

Podmienky pridelovania kapacity infraštruktúry na jednotlivých RFC sa uvádzajú v príslušných koridorových informačných dokumentoch.

Obchodovanie s pridelenou kapacitou infraštruktúry medzi jej príjemcami je zakázané a má za následok vylúčenie príjemcu z ďalšieho pridelovania. Pridelenú kapacitu infraštruktúry nemôže jej príjemca previesť na inú osobu. Príjemca, ktorý nie je železničným podnikom, pri výkone svojej obchodnej činnosti využije pridelenú kapacitu infraštruktúry prostredníctvom železničnému podniku.

2.2.2. Kto môže poskytovať dopravné služby na železničnej sieti

Poskytovať dopravné služby na železničnej sieti môžu železničné podniky, ktoré spĺňajú podmienky uvedené v zákone o doprave na dráhach.

2.2.3. Licencie

Jedným zo základných dokumentov, ktoré železničný podnik potrebuje na poskytovanie dopravných služieb na železničnej dráhe, je **licencia** vydaná licenčným orgánom hociktorého členského štátu. Licenciu v Slovenskej republike vydáva, odníma a plnenie v nej uvedených požiadaviek kontroluje Dopravný úrad.

Podmienky získania licencie v Slovenskej republike určuje Zákon o doprave na dráhach.

Podrobnejšie informácie sú zverejnené na webovom sídle Dopravného úradu: www.nsat.sk (<http://drahy.nsat.sk/povolenia-a-licencie-na-zeleznicnych-drahach/>).

2.2.4. Bezpečnostné osvedčenie

Železničný podnik musí mať ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb na železničnej sieti v správe ŽSR, vykonávanej na základe licencie, bezpečnostné osvedčenie. Bezpečnostné osvedčenie vydáva orgán určený zákonom o dráhach za podmienok v ňom uvedených.

Podrobnejšie informácie týkajúce sa vydávania bezpečnostného osvedčenia vydávaného Dopravným úradom sú zverejnené na webovom sídle Dopravného úradu: www.nsat.sk (<http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/bezpecnostne-osvedceni/>).

2.2.5. Krytie záväzkov (poistenie)

Požiadavka poistenia je splnená, ak žiadateľ o licenciu preukáže licenčnému orgánu primerané poistné krytie záväzkov, ktoré by pravdepodobne vyplynuli z nehody voči cestujúcim a ich batožine, voči prepravovanému nákladu a poštovým zásielkam, ako aj voči tretím osobám. Poistenie musí trvať po celý čas poskytovania dopravných služieb na základe licencie.

2.3. VŠEOBECNÉ OBCHODNÉ PODMIENKY

Všeobecné obchodné podmienky medzi ŽSR a žiadateľom sa týkajú nasledovných dvoch zmlúv:

1. Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre a
2. Zmluva o pridelení kapacity infraštruktúry.

2.3.1. Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre

Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre (ďalej „Zmluva o PŽI“) je zmluva uzatvorená medzi ŽSR a železničným podnikom, obsahujúca požiadavky a podmienky týkajúce sa prístupu na železničnú sieť v správe ŽSR.

ŽSR uzatvárajú Zmluvu o PŽI so železničnými podnikmi za rovnakých a nediskriminačných podmienok. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre sú v Zmluve o PŽI dohodnuté spravodlivo

a nediskriminačne v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa zákona o dráhach, s bezpečnostným povolením ŽSR a s týmito podmienkami používania železničnej siete.

Štandardný formát zmluvy medzi ŽSR a železničným podnikom:

- Článok I.: Predmet zmluvy
- Článok II.: Doba trvania zmluvy
- Článok III.: Technológia prístupu k železničnej infraštruktúre
- Článok IV.: Cenové podmienky
- Článok V.: Platobné podmienky
- Článok VI.: Povinnosti železničného podniku
- Článok VII.: Povinnosti manažéra infraštruktúry
- Článok VIII.: Spoločný dohovor
- Článok IX.: Náhrada škody
- Článok X.: Spôsob ukončenia zmluvného vzťahu
- Článok XI.: Prechodné a záverečné ustanovenia

- Príloha č. 1 Predpisy a pokyny manažéra infraštruktúry platné pre železničný podnik
- Príloha č. 2 Zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke
- Príloha č. 3 Kontrolná činnosť, podmienky vstupu do obvodu dráhy v správe ŽSR
- Príloha č. 4 Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
- Príloha č. 5 Doprava mimoriadnych zásielok
- Príloha č. 6 Operatívne riadenie prevádzky a výluková činnosť
- Príloha č. 7 Systém záchranných opatrení
- Príloha č. 8 Zjednodušené technologické postupy úkonov pri vlakoch nákladnej dopravy

Vzor Zmluvy o PŽI je uvedený v prílohe 2.3.1 a môže byť upravený v prípade legislatívnych zmien a v iných odôvodnených prípadoch.

Železničný podnik, ktorý chce využívať aj iné služby poskytované ŽSR, je povinný uzatvoriť samostatné zmluvy na poskytovanie požadovaných služieb. Služby poskytované ŽSR sú uvedené v kapitole 5.

2.3.2. Zmluvy o pridelení kapacity infraštruktúry

Zmluva o pridelení kapacity infraštruktúry je zmluva uzatvorená medzi ŽSR a žiadateľom, ktorý nie je železničným podnikom, o pridelení kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej trasy.

V zmluve sa upravujú konkrétne práva a povinnosti ŽSR a žiadateľa týkajúce sa pridelenej kapacity infraštruktúry a stanoví sa termín, kedy musí žiadateľ najneskôr určiť železničný podnik, prostredníctvom ktorého využije pridelenú vlakovú trasu. Takýto železničný podnik musí mať uzatvorenú a platnú Zmluvu o PŽI.

Štandardný formát zmluvy medzi ŽSR a žiadateľom, ktorý nie je železničným podnikom:

- Článok I.: Predmet zmluvy
- Článok II.: Doba trvania zmluvy
- Článok III.: Povinnosti žiadateľa
- Článok IV.: Povinnosti manažéra infraštruktúry
- Článok V.: Spoplatňovací systém
- Článok VI.: Platobné podmienky
- Článok VII.: Spoločný dohovor
- Článok VIII.: Záverečné ustanovenia

- Príloha č. 1 Zoznam pridelených vlakových trás pre GVD 20XX / 20XX
- Príloha č. 2 Technické a prevádzkové parametre pridelených vlakových trás

Vzor Zmluvy o pridelení kapacity infraštruktúry je uvedený v prílohe 2.3.2 a môže byť upravený v prípade legislatívnych zmien a v iných odôvodnených prípadoch.

2.3.3. Rámcová dohoda

Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry neuzatvárajú/neponúkajú možnosť uzatvoriť rámcové dohody so žiadateľmi.

2.4. PREVÁDZKOVÉ PRAVIDLÁ

Doprava na ŽI sa musí vykonávať tak, aby sa zabezpečila ochrana života a zdravia osôb, ochrana majetku a životného prostredia.

Pri poskytovaní dopravných služieb na ŽI je železničný podnik povinný dodržiavať ustanovenia:

- medzinárodných dohovorov a dohôd (pri medzinárodnej doprave),
- legislatívy EÚ a SR,
- predpisov a nariadení vydaných ŽSR, ktorých používanie je dohodnuté v Zmluve o PŽI.

Plánované prevádzkové obmedzenia

ŽSR sú oprávnené zmeniť spôsob prevádzkovania ŽI alebo obmedziť prevádzkovanie ŽI, prípadne jej časti na nevyhnutne potrebný čas z dôvodu:

- A) nevykonávania dopravy na dráhe,
- B) vykonania údržby alebo opravy dráhy alebo na jej sprevádzkovaní po nehode alebo mimoriadnej udalosti, prípadne na žiadosť cudzích subjektov.

Ad A)

V čase, keď sa doprava nevykonáva alebo v prípadoch, ak ju možno uskutočniť aj pri obmedzenom obsadení dopravní, sa môže zaviesť výluka dopravnej služby. **Výluka dopravnej služby** je stav, keď sa v dopravni v určitom časovom období vykonáva dopravná služba len v obmedzenom rozsahu alebo sa vôbec nevykonáva i keď jazdia vlaky. Dopravňa nemusí byť v tomto čase obsadená žiadnym dopravným zamestnancom. Trate s výlukou dopravnej služby sú uvedené v prílohe 2.4. ŽSR prerušia výluku dopravnej služby na základe žiadosti podanej v súlade s podkapitolou 4.3.

Pre objednanie prerušenia výluky dopravnej služby pri prepravách mimoriadnych zásielok vypracovali ŽSR „Smernicu pre poskytovanie doplnkových služieb pre železničné podniky pri prepravách mimoriadnych zásielok s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky/“.

Ad B)

Organizačné zložky ŽSR spravujúce ŽI sú povinné zabezpečovať opravu a údržbu zariadení ŽI prednostne vo vhodných vlakových prestávkach a bez obmedzenia vlakovej dopravy, prípadne s čo najmenším vplyvom na vlakovú dopravu.

Plánované dočasné obmedzenie funkčnosti zariadenia ŽI v správe ŽSR, ktorým sa obmedzí pohyb koľajových vozidiel na ŽI alebo spôsob zabezpečenia ich pohybu, nazývame plánovanou výlukou. V zmysle ustanovení predpisu ŽSR DP 4 ide o riadne plánovanú, pripravenú a povolenú úpravu spôsobu prevádzkového použitia zariadenia ŽI, uskutočňovanú podľa vopred vyhotoveného výlukového dokumentu.

Pre objednanie vylúčenia alebo obmedzenia prevádzkovej kapacity infraštruktúry cudzím subjektom vypracovali ŽSR „Smernicu pre spoplatňovanie vylúčenia prevádzkovej kapacity siete ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Všeobecné informácie“.

Plánovanú výluku zariadení ŽI je možné uskutočniť len v zmysle súčasne platných predpisov ŽSR a platného právneho poriadku SR.

Neplánované prevádzkové obmedzenia

V prípade prerušenia prevádzky spôsobeného technickou poruchou, mimoriadnou udalosťou alebo nehodou sa budú ŽSR a železničný podnik snažiť bezodkladne uskutočniť opatrenia podľa havarijného plánu a opatrenia potrebné na čo najskoršie obnovenie prevádzkového stavu. Za týmto účelom majú ŽSR v spolupráci so železničným podnikom vytvorený havarijný plán, ktorý je v súlade so zákonom o dráhach.

V prípade neplánovaných prevádzkových obmedzení ŽSR a železničný podnik postupujú podľa ustanovení predpisu ŽSR Z 17.

2.4.1. Pracovná činnosť zamestnancov ŽSR na strechách hnacích koľajových vozidiel (HKV)

V súlade s platnými ustanoveniami § 5, § 6 a § 7 zákona č.124/ 2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov a na základe Zmluvy o PŽI je železničný podnik (ďalej „ŽP“) povinný zabezpečiť a poskytnúť MI písomné podklady podľa nasledujúcich bodov:

ŽP zapracujú do MPBP podľa typu prevádzkovaných HKV elektrickej trakcie :

1. na základe identifikácie nebezpečenstiev a ohrození, ŽP posúdia riziká a spracujú dokument o posúdení rizík - analýzu rizík a nebezpečenstiev, ktoré môžu vzniknúť pri výstupe a pri práci na streche HKV,
2. a) podmienky a zásady bezpečného postupu pre výstup na strechy HKV,
2. b) podmienky a zásady bezpečného postupu a bezpečnej práce na strechách HKV,
- 2.c) postup bezpečného zaistenia zberačov HKV podľa príslušného typu zberačov na predchádzanie úrazom ako elektrického, tak aj mechanického charakteru, pri práci vykonávanej na vyvážovaní poškodených zberačov HKV.

ŽP ako spracovatelia hore uvedených dokumentov zabezpečia a vykonajú preukázateľné poučenie MI.

3. pre aktualizáciu v súčasnosti používaných Zápisov z obhliadky miesta prevádzkovej poruchy, sú ŽP povinné poskytnúť MI schematické náčrty všetkých typov používaných zberačov so zobrazením jednotlivých častí zberačov, za účelom vyznačenia zdroja poruchy - príčiny poruchy, ak vznikla z dôvodu chybnosti časti zberača.

Zástupca ŽP (rušňovodič) vykoná zápis do „Pracovného príkazu v časti BOZP“ / Záznamníka BOZP príslušného pracoviska SMSÚ EE TV zúčastneného na poruche, pričom uvedie rozsah vykonaných opatrení na zaistenie bezpečného stavu HKV pre prácu zasahujúcich zamestnancov MI a zápis podpíše.

4. ŽP objedná trvalou objednávkou u príslušného Oblastného riaditeľstva ŽSR Sekcie elektrotechniky a energetiky (OR SEE) predmetné špecifikované služby súvisiace s vyviazaním a zaistením zberača v súlade s platnými ustanoveniami článku zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre a podmienok používania železničnej siete.

Podklady uvedené v bodoch 1., bode 2. a), b), c) a v bode 3. ŽP poskytnú v elektronickej forme GR ŽSR – Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky, ako výňatok dotknutých ustanovení z platných MPBP príslušného typu HKV.

2.5. DOPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK

Pri doprave mimoriadnych zásielok sa železničný podnik riadi ustanoveniami Vyhlášok UIC 502-1 a 502-2 a predpisov ŽSR Z 7 a Z 1 (čl. 1330 - 1345), ktoré sa zaoberajú prerokovaním žiadostí o súhlas na dopravu mimoriadnej zásielky a stanovením podmienok ich dopravy. Železničný podnik zasiela žiadosti o súhlas na prepravu mimoriadnej zásielky na Odbor dopravy GR ŽSR (urmiza@zsr.sk).

Mimoriadna zásielka je každá zásielka, ktorá svojimi vonkajšími rozmermi, hmotnosťou alebo povahou spôsobuje ŽSR osobitné prevádzkové ťažkosti. Doprava previazaných vozňov širokého rozchodu po železničných tratiach v správe ŽSR sa vykonáva podľa zásad platných pre dopravu mimoriadnych zásielok (okrem vozňov s označením MC a MC-02). Takéto zásielky sa musia prijať na dopravu len za osobitných technických a prevádzkových podmienok stanovených GR ŽSR.

Doplňkové služby spojené s prepravou mimoriadnych zásielok sa účtujú na základe „Smernice pre poskytovanie doplnkových služieb pre železničné podniky pri prepravách mimoriadnych zásielok s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“.

2.6. NEBEZPEČNÝ TOVAR

Pri preprave zásielok nebezpečného tovaru, t.j. vecí, ktoré pri určení nesprávnych podmienok prepravy alebo v prípade nedodržania stanovených podmienok prepravy môžu svojimi vlastnosťami spôsobiť výbuch, požiar, poškodenie vozňov, železničných zariadení alebo iných vecí, ako aj úraz, otravu, popálenie alebo iné poškodenie zdravia osôb, je potrebné, aby železničný podnik dodržal ustanovenia príslušných zákonov Slovenskej republiky a predpisu RID – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru alebo Prílohy 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (Príloha 2 k SMGS).

Železničný podnik je povinný označiť vozne naložené zásielkami nebezpečného tovaru a v súpise vlaku uviesť požadované informácie. V prípade pochybností o označení vozňa a uvedenia údajov v súpise vlaku sú zamestnanci ŽSR oprávnení vyzvať železničný podnik na predloženie sprievodných listín k nahliadnutiu. Železničný podnik je povinný bezodkladne predložiť požadované sprievodné listiny k nahliadnutiu. V prípade, ak sa na základe predložených listín zistí, že vo vlaku sa prepravuje neoznačený vozeň s nebezpečným tovarom, alebo ak v súpise vlaku (ktorý odovzdal železničný podnik) nie sú uvedené príslušné informácie o nebezpečnom tovare, je železničný podnik povinný označiť vozeň alebo aktualizovať súpis vlaku (t.j. uviesť príslušné doplňujúce údaje u jednotlivých vozňoch), v opačnom prípade nebude vlak vypravený.

Železničný podnik je povinný poskytnúť pri prepravách nebezpečného tovaru v zmysle „Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID)“ ŽSR najmä nasledovné údaje o takomto prepravovanom tovare: názov tovaru v zmysle harmonizovanej nomenklatúry tovaru (NHM), UN-kód, Kemlerov kód, prepravované množstvo, zaradenie a čísla vozňov vo vlaku.

V prípade vzniku nehôd alebo mimoriadností v súvislosti s prepravou nebezpečných látok sa postupuje v zmysle Zmluvy o PŽI, Prílohy č. 7 .

2.7. PROCES SCHVAĽOVANIA VOZIDLOVÉHO PARKU

Železničný podnik smie prevádzkovať len koľajové vozidlá v zmysle príslušnej platnej legislatívy SR a EÚ.

Koľajové vozidlá a traťové stroje musia byť označené VKM a ostatnými náležitostiami v zmysle platnej legislatívy.

Hnacie koľajové vozidlá a traťové stroje, ktorých prevádzka na tratiach ŽSR je možná, musia mať udelené povolenie na uvedenie do prevádzky alebo dodatočné povolenie na prevádzku od

Dopravného úradu. Zoznam týchto hnacích koľajových vozidiel a traťových strojov je uvedený v Národnom registri vozidiel a zároveň aj v Centrálnnej správe kmeňových dát ŽSR (ďalej „CSKMD“). Hnacie koľajové vozidlo alebo traťový stroj, ktoré nie sú uvedené v Národnom registri železničných vozidiel ani v CSKMD, nemôžu byť na sieti ŽSR prevádzkované, následne musí železničný podnik oficiálne požiadať Dopravný úrad o vydanie povolenia alebo dodatočného povolenia na prevádzku. Ak doprava samotného TS v základnej polohe je klasifikovaná ako mimoriadna zásielka (prekročenie NM_{ŽSR}, prekročenie zaťaženia alebo nerovnomerné zaťaženia na nápravy), železničný podnik dohodne s Odborom dopravy GR ŽSR – URMIZA príslušné podmienky na jeho prepravu.

V predpise ŽSR D 2/81 – „Doprava služobných vozidiel podľa typov“ sú uvedené len traťové stroje, ktoré sú vo vlastníctve ŽSR.

Železničný podnik je zodpovedný za dobrý technický stav, údržbu a prevádzku KV.

Na železničných tratiach v správe ŽSR (ďalej „železničné trate“) sa smú prevádzkovať KV:

1. typovo schválené DÚ SR a s povolením na uvedenie vozidla do prevádzky udeleným Dopravným úradom podľa zákona o dráhach,
2. ktorým uvedenie do prevádzky bolo povolené pred 19. júlom 2008 v úseku trate od štátnej hranice po prvú pohraničnú stanicu,
3. ktoré sú prevádzkované podľa dohôd RIV a RIC,
4. z nečlenských štátov ES, ktoré sú prevádzkované podľa dohôd PPPW a PPGW,
5. ktoré boli schválené na prevádzku v inom členskom štáte a ktorým udelil dodatočné povolenie na prevádzku Dopravný úrad.

Postupy uvádzania KV do prevádzky sú zverejnené na webovom sídle Dopravného úradu: www.nsat.sk v časti „Interoperabilita“.

Jedným z podkladov požadovaných pre udelenie povolenia zahraničného KV do prevádzky na tratiach ŽSR je stanovisko ŽSR ako MI (Odbor expertízy GR ŽSR) k možnosti a podmienkam uvažovanej prevádzky z pohľadu kompatibility KV so ŽI.

Podrobné postupy predloženia potrebných dokumentov pre vydanie stanoviska ŽSR sú uvedené v prílohe 2.7.A.

Priechodnosť HKV na tratiach ŽSR sa posudzuje podľa ich priečných účinkov na železničnú trať a kategórie zaťaženia trate. Podmienky priechodnosti HKV sú uvedené v prílohe 2.7.B.

2.8. ODBORNÁ, ZDRAVOTNÁ A PSYCHICKÁ SPÔSOBILOSŤ ZAMESTNANCOV

Železničný podnik je zodpovedný za to, že jeho zamestnanci budú spĺňať požiadavky na odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť, uložené príslušnými zákonmi a vyhláškami MDV SR a právnymi predpismi EÚ.

Získanie, udržiavanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov železničného podniku v Slovenskej republike realizuje vzdelávacie zariadenie poverené MDV SR, ktoré vydá doklad o odbornej spôsobilosti (§ 32 zákona o dráhach a § 30 zákona o doprave na dráhach).

Zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť zamestnancov železničného podniku v Slovenskej republike posudzuje právnická osoba poverená MDV SR (§ 33 zákona o dráhach a § 32 zákona o doprave na dráhach).

Špecifická zdravotná starostlivosť - železničný podnik môže uzatvoriť zmluvu (objednáva si výkony) so zdravotníckymi zariadeniami, ktoré majú poverenie MDV SR.

Zoznam právnických osôb poverených posudzovaním zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti je zverejnený na webovom sídle MDV SR: www.mindop.sk v časti „Doprava/Železničná doprava/Odbor štátnej železničnej správy/Zoznam poverených právnických osôb“.

Osoba vedúca KV musí preukázateľne poznať traťové pomery, ako aj miestne pomery v staniciach, v ktorých bude vykonávať dopravnú činnosť.

Za školenie svojich zamestnancov, platnosť ich odborných skúšok, ich poznanie traťových pomerov a miestnych pomerov v staniciach na železničnej sieti v správe ŽSR je zodpovedný železničný podnik, ktorý sa pri tom riadi platnými právnymi predpismi SR a EÚ.

2.8.1. Podmienky pre udelenie výnimky zo znalosti slovenského jazyka na úrovni B1 pre rušňovodičov železničných podnikov pôsobiacich na hraničnom priechode

Železnice Slovenskej republiky udelia výnimku zo znalosti slovenského jazyka úrovne B1 pre rušňovodičov železničného podniku podľa Prílohy č. 4 zákona o doprave na dráhach za nasledujúcich podmienok:

1. Žiadateľom o udelenie výnimky môže byť železničný podnik, ktorý vykonáva na hraničnom priechode medzi Slovenskou republikou a členským štátom EÚ dopravu vlakov na základe zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre uzatvorenej medzi železničným podnikom a Železnicami Slovenskej republiky.
2. Žiadosť sa predkladá v slovenskom jazyku. Pre minimalizáciu sporného vysvetľovania si žiadosti a jej náležitostí sa môžu požadované dokumenty priložiť aj v anglickom jazyku. Určeným jazykom pre komunikáciu v podmienkach Železníc Slovenskej republiky je slovenský jazyk.
3. Žiadosť sa predkladá na adresu: Generálne riaditeľstvo Železníc Slovenskej republiky, Odbor dopravy, Klemensova 8, 81361 Bratislava.

Informácie o žiadosti o udelenie výnimky, podmienkach ŽSR na udelenie výnimky a podmienkach posudzovania žiadosti o udelenie výnimky sú uvedené v nasledovných dokumentoch:

- Žiadosť o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov (vzor) – príloha 2.8.1.A
- Podmienky Železníc Slovenskej republiky na udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov – príloha 2.8.1.B
- Podmienky posudzovania žiadosti o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov – príloha 2.8.1.C

2.9. TECHNOLOGICKÉ POSTUPY V ŽELEZNIČNÝCH STANICIACH

Železničný podnik pri činnostiach s východiskovými, tranzitnými a končiacimi vlakmi v ŽST postupuje podľa zjednodušených technologických postupov, ktoré sú uvedené v prílohe 2.9.A a súčasne sú prílohou k Prevádzkovým poriadkom príslušných ŽST.

Zjednodušené technologické postupy neplatia pre tie ŽST, ktoré sú uvedené v prílohe 2.9.B. V týchto dopravných bodoch dohodne železničný podnik a príslušné OR technologické postupy, ktoré sú prílohou k Prevádzkovým poriadkom ŽST uvedených v prílohe 2.9.B.

Zjednodušené technologické postupy sa nevzťahujú na činnosti s vlakmi osobnej dopravy. V dopravných bodoch, z ktorých vychádzajú, v ktorých končia alebo v ktorých dochádza k zmene zloženia osobných vlakov, dohodne železničný podnik a príslušné OR technologické postupy, ktoré sú prílohou k Prevádzkovým poriadkom uvedených ŽST.

Technologické postupy musia byť vždy schválené ešte pred odchodom / príchodom prvého vlaku z/do dopravného bodu.

3. INFRAŠTRUKTÚRA

3.1. ÚVOD

Cieľom tejto kapitoly je poskytnúť informácie o ŽI v správe ŽSR a o termináloch, vlečkách a servisných zariadeniach spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR. Ide najmä o popis a charakteristiky železničných tratí a ostatných zariadení tvoriacich ŽI. Vzhľadom na veľké množstvo informácií nie je možné ich v tejto časti uviesť všetky.

Podrobnejšie informácie sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Mapa siete“.

Z dôvodu bližšej špecifikácie informácií daných traťových úsekov sú v jednotlivých podkapitolách kapitoly 3 uvedené odkazy na Tabuľky traťových pomerov, ktoré sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Tabuľky traťových pomerov“, a na aplikáciu Info Mapa ŽSR, ktorá je prístupná na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk (ďalej len aplikácia Info Mapa ŽSR).

Vzhľadom na to, že jednotlivé charakteristiky železničných tratí sa môžu najmä po výlukách meniť, majú údaje v tejto kapitole predovšetkým informačný charakter.

3.2. ROZSAH SIETE

Základné charakteristiky železničnej siete v správe ŽSR (stav k 31.12.2017):

Stavebná dĺžka tratí celkom	(km)	3 626,441
Z toho:		
Prevádzkované	(km)	3 579,749
➤ jednokoľajné trate		2 563,202
➤ dvojkolejné trate		1 016,547
z toho		
➤ úzkorozchodné		46,201
➤ širokorozchodné		98,717
➤ normálneho rozchodu		3 434,831
Elektrifikované trakčnou sústavou	(km)	1 587,607
➤ striedavou 25 000 V/50 Hz		760,978
➤ striedavou 15 000 V/16,7 Hz		1,736
➤ jednosmernou 3 000 V		778,692
➤ jednosmernou 1 500 V (TEŽ, OZ)		40,774
➤ jednosmernou 600 V (TREŽ) špeciálna dráha		5,427
Stavebná dĺžka koľají celkom	(km)	6 868,309
Počet výhybiek		8 415
Počet mostov		2 301
Celková dĺžka mostov	(m)	51 216
Počet tunelov		76
Celková dĺžka tunelov	(m)	45 007
Počet železničných priecestí		2 102

3.2.1. Limity

Technický popis železničnej siete v správe ŽSR je prístupný prostredníctvom webovej aplikácie Info Mapa ŽSR.

3.2.2. Susedné železničné siete

Tab.1 Zoznam hraničných priechodov so susednými MI

Číslo	PS ŽSR	Cudzia PS	Žel. správa
1	Kúty	Lanžhot	SŽDC (CZ)
2	Holíč nad Moravou	Hodonín	SŽDC (CZ)
3	Skalica na Slovensku	Sudoměřice nad Moravou	SŽDC (CZ)
4	Vrbovce	Velká nad Veličkou	SŽDC (CZ)
5	Horné Srnie	Vlásky průsmyk	SŽDC (CZ)
6	Lúky pod Makytou	Horní Lideč	SŽDC (CZ)
7	Čadca	Mosty u Jablunkova	SŽDC (CZ)
8	Skalité	Zwardoń	PKP (PL)
9	Plaveč	Muszyna	PKP (PL)
10	Medzilaborce	Łupków	PKP (PL)
11	Maťovce	Užgorod	UZ (UA)
12	Čierna nad Tisou	Čop	UZ (UA)
13	Slovenské Nové Mesto	Sátorajújhely	MÁV (HU)
14	Čaňa	Hidasnémeti	MÁV (HU)
15	Lenartovce	Bánréve	MÁV (HU)
16	Fíľakovo	Somoskőújfalu	MÁV (HU)
17	Štúrovo	Szob	MÁV (HU)
18	Komárno	Komárom	MÁV (HU)
19	Rusovce	Rajka	GySEV (HU)
20	Lučenec	Ipolytarnóc	MAV (HU)
21	Malé Straciny	Nógrádszakál	MÁV (HU)
22	Bratislava-Petržalka	Kittsee	ÖBB (AT)
23	Devínska Nová Ves	Marchegg	ÖBB (AT)

Hraničné priechody Lučenec – Ipolytarnóc a Malé Straciny – Nógrádszakál, ktoré sú súčasťou peážnej trate Lučenec – Malé Straciny – Veľký Krtíš, sú sprístupnené aj pre medzinárodnú dopravu. V rámci prechodného obdobia platia pravidlá a podmienky pre medzinárodnú dopravu.

Popis železničných sietí v susedných štátoch sa nachádza v „Podmienkach používania železničnej siete“ (Sieťových vyhláseniach) susedných MI.

Informácie o termináloch, vlečkách, špeciálnej dráhe TREŽ a servisných zariadeniach spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR sú uvedené v podkapitole 3.6.

3.3. OPIS SIETE

3.3.1. Geografické rozmiestnenie

Trate ŽSR sú označené číslami od 101 do 130 (podľa pomôcok GVD). V rámci jednej trate, čiže jedného číselného označenia môže byť zahrnutých aj viac, na seba priamo nenadväzujúcich traťových úsekov.

Začlenenie jednotlivých traťových úsekov pod príslušné trate podľa TTP je uvedené v prílohe 3.3.1.A a mapa železničnej siete v správe ŽSR je uvedená v prílohe 3.3.1.B.

Začlenenie železničných tratí v správe ŽSR do koridorov

A. Trate ŽSR zaradené do paneurópskych koridorov, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T:

Koridor číslo IV: Berlín/Nürnberg – Praha – štátna hranica **Česko/Slovensko – Kúty – Bratislava – Štúrovo, príp. Rusovce – štátna hranica Slovensko/Maďarsko** – Budapešť/Constanța/Thessaloniky/Istanbul

Koridor číslo V vetva Va: **Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou – štátna hranica Slovensko/Ukrajina** – Ľvov

Koridor číslo VI: Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Zwardoń – **štátna hranica Poľsko/Slovensko – Čadca – Žilina**

B. Trate ŽSR zaradené do železničných koridorov nákladnej dopravy RFC:

Baltsko – Jadranský (RFC 5): Swinoujscie/Gdynia – Katowice – **Ostrava/Žilina – Bratislava/Wien/Klagenfurt** – Udine – Venezia/ Trieste/Bologna/Ravenna
Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

Orient/východné Stredomorie (RFC 7):

- București – Constanța
Bremerhaven/Wilhelmshaven/Rostock/Hamburg – Praha – **Wien/Bratislava – Budapešť**
— Vidin – Sofia – Burgas/Svilengrad (štátna hranica Bulharsko/Turecko)/ Promachonas – Thessaloniky – Athína – Patras,

Česko-Slovenský (RFC 9): Praha – Horní Lideč – **Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (štátna hranica Slovensko/Ukrajina)**

Jantárový (RFC 11): Koper – Ljubljana – štátna hranica Slovensko/Maďarsko – Zalaszentivan – Sopron/Csorna – / (štátna hranica Maďarsko/Srbsko) – Kelebia – Budapest – Komárom – **Leopoldov / Rajka – Bratislava – Žilina** – Katowice / Kraków – Warszawa / Łupków – Terespol – (štátna hranica Poľsko/Bielorusko)

3.3.1.1. Typológia tratí

Rozdelenie železničných tratí v správe ŽSR na hlavné a vedľajšie podľa zákona o dráhach je zverejnené na webovom sídle MDV SR: www.mindop.sk v časti „Doprava/Železničná doprava/Odbor štátnej železničnej správy/Zoznam hlavných a vedľajších tratí“.

Jednotlivé traťové úseky sú na účely spoplatňovania rozdelené do kategórií 1 – 5 a sú uvedené v prílohe 3.3.1.1 a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

Ďalšie členenie tratí podľa ich technických charakteristík je uvedené v nasledovných podkapitolách a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.1.2. Rozchod trate

Na železničnej sieti v správe ŽSR je 95,91 % tratí s rozchodom 1 435 mm.

Ďalšie rozchody sú:

Široký rozchod:

1 520 mm na trati: Haniska pri Košiciach ŠRT – Maťovce ŠRT – Užhorod PSP (UZ)
Vých. UZ km 271,0 ŠRT – Čierna nad Tisou ŠRT

Úzky rozchod:

1 000 mm na tratiach: Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso (TEŽ)
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (TEŽ)
Štrba – Štrbské Pleso (OZ)
760 mm na trati: Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice (TREŽ).

3.3.1.3. Dopravné body

Rozmiestnenie dopravných bodov podľa železničných tratí a ich kilometrické vzdialenosti sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov.

Zoznam dopravných bodov pre osobnú železničnú dopravu na sieti ŽSR na účely spoplatňovania služby prístupu k staniciam osobnej dopravy poskytovanej železničným podnikom prevádzkujúcim osobnú železničnú dopravu je uvedený v prílohe 3.3.1.3.A.

Za dopravné body pre vlaky nákladnej dopravy sa považujú zriaďovacie stanice, zariadenia na zostavovanie vlakov a nákladné terminály vo vlastníctve alebo správe ŽSR, ktoré sú rozdelené do kategórií. Zoznam dopravných bodov pre nákladnú železničnú dopravu na sieti ŽSR na účely spoplatňovania služby traťového prístupu poskytovanej železničným podnikom v staniach nákladnej dopravy je uvedený v prílohe 3.3.1.3.B.

Informácie o technickom vybavení, počte a dĺžke staničných koľají a nástupíšť v dopravných bodoch sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.2. Základné charakteristiky tratí

3.3.2.1. Priechodný prierez

Priechodný prierez zaisťuje priestorovú priechodnosť železničnej dráhy, určuje rozmerové parametre pre umiestnenie stavieb a zariadení vo vzťahu ku koľaji, pre bezpečný priechod KV s príslušným obrysom KV. Na ŽSR je definovaný ako základný obrys vozidla zvýšený statický obrys G2, ktorému odpovedá príslušný priechodný prierez Pz. Tento obrys je definovaný MI aj ako nakladacia miera ŽSR (NM_{ŽSR}).

Nakladacia miera určuje priestor, za ktorý nesmie presahovať žiadna časť KV alebo nákladu na ňom. Nakladacie miery platné pre jednotlivé železničné trate sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov a v predpise ŽSR Z 6 „Priechodnosť tratí ŽSR“.

Vzťažný obrys statického obrysu / nakladacia miera ŽSR (G2/NM_{ŽSR}) a tabuľka polovičných širok nakladacej miery sú uvedené v prílohe 3.3.2.1..

Priechodnosť železničných tratí vzhľadom na kombinovanú dopravu (P/C kódy) a informácie o zatriedení železničných tratí podľa ich priechodnosti obrysmi vozidiel sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR, v Tabuľkách traťových pomerov a predpise ŽSR Z6 „Priechodnosť tratí ŽSR“.

3.3.2.2. Hmotnostné limity

Trate sú zaradené do kategórií zvislého zaťaženia podľa svojej únosnosti, ktoré odpovedajú určenej hmotnostnej kategórii vzorových schém KV podľa EN 15 528 a vyhlášky UIC 700.

Tab.2 Kategórie zvislého zaťaženia tratí podľa EN 15 528 a vyhlášky UIC 700

Kategória zvislého zaťaženia trate	Najväčšia hmotnosť na nápravu KV	Najväčšia hmotnosť na 1 m koľaje vyvolaná KV
A	P = 16 t	p = 5,0 t/m
B1	P = 18 t	p = 5,0 t/m
B2	P = 18 t	p = 6,4 t/m
C2	P = 20 t	p = 6,4 t/m
C3	P = 20 t	p = 7,2 t/m
C4	P = 20 t	p = 8,0 t/m
D2	P = 22,5 t	p = 6,4 t/m
D3	P = 22,5 t	p = 7,2 t/m
D4	P = 22,5 t	p = 8,0 t/m
E4	P = 25 t	p = 8,0 t/m
E5	P = 25 t	p = 8,8 t/m

ŠRT P = 24,5 t p = 9 t/m

Kategórie zvislého zaťaženia železničných tratí sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR a v Tabuľkách traťových pomerov.

3.3.2.3. Sklon trate

Podrobnejšie informácie o sklonových pomeroch na jednotlivých tratiach a traťových úsekoch sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.2.4. Traťové rýchlosti

Podrobnejšie informácie o traťových rýchlostiach sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.2.5. Maximálne dĺžky vlakov

Dĺžka osobných vlakov je obmedzená dĺžkou nástupíšť. Údaje o dĺžke nástupíšť v jednotlivých dopravných bodoch sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR.

Podrobnejšie informácie o maximálnej dĺžke vlaku na jednotlivých traťových úsekoch sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.2.6. Dodávanie energie

Železničné trate sú rozdelené na elektrifikované a neelektrifikované a ich rozsah je farebne rozlíšený v aplikácii Info Mapa ŽSR zverejnenej na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk.

Elektrifikované trate sa ďalej delia podľa trakčných sústav uvedených v tabuľke:

Tab.3: Trakčné sústavy

Trakčná sústava	Trate
Jednosmerná (600 V)	TREŽ
Jednosmerná (1,5 kV)	TEŽ, OZ
Jednosmerná (3 kV)	Štátna hranica UA/SR Čierna nad T. – Košice – Žilina – Púchov (mimo)/Čadca – štátna hranica SR/CZ, Púchov (mimo) – Lúky pod Makytou – štátna hranica SR/CZ
	štátna hranica UA/SR ŠRT Maťovce – Haniska pri Košiciach ŠRT
	Maťovce – Bánovce nad Ondavou – Michalany
	Trebišov – Výh. Slivník
	štátna hranica PL/SR – Plaveč – Kysak
	Košice – Haniska pri Košiciach
	štátna hranica HU/SR – Čaňa – Barca
	Čadca – Skalité štátna hranica SR/PL
	Vrútky – Martin
	Výh UZ km 271,0 ŠRT – Čierna nad Tisou ŠRT
Striedavá (25 kV 50Hz)	Banská Bystrica – Zvolen – Hronská Dúbrava – Šurany – Nové Zámky
	Šurany – Palárikovo
	Nové Zámky – Komárno – štátna hranica SR/HU
	štátna hranica HU/SR Rusovce/Štúrovo – Bratislava – Kúty – štátna hranica SR/CZ
	Bratislavský uzol
	Púchov – Bratislava hl. st.
	Leopoldov – Galanta
	Sereď – Trnava – Kúty
	Kúty – Holíč nad Moravou - štátna hranica SR/CZ
Striedavá (15 kV 16,7 Hz)	Bratislava-Petržalka – štátna hranica SR/AT

3.3.3. Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia

Informácie o oznamovacích a zabezpečovacích zariadeniach sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

Informácie o pohybe osobných vlakov pre cestujúcu verejnosť sú dostupné na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Verejnosť a médiá“ alebo prostredníctvom služby mobilných operátorov cez SMS na číslo 7036.

Železničné podniky prevádzkujúce vlakovú dopravu získajú informácie o pohybe svojich vlakov cez IS PIS-Dopravca/Pohyb vlaku alebo cez IS TIS.

3.3.3.1. Návestné systémy

Informácie o návestných systémoch sú uvedené v Zošitových cestovných poriadkoch a Tabuľkách traťových pomerov (Tabuľka 1).

3.3.3.2. Kontrolné dopravné systémy

Informácie o jednotlivých kontrolných dopravných systémoch sú uvedené v nasledovných dokumentoch:

- priecestné zabezpečovacie zariadenie - v Tabuľkách traťových pomerov,
- traťové zabezpečovacie zariadenie a staničné zabezpečovacie zariadenie - v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR,
- indikátory horúcich ložísk, indikátory plochých kolies, indikátory horúcich obručí a indikátory horúcich brzdových kotúčov - v Tabuľkách traťových pomerov a v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.3.3.3. Komunikačné systémy

Informácie o vlakovom rádiovom systéme na jednotlivých úsekoch železničných tratí sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov (Tabuľka 2) a v [aplikácii Info Mapa ŽSR](#).

Povinné vybavenie stanovišťa rušňovodičov KV pohyblivým (vozidlovým) rádiovým zariadením pre komunikáciu so zamestnancom riadiacim dopravu na tratiach s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením:

- Nové Mesto nad Váhom – Myjava
- Plaveč – Kysak (úseky: Plaveč – Prešov, Výh. Ličartovce zast. – Kysak),
- Trnava – Kúty,
- Bratislava-Nové Mesto – Podunajské Biskupice – Komárno,
- Bratislava-Vajnory – Odb. Močiar – Odb. Vinohrady – Bratislava-Rača,
- Bratislava-Rača – Trnava – Nové Mesto nad Váhom – Púchov.

Trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením bez povinného vybavenia stanovišťa rušňovodičov KV pohyblivým (vozidlovým) rádiovým zariadením:

- Košice – Zvolen (úseky: Výh. Chym – Čečejevce, Výh. Drienovec – Výh. Dvorníky-Zádiel, Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel, Výh. Brzotín – Slavec-jaskyňa; Gemerská Hôrka – Výh. Čoltovo zast., Výh. Lúčna – Rimavská Seč – Výh. Vinohrady výh. č. 202, Jesenské – Výh. Lúka).

Komunikácia rušňovodiča KV so zamestnancom riadiacim dopravu prostredníctvom digitálneho rádiového systému GSM-R:

- štátna hranica Rakúsko/SR – Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Senec – Nové Zámky,
- Bratislavský uzol vrátane štátnej hranice SR/Rakúsko (Petržalka) a SR/Maďarsko (Rusovce) a
- Bratislava – Žilina – Čadca – štátna hranica SR/CZ.

Bližšie informácie o komunikačných systémoch poskytne Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR.

3.3.3.4. Vlakové zabezpečovacie systémy

Informácie o vlakovom zabezpečovacom systéme na jednotlivých úsekoch tratí sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov (Tabuľka 1) a v [aplikácii Info Mapa](#). V súvislosti so zavádzaním interoperability na železničných tratiach sa na modernizovaných tratiach inštaluje systém ETCS (Európsky systém riadenia jazdy vlaku) v súlade s platnou európskou a národnou legislatívou.

ETCS spolu s rádiokomunikačným systémom GSM-R je súčasťou Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS).

Železničné trate s vybudovaným systémom ETCS:

- Bratislava - Rača (mimo) – Púchov (ETCS L1),
- Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo) (ETCS L1)
- Žilina (mimo) – Čadca (ETCS L2).

Železničné trate s plánovaným vybudovaním ETCS sú uvedené v podkapitole 3.8.

3.4. DOPRAVNÉ OBMEDZENIA

Železničný podnik bude včas informovaný o pripravovaných dopravných obmedzeniach na ŽI alebo krátko po ich vzniku. Podrobnejšie informácie o dopravných obmedzeniach na ŽI sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti "Dopravcovia/Výluky".

3.4.1. Špecializovaná infraštruktúra

ŽSR nevyčlenili žiadne železničné trate pre špecifické druhy dopravy.

3.4.2. Environmentálne obmedzenia

Bez špecifických obmedzení.

3.4.3. Nebezpečný tovar

Bez špecifických obmedzení.

3.4.4. Obmedzenia v tuneloch

Informácie o obmedzeniach v tuneloch sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov v Tabuľke 5 – Priechodnosť tratí obrysom KV a miesta, kde nie je zachovaný postranný voľný priestor priechodného prierezu, profil intermodálnej dopravy - kodifikácia a v Tabuľke 7 – Ustanovenia miestneho významu: časť F. Tunely.

3.4.5. Obmedzenia na mostoch

Informácie o obmedzeniach na mostoch sú uvedené v Tabuľkách traťových pomerov v Tabuľke 4 - Priechodnosť tratí z hľadiska zaťažiteľnosti koľajovými vozidlami: Stĺpec 4 – Miesta a podmienky obmedzenia alebo povolenia výnimočnej prechodnosti KV a HKV.

3.5. DOSTUPNOSŤ INFRAŠTRUKTÚRY

Doprava na železničných tratiach v správe ŽSR sa spravidla vykonáva nepretržite. Trate, na ktorých sa v určité dni a hodiny nevykonáva doprava, sú uvedené v prílohe 2.4.

O prerušení dopravy na úseku trate z dôvodu plánovanej výluky je železničný podnik informovaný včas, aby mohol požiadať o odklonové trasy; v prípade neplánovanej výluky je informovaný bez zbytočného odkladu.

Bližšie informácie o plánovaných a neplánovaných prevádzkových obmedzeniach sú uvedené v podkapitole 2.4 a informácie o pridelení kapacity infraštruktúry pre plánovanú údržbu a opravu sú uvedené v podkapitole 4.5.

3.6. SERVISNÉ ZARIADENIA ŽSR A SLUŽBY ŽSR

"Vykonávacie Nariadenie komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcich sa železničnej dopravy" stanovuje podrobnosti o postupe a kritériách, ktoré sa majú dodržiavať pri prístupe k službám, ktoré sa majú poskytovať v servisných zariadeniach uvedených v bodoch 2, 3 a 4 prílohy II k Smernici 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný železničný priestor.

Táto kapitola popisuje servisné zariadenia (ďalej len SZ) ŽSR určené na poskytovanie služieb týkajúcich sa železničnej dopravy železničným podnikom a služby poskytované ŽSR železničným podnikom. Zoznam týchto zariadení je uvedený v prílohách, na ktoré sa odkazuje v tejto podkapitole.

3.6.1. Osobné železničné stanice

Stanica osobnej dopravy – servisné zariadenie poskytujúce služby traťového prístupu pre osobnú dopravu a ktoré je určené pre prepravu osôb, cestovných batožín a kuriérnych zásielok. V týchto staniciach sú okrem technických zariadení zariadenia, ktoré slúžia pre potreby cestujúcich, a to najmä:

- pokladne,
- čakárne,
- úschovne batožín,
- informačné kancelárie, zákaznícke centrá
- informačný systém o vlakoch (čas príchodu a odchodu vlakov, meškanie, nástupište)
- nástupištia,
- zariadenia s technickým vybavením pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou (zoznam ŽST je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR, zoznam ŽST so zdvíhacími plošinami je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR),
- reštaurácie, bufety,
- novinové stánky,
- hygienické zariadenia, napr. WC, umyvárne, sprchy.

Služby poskytované cestujúcej verejnosti v osobných staniciach a zastávkach ŽSR nájdete v aplikácii Info Mapa ŽSR.

ŽSR prevádzkujú aj Terminál integrovanej osobnej prepravy v Moldave nad Bodvou mesto. Terminál slúži ako spojenie medzi železničnou a autobusovou dopravou. Služby poskytované autobusovým dopravcom sú uvedené v prílohe 5.3.1.1.

Železničný podnik je povinný dávať odpad vzniknutý z čistenia osobných vozňov na zmluvne dohodnuté miesta.

3.6.2. Nákladné terminály

Nákladný terminál je zariadenie upravené buď na účely nakladania a/alebo vykladania tovaru z nákladných vlakov, prekladania na/z dopravné prostriedky/dopravných prostriedkov iného druhu dopravy, na účely zriaďovania alebo zmeny zostavy nákladných vlakov a na účely výkonu určených postupov na hranici s Ukrajinou.

Podrobné informácie o možnosti manipulácie s tovarom v staniciach a termináloch intermodálnej dopravy v správe ŽSR sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR.

Za odstránenie odpadkov z manipulačných miest vzniknutých počas manipulácie s tovarom (nakládka/vykládka) zodpovedá železničný podnik.

3.6.3. Zriaďovacie a vlakovotorné stanice

Zriaďovacie stanice sú dopravné body s koľajovým rozvetvením a technickým zariadením určeným pre triedenie vozňov, rozraďovanie, zostavovanie a zmenu zloženia vlakov.

ŽSR ponúkajú vo vybraných zriaďovacích a vlakovotorných staniciach služby posunu a technickej kancelárie.

Zoznam staníc, v ktorých ŽSR ponúkajú vykonávanie činností posunu je uvedený v prílohe 5.3.2.1. Technické informácie o zriaďovacích a vlakovotorných staniciach a ich zariadeniach sú uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR.

3.6.4. Dopravné body s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají

ŽSR poskytujú službu odstavných koľají v DB na železničnej sieti v správe ŽSR bez ohľadu na dopravné alebo prepravné členenie staničných koľají. Odstavenie KV sa bude sledovať v každom DB s koľajovým rozvetvením, v ktorom je možné odstaviť KV

Zoznam dopravných bodov s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají je uvedený v prílohe 3.6.4.

3.6.5. Zariadenia pre opravu a údržbu koľajových vozidiel

ŽSR neprevádzkujú zariadenia pre opravy a údržbu KV.

3.6.6. Ostatné technické zariadenia, vrátane zariadení na čistenie a umývanie KV

ŽSR prevádzkujú:

- kontrolné zariadenia uvedené v podkapitole 3.3.3.2,
- koľajové váhy uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR,
- nakladacie rampy a obrýsnice uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR,
- elektrické predkurovacie zariadenia uvedené v aplikácii Info Mapa ŽSR a v prílohe 5.4.2.

ŽSR neprevádzkujú zariadenia na čistenie a umývanie KV.

3.6.7. Pomocné zariadenia

ŽSR neprevádzkujú pomocné zariadenia.

3.6.8. Doplnenie a dodávka paliva

Železničným podnikom bude prečerpávanie PHM do HKV povolené na všeobecných nakládkových a vykládkových koľajach (VNVK) železničných staníc za podmienok, že železničný podnik disponuje mobilnou prečerpávacou technikou, ochrannými pomôckami a schváleným „Havarijným plánom“ v súlade so zákonom NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“).

Železničný podnik je povinný pred uzatvorením zmluvy o prečerpávaní PHM do vlastných HKV požiadať príslušné Oblastné riaditeľstvo ŽSR o schválenie technologických postupov v danej železničnej stanici, podľa ktorých sa bude prečerpávanie uskutočňovať.

Informácie o podmienkach prečerpávania pohonných hmôt sú uvedené v prílohe 3.6.8.A a v „Zmluve o zabezpečení činností pri prečerpávaní PHM do HKV železničného podniku na sieti ŽSR“, ktorej vzor je uvedený v prílohe 3.6.8.B.

Upozorňujeme, že železničný podnik uzatvára zmluvu na prečerpávanie PHM **do vlastných HKV.** V prípade, že chce poskytovať prečerpávanie PHM do HKV **ďalším** subjektom, musí každý z týchto subjektov tiež spĺňať vyššie uvedené podmienky podľa vodného zákona.

3.6.9. Miesta predaja prepravných dokladov

Za poskytovanie služieb prístupu k miestam na predaj prepravných dokladov (ďalej len „MPPD“) sa považuje zabezpečenie vhodných nebytových priestorov za účelom predaja a výdaja prepravných dokladov počas trvania platnosti jedného GVD, a to:

- poskytovanie neverejných nebytových priestorov – samostatných miestností v staniciach osobnej dopravy železničnému podniku zvlášť vyčlenených pre účely predaja so štandardným technickým umožnením využívania médií (elektrická energia, teplo) – tzv. „kamenné pokladne“. Za štandard sa nepovažuje zabezpečenie klimatizácie,
- poskytnutie časti verejných priestorov vo vestibuloch staníc osobnej dopravy a ostatných verejne prístupných miestach v obvode staníc osobnej dopravy za účelom umiestnenia samoobslužných zariadení – automatov alebo kioskov, stánkov a pod. poskytujúcich predaj a výdaj prepravných dokladov. Cena za umiestnenie a prevádzkovanie takéhoto zariadenia sa určuje podľa výmery užívateľskej plochy pod zariadením.

Poskytnuté nebytové priestory pre zákaznícke centrá sa nepovažujú za MPPD.

Zoznam dopravných bodov pre predaj prepravných dokladov je v prílohe 3.6.9.

3.6.10. Iné zariadenia

Ďalšie servisné zariadenia a služby ŽSR budú doplnené do tohto dokumentu. Na webovom sídle budú umiestnené všetky opisy, dokumenty týkajúce sa opisu jednotlivých zariadení, opisu podmienok prístupu a podmienok splatnenia a servisných zariadení a služieb ŽSR.

3.7. SERVISNÉ ZARIADENIA, KTORÉ NIE SÚ V SPRÁVE ŽSR

ŽSR na svojom webovom sídle: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Iné služby/Služby v serv, zariadeniach“ zverejnili:

- všeobecné informácie o servisných zariadeniach (čo je to SZ a kto je jeho prevádzkovateľom) a
- spoločnú šablónu pre popis SZ (pripravenú organizáciou RNE v spolupráci s regulačnými orgánmi).

V tejto časti webového sídla budú zverejnené informácie o SZ, ktoré nie sú v správe ŽSR, prípadne odkazy na webové sídla prevádzkovateľov SZ.

3.7.1 Nákladné terminály

Podrobné informácie:

- o nákladných termináloch iných subjektov – vlečky (aj RD, vozňové depá a odstavné depá pre OD), sú uvedené v prílohe 5.3.1.2.A.
- o nákladných termináloch iných subjektov – terminály intermodálnej dopravy, sú uvedené v prílohe 5.3.1.2.B.

3.7.2 Zariadenia v prístavoch

Na železničnú sieť v správe ŽSR sú pripojené formou vlečky dva riečne prístavy – Bratislava a Komárno. Bližšie informácie o zariadeniach v prístavoch poskytuje ich vlastník - Slovenská plavba a prístavy, a.s. Bratislava, na webovom sídle www.spap.sk.

3.8. ROZVOJ INFRAŠTRUKTÚRY

Zoznam železničných projektov s výhľadom na päť a viac rokov je zverejnený na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Modernizácia tratí“.

4. PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

4.1. ÚVOD

V súlade s § 34 ods. 6 písm. a) zákona o dráhach majú ŽSR okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy povinnosť pridelovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom žiadateľom kapacitu železničnej infraštruktúry až do vyčerpania celej kapacity infraštruktúry. ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry vo forme vlakovej trasy na obdobie platnosti GVD.

4.2. OPIS PROCESU

Pridelovanie kapacity infraštruktúry prebieha na nediskriminačnom princípe podľa pravidiel priority uvedených v podkapitole 4.4.

Za spracovanie žiadostí a následné pridelenie kapacity infraštruktúry na železničnej sieti v správe ŽSR zodpovedá Odbor dopravy GR ŽSR (pozri prílohu 1.8).

Za spracovanie žiadostí a následné pridelenie kapacity infraštruktúry na železničných koridoroch nákladnej dopravy, ktoré sa nachádzajú na železničnej sieti v správe ŽSR, z predkonštruovaných trás (trasy PAP) a kapacitnej rezervy RFC, zodpovedá príslušné koridorové OSS (C-OSS) podľa postupov uvedených v „Rámci pre pridelovanie kapacity“ a v „Koridorovom informačnom dokumente“ (CID) príslušného koridoru RFC. Tieto dokumenty sú zverejnené na webových sídlach príslušných železničných koridorov nákladnej dopravy (podkapitola 1.9.).

Pre podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry musia žiadatelia dodržať:

- predpísaný časový harmonogram podľa podkapitoly 4.3,
- predpísanú formu a spôsob podľa podkapitoly 4.2.1.

4.2.1. Formy a spôsoby pre podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry

ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry najdlhšie na obdobie platnosti jedného GVD.

Kapacitu infraštruktúry pre obdobie platnosti GVD pridelujú ŽSR formou vlakových trás.

Vlakové trasy delíme podľa:

- 1) *spôsobu konštrukcie*
 - a. predkonštruované
 - i. medzinárodné trasy pre RFC, ktoré sa nachádzajú na železničnej sieti v správe ŽSR (trasy PAP a trasy kapacitnej rezervy),
 - ii. ostatné medzinárodné trasy,
 - iii. vnútroštátne trasy.
 - b. trasy podľa požiadaviek žiadateľa
- 2) *termínu zadania požiadavky žiadateľom:*
 - a. do nového celoročného GVD,
 - b. do súčasného/platného GVD.

Formy žiadosti o vlakové trasy uplatňuje žiadateľ:

- 1) predpísaným spôsobom cez európsky elektronický koordinačný systém RNE „PCS“,
- 2) predpísaným spôsobom cez Informačný systém ŽSR „IS PIS“,
- 3) písomne (e-mailom).

Spôsoby podávania žiadostí o vlakové trasy:

- A) pre medzinárodné vlakové trasy
- objednávané do nového GVD a do zmeny platného GVD
 - cez európsky elektronický koordinačný systém RNE „PCS“
 - písomne (e-mailom) podľa vzoru uvedeného v prílohe 4.3.C.
 - objednávané ad-hoc
 - budú akceptované cez európsky elektronický koordinačný systém RNE „PCS“ pre trasy kapacitnej rezervy na RFC,
 - prostredníctvom IS PIS (aplikácia Objednávka OSS) - pre vlaky bez osobitného cestovného poriadku
 - prostredníctvom PIS VDS PT - pre vlaky s osobitným cestovným poriadkom.
- B) pre vnútroštátne vlakové trasy
- objednávané do nového GVD alebo do zmeny platného GVD budú akceptované iba žiadosti doručené e-mailom, podľa vzoru uvedeného v prílohe 4.3.C,
 - objednávané ad-hoc - budú akceptované iba žiadosti zaslané:
 - prostredníctvom IS PIS (Objednávka trasy, Zjednodušená objednávka trasy) – pre vlaky bez osobitného cestovného poriadku,
 - prostredníctvom PIS VDS PT – pre vlaky s osobitným cestovným poriadkom, pre skúšobné jazdy, príp. TBS.

Všeobecné zásady:

- Všetky medzinárodné trasy musia byť harmonizované a odsúhlasené všetkými zainteresovanými MI a žiadateľmi. Neharmonizované a medzinárodne neodsúhlasené trasy vlakov sa považujú za vecne nesprávne a v GVD nebudú realizované. V prípadoch zmien v medzinárodných trasách (aj v zahraničí) je nutná nová harmonizácia trasy.
- Pred požadovanou jazdou **vlakú podľa potreby** musí žiadateľ takúto trasu aktivovať cez IS PIS (aplikácia Zjednodušená objednávka). Dátum aktivácie a prípadné zmeny parametrov musia byť odsúhlasené všetkými zainteresovanými stranami.
- Ak bola pridelená vlaková trasa žiadateľovi, ktorý nie je železničným podnikom s uzatvorenou platnou Zmluvou o PŽI s príslušnými MI, je takýto žiadateľ povinný oznámiť písomnou formou, podľa vzoru uvedeného v prílohe 4.2.1., najneskôr 30 dní pred jazdou vlakú meno železničného podniku, prostredníctvom ktorého použije túto vlakovú trasu. Určený železničný podnik musí mať s príslušným/príslušnými MI uzatvorenú Zmluvu o PŽI.
- Ak žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry nemá všetky požadované náležitosti, alebo je vecne nesprávna, bude MI písomne (postačí aj e-mail) odmietnutá. Žiadateľ je následne povinný žiadosť upraviť tak, aby spĺňala predpísané náležitosti a bola vecne správna. Až takto upravená žiadosť sa považuje za riadne podanú.

PROCES UPLATŇOVANIA ZMIEN V OBJEDNÁVKACH VLAKOVÝCH TRÁS

I. Požiadavky na zmeny v zadaných objednávkach vlakových trás počas procesu zostavy GVD (X-12 až X-2) a zmien GVD

Ak požadované zmeny niektorých parametrov v zadanej objednávke vlakovej trasy nemajú zásadný vplyv na konštrukciu cestovného poriadku vlakú (napr. zloženie vlakú, partnerský železničný podnik...), môže žiadateľ uplatniť požadovanú zmenu priamo úpravou elektronickej zadanej objednávky (PCS) alebo doplnením objednávky zaslanej e-mailom.

Ak požadované zmeny niektorých parametrov v zadanej objednávke vlakovej trasy majú zásadný vplyv na konštrukciu cestovného poriadku vlakú (napr. zmena východiskovej/cielovej/nácestnej ŽST na železničnej sieti v správe ŽSR, ak sa požadovaná ŽST nenachádza na pôvodnej trase, rýchlosť vlakú...), je potrebné pôvodnú žiadosť zrušiť a zadať novú objednávku vlakovej trasy.

Vplyv na konštrukciu cestovného poriadku posudzuje Odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v prílohe 1.8). Vplyv zmeny objednávky na uplatňovanie pravidiel priority pre proces pridelenia trás je uvedený v podkapitole 4.4.

II. Požiadavky na zmeny v pridelených trasách (v priebehu platnosti GVD)

Zmeny niektorých parametrov pridelených vlakových trás, ktoré nemajú zásadný vplyv na pridelený cestovný poriadok vlaku (napr. zloženie vlaku, čas odchodu z východiskovej stanice, skrátenie trasy...), je možné realizovať elektronicky cez IS PIS (aplikácia Zjednodušená objednávka) alebo e-mailom na príslušné OR.

Pri zmenách parametrov pridelených vlakových trás, ktoré majú zásadný vplyv na pridelený cestovný poriadok vlaku, je potrebné zadať novú žiadosť o vlakovú trasu.

Za zmeny parametrov pridelených trás, ktoré majú zásadný vplyv na pridelený cestovný poriadok vlaku, sa považujú:

- iný deň jazdy vlaku ako podľa prideleného kalendára,
- iný partnerský železničný podnik v zahraničí pri pridelených medzinárodných trasách, ak to má za následok, že nie je možné využiť vlakovú trasu v celej dĺžke,
- zmena východiskovej/cieľovej/nácestnej ŽST na železničnej sieti v správe ŽSR, ak sa požadovaná ŽST nenachádza na pridelenej trase,
- taká zmena parametrov vlaku (najmä rad HKV, hmotnosť vlaku, typ jazdného odporu, režim brzdenia, konštrukčná/požadovaná rýchlosť vozidiel vlaku, skutočná výmera brzdiacich percent), ktorá negatívne ovplyvní dodržanie jazdných časov prideleného cestovného poriadku.

4.3. HARMONOGRAM PRE PODANIE ŽIADOSTÍ O PRIDELENIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY A VLAKOVÝCH TRÁS

Kapacitu infraštruktúry budú ŽSR prideľovať v súlade s Harmonogramom prác pre zostavu GVD 2019/2020. (príloha 4.3.B.). **ŽSR majú právo ponechať si kapacitnú rezervu minimálne 25 % kapacity príslušnej trate.**

Informácie o dostupnej voľnej kapacite infraštruktúry sú k dispozícii všetkým potenciálnym žiadateľom o danú kapacitu infraštruktúry počas platnosti GVD (príloha 4.3.A). Pre bližšie informácie o kapacite trate kontaktujte Odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v prílohe 1.8.).

Žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry formou vlakových trás, ktoré majú byť zapracované do GVD, podáva žiadateľ podľa nižšie uvedených termínov.

A) pre nový celoročný GVD

Tab.4: Termíny na podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry do GVD

Ročný GVD 2020/2021			
	Názov činnosti	Termín plnenia	Zodpovedný
Požiadavky do GVD v termíne	Objedávka vlakových trás	Druhá dekáda apríla 2020	Železničný podnik
	Spracovanie a vydanie návrhu CP v osobnej doprave	Druhá polovica mája 2020	ŽSR
	Vydanie medzištátneho CP v osobnej doprave	Druhá polovica mája 2020	ŽSR
	Vydanie návrhu CP v nákladnej doprave	Jún 2020	ŽSR
	Pripomienkovanie	Do konca prvej dekády	Železničný podnik

	železničných podnikov v ND	júla 2020	
	Pripomienkovanie železničných podnikov v OD	Do konca prvej dekády júla 2020	Železničný podnik
Oneskorené požiadavky	Prijímanie žiadostí	Deň po termíne pre objednávky vlakových trás – apríl 2020	Železničný podnik
	Koniec prijímania žiadostí	Do októbra 2020	Železničný podnik
Začiatok platnosti GVD		13.12.2020	
Koniec platnosti GVD		XX.12.2021	

Podrobný Harmonogram prác pre zostavu GVD je uvedený v prílohe 4.3.B.

B) pre súčasný/platný GVD

- pre plánované zmeny platného GVD

Termíny pre žiadosti na plánované zmeny GVD 2019/2020 budú zverejnené v podrobnom Harmonograme zmien do GVD 2019/2020, ktorý bude po odsúhlasení termínov uvedený v prílohe 4.3.B.

- pre vlakové trasy ad-hoc
 - 1) najneskôr *30 dní* pred časom odchodu z východiskovej stanice pre trasy kapacitnej rezervy RFC. Výnimky môže ŽSR dohodnúť s jednotlivými RFC jednotlivo. Tieto výnimky budú uverejňované na stránkach jednotlivých RFC.
 - 2) najneskôr *6 hodín* pred časom odchodu z východiskovej stanice pre ostatné predkonštruované trasy a trasy, ktoré je možné z predkonštruovaných trás poskladať,
 - 3) najneskôr *5 pracovných dní* pred časom odchodu z východiskovej stanice pre trasy vlakov vyžadujúcich konštrukciu osobitného cestovného poriadku, pre skúšobné jazdy vlaku a TBS,
 - 4) najneskôr *3 pracovné dni* pred dňom plánovanej jazdy do/z dopravne s výlukou dopravnej služby,

C) Pre zmeny parametrov pridelených trás (napr. mimoriadne zastavenie pravidelných vlakov osobnej dopravy)

C1) najneskôr *3/6 hodín* pred časom odchodu z východiskovej stanice.

- požiadavky na dopravu prázdnych osobných vozňov **bez cestujúcich** (t.j. jazdy do/z opravovaní), s neprekročením plánovaného normatívu vlaku - budú dopravcom ZSSK objednávané priamo u vlastného dispečerského aparátu ZSSK, u ostatných dopravcov prostredníctvom kancelárie OSS;
- požiadavky na posilové vozne **s cestujúcimi**, ktoré budú vedené v celej trase vlaku a nebudú prekračovať plánovaný normatív vlaku, budú dopravcom ZSSK objednávané priamo u vlastného dispečerského aparátu ZSSK, u ostatných dopravcov prostredníctvom kancelárie OSS;

C2) najneskôr *2 pracovné dni* pred dňom plánovaného zaradenia mimoriadnych vozňov do vlaku alebo mimoriadneho zastavenia vlaku,

- **ostatné prípady** (napríklad posilové vozne vedené len v časti trasy vlaku, objednávky trás vlakov) budú na základe objednávky spracovávané **kanceláriou OSS**.

Vzory objednávok vlakových trás a objednávok na zaradenie mimoriadnych vozňov do vlaku a mimoriadne zastavenie vlaku sú uvedené v prílohách 4.3.C a 4.3.D.

Platnosť objednaných vlakových trás

Platnosť objednaných vlakových trás je definovaná v predpise ŽSR SR 1012 „Prevádzkový informačný systém“:

- 24 hodín - Vlaky, ktoré si železničný podnik nepožiadaval odrieknuť a ktorých odchod z východiskového DB na železničnej sieti v správe ŽSR sa neuskutočnil do 24 hodín od plánovaného odchodu, budú v systéme PIS automaticky odrieknuté.
- 24 hodín - Ak je vlak odstavený v nácestnom DB dlhšie ako 24 hodín (od času príchodu do DB), systém PIS ho automaticky ukončí. Vlak sa môže odstaviť iba v nácestnom DB, nie vo východiskovom a končiacom DB (celkový čas odstavenia je 24 hodín).

4.4. PROCES PRIDEĽOVANIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

Pri pridelovaní kapacity infraštruktúry postupujú ŽSR nediskriminačne tak, aby nedošlo k zvýhodneniu niektorého žiadateľa.

ŽSR môžu v procese plánovania a koordinácie uprednostniť špecifické požiadavky na dopravné služby len vtedy, ak je ŽI preťažená.

Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku sú spracované formou vlakových trás.

Požiadavky železničných podnikov alebo iných žiadateľov na **vlakové trasy** sa spracúvajú podľa časového harmonogramu (pozri podkapitolu 4.3).

Všeobecné podmienky spracovania požiadaviek železničných podnikov:

- Vlakové trasy sa pridelujú po konštrukcii trás v súlade s kapacitnými možnosťami železničnej siete v správe ŽSR a v súlade s predpisom ŽSR DP8 „Tvorba pomôcok grafikonu vlakovej dopravy“.
- Pri zostave GVD je nutné dodržiavať všetky vypracované technologické postupy prác v ŽST, ako aj postupy dohodnuté medzi ŽSR a žiadateľmi.
- Ak nie sú vypracované konkrétne technologické postupy úkonov pre železničný podnik s uvedenými technologickými časmi spracovania vlaku v ŽST, ŽSR plánujú pri končiacich a východiskových vlakoch čas obsadenia koľaje paušálne na 120 minút. V prípade nedostatočnej kapacity staničných koľají môžu ŽSR určiť kratšie technologické časy po dohode so železničným podnikom a po vypracovaní technologických postupov úkonov pre konkrétne vlaky.
- Po konečnom návrhu cestovného poriadku vlaku (podľa harmonogramu) musí žiadateľ potvrdiť súhlas s jeho cestovným poriadkom do 10 dní. Ak žiadateľ nepotvrdí súhlas a zároveň požiadal o rovnakú kapacitu infraštruktúry iný žiadateľ, ŽSR môžu požadovanú kapacitu infraštruktúry prideliť tomuto inému žiadateľovi. V tomto prípade žiadateľ príde o ponúknutú trasu.
- V prípade meškania vlaku ŽSR nezaručujú dodržanie celkovej jazdnej doby vlaku. Tak isto nezaručujú možnosť vykonávania dohodnutých prepravných úkonov v nácestnej/cielovej ŽST. V prípade meškania vlakov je žiadateľ povinný sa informovať na dispečerskom aparáte ŽSR o možnosti vykonania dohodnutých prepravných úkonov podľa GVD v nácestnej/cielovej ŽST.

- V prípade nedodržania plánovaného odchodu vlaku z východiskovej/nácestnej ŽST a obsadenia dopravnej koľaje je dispečerský aparát ŽSR oprávnený z kapacitných dôvodov odmietnuť jazdu ďalších vlakov toho istého železničného podniku do/cez tejto/takúto ŽST.
- Požiadavky na vlakové trasy do ročného GVD a jeho plánovaných zmien doručené po termínoch uvedených v Harmonograme prác pre zostavu GVD (pozri podkapitolu 4.3.B.) sa spracovávajú (prideľujú vlakové trasy) v poradí podľa času doručenia žiadosti (riadia sa pravidlom „prednosť má časovo skôr doručená požiadavka o trasu“).

Vlakové trasy ad-hoc sa prideľujú v poradí podľa času doručenia žiadosti (riadia sa pravidlom „prednosť má časovo skôr doručená požiadavka o trasu“). V prípade doručenia žiadostí v rovnakom čase uplatnia ŽSR nasledovné pravidlá priority

1. dopravné služby vo verejnom záujme,
 2. dopravné služby osobnej dopravy,
 3. dopravné služby nákladnej dopravy,
 4. ostatné dopravné služby.
- Za doručenie požiadavky sa považuje **dátum a čas**:
 - a) evidencie v informačnom systéme,
V prípade poruchy IS je nevyhnutné doručenie písomnej požiadavky na vlakové trasy zo strany žiadateľa formou elektronickej pošty, faxom, listom.
 - b) doručenia správy poslanej formou elektronickej pošty, faxom, listom,
 - c) poslednej zmeny už doručenej požiadavky na vlakovú trasu, ktorá má zásadný vplyv na konštrukciu cestovného poriadku vlaku (napr. zmena smerovania trasy, zmena rýchlosti vlaku,...). To znamená, že ak pôvodná požiadavka bola doručená v termíne podľa Harmonogramu prác pre zostavu GVD a následné zmeny boli doručené po konečnom termíne, prioritou požiadavky je posudzovaná podľa času doručenia poslednej zmeny.

Ak pri spracovaní požiadaviek viacerých železničných podnikov alebo iných žiadateľov nastane časová kolízia (t.j. požiadavky na rovnakú časovú polohu pravidelného aj nepravidelného vlaku na rovnakom traťovom úseku), ŽSR vypracujú návrhy vlakových trás tak, aby čo najlepšie uspokojili požiadavky všetkých žiadateľov.

ŽSR sa pokúsia s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor rokováním. Toto rokovanie sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe poskytnú príslušným žiadateľom tieto informácie:

- a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach,
- b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach,
- c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach,
- d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese prideľovania kapacity infraštruktúry.

Tieto informácie sa v súlade s rešpektovaním obchodného tajomstva poskytnú bez toho, aby sa zverejnili totožnosť ostatných žiadateľov, pokiaľ dotknutí žiadatelia s týmto zverejnením nesúhlasili.

4.4.1. Proces koordinácie

Pri koordinácii majú ŽSR právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity infraštruktúry. ŽSR pri tomto návrhu postupujú podľa nasledovných zásad:

- Požiadavky na vlakové trasy do ročného GVD a jeho plánovaných zmien doručené v termínoch uvedených v Harmonograme prác pre zostavu GVD (pozri podkapitolu 4.3). Požiadavky doručené pred konečným termínom stanoveným v Harmonograme prác pre zostavu GVD majú vždy prioritu pred objednávkami doručenými po konečnom termíne. Medzi požiadavkami doručenými pred konečným termínom uplatnia ŽSR nasledovné pravidlá priority.

1. dopravné služby vo verejnom záujme
2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti pre osobnú dopravu, ktoré nespádajú pod bod 1
3. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti pre nákladnú dopravu
4. dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy, ktoré nespádajú pod bod 1., alebo 2.
5. dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy, ktoré nespádajú pod bod 3.
6. ostatné dopravné služby.

Žiadateľovi s prednosťou, stanovenou podľa uvedených zásad, ŽSR navrhnu vlakovú trasu v súlade s parametrami v jeho požiadavke, ostatným žiadateľom navrhnu vlakové trasy s parametrami odlišujúcimi sa od ich požiadaviek v čo najmenšom možnom rozsahu (t.j. alternatívne vlakové trasy).

4.4.2. Proces riešenia sporov

V prípadoch, ak žiadateľ nesúhlasí s vybavením jeho požiadaviek, môže svoj nesúhlas na vykonanú koordináciu vyjadriť písomne, a to do 3 pracovných dní odo dňa doručenia návrhu na pridelenie kapacity infraštruktúry ŽSR; nesúhlas musí byť odôvodnený. V prípade, ak žiadateľ bude reklamovať, resp. nebude súhlasiť s pridelenou kapacitou infraštruktúry, ŽSR musia najneskôr do 10 pracovných dní od doručenia reklamácie, resp. nesúhlasu, o tejto reklamáci, resp. nesúhlase rozhodnúť.

Ak žiadateľ nesúhlasí s rozhodnutím ŽSR alebo s postupmi pridelovacieho procesu ŽSR, má právo podať podnet na Dopravný úrad.

Dopravný úrad buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia a postupov ŽSR, alebo uzná oprávnenosť sťažnosti žiadateľa a vydá pokyn na nápravu.

4.4.3. Preťažená infraštruktúra

Preťaženou ŽI sa rozumie úsek železničnej siete, na ktorom aj po rokovaní so žiadateľmi a po koordinácii podľa podkapitoly 4.4.1 nie je možné v určitom období primerane uspokojiť dopyt po kapacite infraštruktúry. To isté sa vzťahuje aj na železničné trate alebo ich úseky, na ktorých sa predpokladá nedostatočná kapacita infraštruktúry v blízkej budúcnosti. Ak nastane takýto stav, ŽSR musia bezodkladne vyhlásiť sporný úsek železničnej siete za preťaženú ŽI (zverejniť na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Informácie pre dopravcov/Oznamy“). Zároveň musia uskutočniť kapacitnú analýzu; to neplatí, ak sa už uskutočňuje plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry.

Účelom kapacitnej analýzy je zistiť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré neumožňujú primerane vyhovieť všetkým požiadavkám všetkých žiadateľov, a navrhnúť spôsob, ktorý by to umožnil. Výsledkom kapacitnej analýzy je identifikácia príčin preťaženia ŽI a návrh opatrení, ktoré by mohli v krátkom až strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov odo dňa vyhlásenia ŽI za preťaženú.

ŽSR do šiestich mesiacov odo dňa skončenia kapacitnej analýzy vypracujú v spolupráci s užívateľmi preťaženej ŽI plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry.

Pri nedostatku kapacity infraštruktúry uplatnia ŽSR na hlavných tratiach nasledovné pravidlá priority:

1. dopravné služby vo verejnom záujme
2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti pre osobnú dopravu
3. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti pre nákladnú dopravu
4. dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy, ktoré nespádajú pod bod 1., alebo 2.
5. dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy, ktoré nespádajú pod bod 3.
6. ostatné dopravné služby.

Na ostatných tratiach uplatnia ŽSR nasledujúce pravidlá priority:

1. dopravné služby vo verejnom záujme,
2. dopravné služby osobnej dopravy,
3. dopravné služby nákladnej dopravy,
4. ostatné dopravné služby.

V prípade vyhlásenia traťového úseku v určitom období za preťažený, ponúknu ŽSR žiadateľom o kapacitu infraštruktúry vhodnú alternatívu. Žiadateľ nemusí súhlasiť s navrhovanou kapacitou infraštruktúry a môže podať návrh na vhodnú alternatívu sám.

ŽSR môžu vyzvať používateľa železničnej siete, aby sa vzdal vlakovej trasy, ktorú v priebehu jedného mesiaca využíval **menej ako 50 %**; to neplatí, ak nevyužívanie bolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré užívateľ nemohol ovplyvniť, najmä obmedzením prevádzky dráhy zo strany ŽSR. **Ak používateľ železničnej siete aj po výzve ŽSR využíva naďalej vlakovú trasu menej ako 50 %, ŽSR mu túto vlakovú trasu odoberú.**

4.4.4. Vplyv Rámcových dohôd

Na obdobie platnosti týchto „Podmienok používania železničnej siete“ neexistujú ŽSR žiadne uzatvorené Rámcové dohody.

ŽSR ako manažér infraštruktúry neuzatvára/neponúka možnosť uzatvoriť rámcové dohody so žiadateľmi.

4.5. PRIDELOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY PRE ÚDRŽBU A OBNOVU

Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania jej plánovanej údržby sa predkladajú v rovnakých termínoch a rovnakým spôsobom ako požiadavky na pridelenie vlakovej trasy. Kapacita infraštruktúry na vykonávanie plánovanej údržby a obnovy je zohľadnená pri pridelovaní kapacity infraštruktúry žiadateľom.

V prípade neplánovaných opráv a údržbárskych prác informujú ŽSR zainteresované strany čo najskôr o nedostupnosti kapacity infraštruktúry.

4.6. PRAVIDLÁ NEVYUŽÍVANIA A ODRIEKNUTIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

Kapacita infraštruktúry pridelená žiadateľovi nesmie byť prevedená na inú osobu.

Akokoľvek obchodovanie s pridelenou kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie žiadateľa z ďalšieho pridelovania kapacity infraštruktúry.

Využitie pridenej kapacity infraštruktúry železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

Pokiaľ žiadateľ nemôže využiť pridelenú kapacitu infraštruktúry z dôvodov na strane ŽSR, má právo využiť ponúkanú náhradnú kapacitu infraštruktúry (odklony). Táto náhradná kapacita infraštruktúry sa prideluje bezplatne.

Kapacita infraštruktúry sa považuje z pohľadu pridenej vlakovej trasy za využitú v konkrétnom dni, ak bola v tomto dni použitá aspoň medzi dvomi dopravnými bodmi. Použitím vlakovej trasy na jednom medzistaničnom úseku v jednom časovom období zaniká žiadateľovi právo na využitie vlakovej trasy na ďalších pôvodne pridelených úsekoch.

Ak žiadateľ zistí, že z jeho prevádzkových dôvodov nie je možné využiť pridelenú kapacitu infraštruktúry (realizovať jazdu vlaku), prípadne mieni obmedziť rozsah alebo početnosť jász vlakov v určitých dňoch alebo v určitom období, je povinný oznámiť túto skutočnosť ŽSR a vlak elektronicky odrieknuť (vzdať sa kapacity infraštruktúry). Vlaky, ktoré si železničný podnik nepožiadaval odrieknuť a ktorých odchod z východiskového DB na železničnej sieti v správe ŽSR sa neuskutočnil do 24 hodín od plánovaného odchodu, budú v systéme PIS automaticky odrieknuté.

Za odrieknutú vlakovú trasu bude železničnému podniku vyúčtovaný poplatok U₁ podľa podkapitoly 6.2.

Takto uvoľnená kapacita infraštruktúry môže byť potom/následne pridelená inému žiadateľovi.

4.6.1. Pravidlá pre žiadateľov s uzatvorenou Zmluvou o pridelení kapacity infraštruktúry

Pre využitie pridelenej vlakovej trasy musí žiadateľ určiť železničný podnik najneskôr 30 dní pred plánovaným odchodom vlaku z východiskového DB. Ak tak nespraví, za takúto nevyužitú vlakovú trasu bude žiadateľovi vyúčtovaný poplatok U₁ podľa kapitoly 6.

4.6.2. Nevyužívanie pridelenej kapacity infraštruktúry

ŽSR sú oprávnené odobrať žiadateľovi pridelenú kapacitu infraštruktúry v prípade, ak:

- bola využívaná pod stanovený limit alebo nebola využívaná v priebehu jedného mesiaca;
- železničný podnik prestal spĺňať podmienky poskytovania dopravných služieb na železničnej sieti v správe ŽSR uvedených v podkapitole 2.2. týchto Podmienok používania železničnej siete;
- žiadateľ neuhradil vyfakturovanú cenu za prístup k ŽI podľa podkapitoly 6.7 týchto Podmienok používania železničnej siete;
- železničný podnik používa železničnú infraštruktúru v rozpore s pridelenou kapacitou infraštruktúry;
- na infraštruktúre susedného MI bola trasa odrieknutá, príp. odobratá kapacita infraštruktúry.

Pri nízkom využívaní pridelenej kapacity infraštruktúry môžu ŽSR ponúknuť žiadateľovi alternatívnu trasu podľa dostupnej kapacity infraštruktúry, alebo odobrať pridelenú kapacitu infraštruktúry, ak žiadateľ do 10 dní neprijme túto ponuku. Tento postup ŽSR uplatnia, ak používateľ v priebehu jedného mesiaca využil pridelenú kapacitu infraštruktúry pod hranicou nasledovných limitov:

1. Ak iný objednávateľ požaduje vlakovú trasu v kolidujúcej časovej polohe a pôvodná vlaková trasa bola využitá menej ako na 50 %.
2. Ak pri využívaní pridelenej kapacity infraštruktúry dochádza z viny železničného podniku k pravidelnému meškaniu vlaku o viac ako 20 min v prípadoch prekračujúcich 50% počtu odjazdených vlakových trás.
3. Po treťom prekročení plánovaného času pobytu vlaku v ŽST z dohodnutých prepravných dôvodov s následkom druhotného meškania vlakov iných železničných podnikov.

ŽSR môžu vyzvať používateľa železničnej siete, aby sa vzdal vlakovej trasy, ktorú v priebehu jedného mesiaca využíval **menej ako 50 %**; to neplatí, ak nevyužívanie bolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré užívateľ nemohol ovplyvniť, najmä obmedzením prevádzky dráhy zo strany ŽSR. **Ak používateľ železničnej siete aj po výzve ŽSR využíva naďalej vlakovú trasu menej ako 50 %, ŽSR mu túto vlakovú trasu odoberú.**

4.7. PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK, NEBEZPEČNÉHO TOVARU, SKÚŠOBNÉ JAZDY A TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÉ SKÚŠKY KOLAJOVÝCH VOZIDIEL

Ak železničný podnik plánuje prepravovať tovar, ktorého doprava si vyžaduje mimoriadne opatrenia, je povinný uviesť takúto skutočnosť v žiadosti o vlakovú trasu. Na základe zhodnotenia potrebných dopravných opatrení ŽSR navrhne vhodnú vlakovú trasu a uvedú podmienky, za ktorých sa môže doprava uskutočniť.

Od 06.06.2016 je možné podávať „Žiadosť o súhlas k preprave mimoriadnej zásielky“ aj elektronicky cez „Web formulár“, ktorý je umiestnený na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Iné

služby/Mimoriadne zásielky“. Elektronická žiadosť plnohodnotne nahrádza „Žiadosť o súhlas k preprave mimoriadnej zásielky“ vo formáte pdf, xls alebo doc. Táto nová forma žiadosti je obsahovo rozšírenejšia a je užívateľsky komfortnejšia pre obidve strany – objednávateľa prepravy mimoriadnej zásielky, ako aj tvorcu povolenia na prepravu mimoriadnej zásielky – URMIZU. URMIZA bude akceptovať obidve formy žiadosti – či už prostredníctvom Web formulára alebo vyplnené tlačivo vo formáte pdf, xls alebo doc. Nie je potrebné zasielať obidve formy žiadosti.

Skúšobné jazdy a technicko-bezpečnostné skúšky koľajových vozidiel (TBS KV) sa riadia podmienkami uvedenými v predpisoch ŽSR Z1 a Z8 a v tabuľke 5 príslušných ZCP.

Ak železničný podnik požaduje vykonať skúšobné jazdy alebo TBS KV rýchlosťami neprekračujúcimi traťovú rýchlosť a pre dané jazdy je možné prideliť vhodné vlakové trasy z platného GVD, túto požiadavku vybaví dispečerský aparát ŽSR. Žiadosť o takéto vlakové trasy posielajú železničný podnik prostredníctvom IS PIS (aplikácia Objednávka trasy).

Ak železničný podnik požaduje vykonať skúšobné jazdy alebo TBS KV:

- rýchlosťami prekračujúcimi traťovú rýchlosť,
- rýchlosťami neprekračujúcimi traťovú rýchlosť, avšak so zvláštnymi požiadavkami (napr. s výrazným prekročením jazdných časov),
- vypracovaním osobitného cestovného poriadku,
- pre ktoré sa vzhľadom na parametre vlaku nenachádza v platnom GVD vhodná vlaková trasa, potom takéto požiadavky môžu byť realizované len na základe instradačného telegramu vydaného Odborom dopravy GR ŽSR, v ktorom budú určené všetky podmienky na vykonávanie takejto skúšobnej jazdy alebo TBS KV.

O vydanie instradačného telegramu s osobitným CP musí železničný podnik požiadať Odbor dopravy GR ŽSR prostredníctvom PIS VDS PT najneskôr 5 pracovných dní pred plánovaným vykonaním skúšobnej jazdy, resp. TBS KV.

4.8. ŠPECIÁLNE OPATRENIA UPLATŇOVANÉ V PRÍPADE PORÚCH

4.8.1. Princípy

Ak sú jazdy vlakov narušené nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo technickou poruchou, urobí ŽSR všetky opatrenia potrebné na čo najskoršie obnovenie bežného stavu. V prípade nehôd, mimoriadnych udalostí alebo vážneho narušenia jazd vlakov sa uplatňujú postupy uvedené v Zmluve o PŽI, v Prílohách č. 2 a 7.

Každú poruchu na zariadeniach ŽSR, ktorú zistia zamestnanci železničného podniku, musia ohlásiť ihneď osobe riadiacej dopravu na ŽSR (výpravca, dispečer...). Tá urobí všetky kroky na zabránenie novej nehode alebo mimoriadnej udalosti. Ak je potrebné prerušiť prevádzku na danom úseku, oznámia tento stav ŽSR všetkým železničným podnikom s predpokladaným časovým údajom prerušenia.

4.8.2. Prevádzkové opatrenia

Pri riadení dopravy na ŽSR sa postupuje podľa platného GVD. Pri mimoriadnostiach majúcich vplyv na plnenie GVD (nie je dôležité, či boli spôsobené ŽSR alebo železničným podnikom) sa uplatňuje operatívne riadenie dopravy na ŽSR. Cieľom operatívneho riadenia dopravy na ŽSR je najmä:

- a) plnenie GVD,
- b) zabezpečenie podmienok plynulého prijímania a odovzdávania vlakov,
- c) plnenie odsúhlaseného zmenového plánu zostaveného z aktuálnych požiadaviek železničných podnikov,
- d) zabezpečovanie dopravy pri mimoriadnych udalostiach.

Prioritu pre jazdy vlakov v prípade mimoriadností v doprave (meškania vlakov, výluka koľaje, odklon vlaku pre nezjazdnosť traťového úseku, zavedenie mimoriadnych vlakov) určuje predpis ŽSR Z1, čl. 1277:

- a) súrne pomocné vlaky;
- b) mimoriadne vlaky vo všeobecnom záujme (označené prepravy v záujme štátu);
- c) medzištátne Ex, R vlaky;
- d) vnútroštátne Ex, R vlaky a medzištátne Nex, Os vlaky;
- e) vnútroštátne Os vlaky;
- f) vnútroštátne Nex a Sv vlaky;
- g) ostatné medzištátne vlaky nákladnej dopravy;
- h) ostatné vnútroštátne vlaky nákladnej dopravy;
- i) vlaky osobitného určenia.

Jazdy HKV a súpravových vlakov na vlaky uvedené v písmenách c), d) a e) majú prioritu jazdy ako druh vlaku, na ktorý sú určené.

Ak sa nemôže jazda vlaku uskutočniť po pôvodne plánovanej vlakovej trase, ŽSR navrhnu železničnému podniku riešenie situácie, ku ktorému sa železničný podnik vyjadrí, prípadne navrhne iné riešenie. V zásade môžu nastať nasledovné prípady:

- a) Vlak sa ukončí a nebude pokračovať v pôvodne plánovanej vlakovej trase. V osobnej doprave môže byť zavedená náhradná autobusová doprava;
- b) Vlak bude čakať v dopravnom bode nachádzajúcom sa na pôvodnej vlakovej trase na skončenie dôvodu, kvôli ktorému by mal ísť vlak po odklonovej trase – jazda vlaku po odklonovej trase sa neuskutoční;
- c) Vlak pôjde na základe súhlasu železničného podniku po odklonovej trase.

4.8.3. Plánované obmedzenia dopravy

ŽSR spracovávajú strategické dlhodobé a strednodobé investičné plány rozvoja ŽI. Tieto investičné plány sú následne zapracované do ročného plánu výluk tratí, ktorý je zverejnený na webovom sídle ŽSR. Plán modernizácie tratí zaradených do železničných koridorov nákladnej dopravy je zverejnený na webových sídlach jednotlivých koridorov (uvedených v podkapitole 1.9.).

ŽSR upresňujú uvedené plány v ročnom pláne výluk, ktorý je podkladom pre následnú tvorbu mesačných plánov výluk. Mesačné plány výluk konzultujú ŽSR so zainteresovanými stranami. Pri týchto konzultáciách podajú železničné podniky návrh na úpravu dotknutých vlakových trás.

Zoznamy plánovaných výluk sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Výluky“.

4.8.4. Neplánované obmedzenia dopravy

V prípade prerušenia prevádzky na príslušnej trati, núdze a absolútnej nevyhnutnosti môžu ŽSR aj bez predchádzajúceho oznámenia odobrať pridelenú vlakovú trasu na čas nevyhnutne potrebný na obnovu prevádzkového stavu. Každé takéto prerušenie prevádzky s odhadovaným časovým údajom oznámia ŽSR železničnému podniku s návrhom riešenia situácie. Železničný podnik sa k predloženému návrhu vyjadrí, prípadne predloží vlastný návrh ako postupovať v jazde dotknutého vlaku (ukončenie jazdy vlaku, NAD, počkanie na odstránenie príčiny prerušenia prevádzky, presmerovanie vlaku na odklonovú trať,...).

4.9. PRIDELLENIE KAPACITY PRE SERVISNÉ ZARIADENIA

4.9.1. Dopravné body s koľajami poskytujúcich službu odstavných koľají

Železničný podnik v prípade plánovaného dlhodobejšieho odstavenia vozňa/vozňov požiadava telefonicky dispečerský aparát ŽSR o odstavenie vozňa/vozňov, prípadne celej vlakovej súpravy v DB s koľajami poskytujúcimi službu odstavných koľají. Dispečerský aparát na základe aktuálnej prevádzkovej situácie požiadavke vyhovie alebo navrhne iný DB. V prípade prevádzkového (operatívneho) odstavenia vozňa/vozňov nie je požiadavka na odstavenie potrebná. Začiatok a koniec pobytu vozňa sa zaznamená do informačného systému dátumom (kalendárny deň) a časom (hodina a minúta) príchodu a odchodu vozňa z DB.

4.9.2. Pridelenie kapacity MPPD

4.9.2.1. Žiadosť o pridelenie kapacity MPPD

Železničný podnik (ďalej aj „žiadateľ“) zašle písomnú žiadosť o pridelenie kapacity MPPD na adresu prevádzkovateľa: Správa majetku ŽSR Bratislava (ďalej aj „SM ŽSR BA“), Holekova 6, 811 04 Bratislava alebo e-mailom na sekretariát SM ŽSR BA: SM.BA@zsr.sk. Žiadosť musí byť podpísaná osobou oprávnenou podpisovať za železničný podnik. Žiadateľ v žiadosti uvedie minimálne údaje z prílohy 3.6.10 (Zoznam miest na predaj prepravných dokladov), ktorými sú:

- číslo miestnosti
- budova
- názov dopravného bodu
- označenie miestnosti
- plocha vzťahujúca sa k MPPD, o ktorého pridelenie má záujem.

V prípade záujmu o umiestnenie samoobslužných zariadení (automatov) alebo stánkov, kioskov apod. žiadateľ v žiadosti uvedie tieto údaje:

- názov dopravného bodu,
- počet samoobslužných zariadení (automatov) alebo stánkov, kioskov apod., ktoré chce umiestniť,
- identifikáciu samoobslužných zariadení (automatov) alebo stánkov, kioskov apod. (pôdorys v cm, parametre š/v/h cm),
- lokalizáciu umiestnenia zariadenia, zakreslenú v situačnom nákrese, príp. popis lokalizácie.

Zároveň v žiadosti uvedenie časové rozpätie, resp. časové obdobie užívania MPPD počas platnosti GVD.

ŽSR pridelujú kapacitu MPPD maximálne na obdobie platnosti jedného GVD.

Lehoty stanovené na spracovanie žiadosti podanej železničným podnikom:

- 1) podanie žiadosti železničným podnikom v lehote najskôr 10 mesiacov a najneskôr 4 mesiace pred začiatkom platnosti GVD
- 2) posúdenie či bola žiadosť riadne podaná a či obsahuje všetky požadované informácie podľa týchto Podmienok používania železničnej siete potrebné na jej riadne vybavenie bez zbytočného odkladu, najneskôr však do 14 kalendárnych dní od doručenia žiadosti
- 3) vyzvanie železničného podniku v lehote najneskôr do 21 kalendárnych dní od doručenia žiadosti na doplnenie údajov chýbajúcich v žiadosti
- 4) zaslanie chýbajúcich údajov najneskôr do 7 kalendárnych dní od doručenia výzvy; ak žiadateľ do stanoveného termínu tieto informácie nepredloží, ŽSR v takomto prípade žiadosť zamietnu
- 5) vyhodnotenie žiadosti a zaslanie oznámenia železničnému podniku o vyhodnotení žiadosti v lehote najneskôr 60 dní pred začiatkom platnosti GVD.

V prípade kladného vyhovenia žiadosti železničným podnikom ŽSR uzatvoria zmluvu o užívaní MPPD (ďalej aj „Zmluva“), ktorej neoddeliteľnou súčasťou bude príloha so zoznam pridelenej kapacity MPPD na príslušné obdobie trvania GVD. Právo na prístup k železničnej infraštruktúre a službám týkajúcim sa železničnej dopravy je neprevoditeľné na iných žiadateľov.

Ak žiadateľ nemá v úmysle využiť právo na prístup k servisnému zariadeniu alebo službe týkajúcej sa železničnej dopravy udelené ŽSR, informuje o tom ŽSR bez zbytočného odkladu.

Na žiadosť „ad hoc“ alebo oneskorenú žiadosť železničného podniku reagujú ŽSR bez zbytočného odkladu, najneskôr však do 5 pracovných dní od jej doručenia. Lehoty stanovené v bode 2) až 4) sa primerane použijú aj na žiadosť „ad hoc“ a oneskorenú žiadosť, ktorú ŽSR vyhodnotia a zašlú oznámenie o jej vyhodnotení železničnému podniku najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti „ad hoc“ alebo oneskorenej žiadosti ŽSR.

Na zachovanie vyššie uvedených lehôt stačí odovzdanie zásielky na poštovú prepravu alebo vykonanie úkonu formou e-mailu v posledný deň lehoty.

4.9.2.2. Proces koordinácie

Ak ŽSR dostanú žiadosť o pridelenie kapacity MPPD, ktorá kolидуje s inou žiadosťou alebo sa týka už pridelennej kapacity MPPD, začnú podľa potreby proces koordinácie s dotknutými žiadateľmi s cieľom zabezpečiť zosúladenie všetkých žiadostí. V rámci koordinačného procesu majú ŽSR a žiadatelia právo prizvať regulačný orgán ako pozorovateľa. Ak ani po vykonaní koordinačného postupu nie je možné vyhovieť všetkým žiadostiam o prístup k MPPD, ŽSR o tom bez zbytočného odkladu informujú dotknutého žiadateľa. ŽSR v spolupráci s dotknutými žiadateľmi posúdia reálne alternatívy podľa čl.12 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22.novembra 2017.

V prípade, že nie je možné uspokojiť všetky uplatnené požiadavky žiadateľov, ŽSR sú oprávnené prednostne prideliť kapacitu žiadateľovi, ktorý:

1. zabezpečuje pravidelnú osobnú dopravu v dopravnom bode na základe pridelenia vlakových trás t.zn. prihliada sa na plánovaný počet vlakov žiadateľa zastavujúcich v dopravnom bode. V dopravných bodoch s väčším počtom ponúkaných MPPD sa pridelí kapacita pomerovo k pridelenj kapacity vlakových trás,
2. má v čase podania žiadosti už uzatvorenú zmluvu o používaní MPPD,
3. má v čase podania žiadosti uzatvorenú zmluvu vo verejnom záujme, ktorej predmetom je poskytovanie dopravných služieb v dopravných bodoch, v ktorých ŽP žiada pridelenie kapacity MPPD,
4. najskôr predložil žiadosť o pridelenie kapacity.

Ak ŽSR a žiadateľ dospejú k záveru, že reálne alternatívy neexistujú a žiadosti o pridelenie kapacity MPPD nemožno po koordinačnom postupe vyhovieť, ŽSR môžu žiadosť zamietnuť.

V rámci koordinačného procesu majú ŽSR a žiadatelia právo prizvať regulačný orgán ako pozorovateľa.

4.10. NÁHRADNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Náhradná autobusová doprava (ďalej len „NAD“) je autobusová osobná doprava prevádzkovaná pri plánovanom alebo neplánovanom prerušení železničnej dopravy na železničných tratiach a/alebo špeciálnej dráhe.

NAD môže byť realizovaná z dôvodov, ktoré vznikli na strane manažéra infraštruktúry, železničného podniku, vyššej moci, alebo tretej strany a kvôli ktorým nemôže, resp. nie je schopný železničný podnik poskytovať dopravné služby na dráhe.

Počas obdobia trvania NAD z dôvodov, ktoré vznikli na strane manažéra infraštruktúry, nebude železničnému podniku fakturovaný poplatok U1, podľa kapitoly 6.2, časť I. Úhrady za minimálny prístupový balík Podmienok používania železničnej siete za nevyužitú trasu.

Počas obdobia trvania NAD z dôvodov, ktoré vznikli na strane železničného podniku, bude železničnému podniku fakturovaný poplatok U1, podľa kapitoly 6.2, časť I. Úhrady za minimálny prístupový balík Podmienok používania železničnej siete za nevyužitú trasu.

NAD môže prevádzkovať železničný podnik alebo ním poverená osoba, pokiaľ má platnú dopravnú licenciu, koncesiu alebo iné oprávnenie, ktorá ju v zmysle zákona č. 56/2012 Z.z. oprávňuje na poskytovanie dopravných služieb verejnosti na základe prepravnej zmluvy, a to v osobnej doprave na základe zmluvy o preprave osôb.

Pokiaľ je v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre uvedené, že NAD zabezpečuje ŽP na svoje náklady, znamená to, že ŽP nemá nárok na refundáciu týchto nákladov zo strany MI. Pokiaľ nie je v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre uvedené, že NAD zabezpečuje ŽP na náklady MI, znamená to, že ŽP zabezpečuje NAD na svoje náklady a zároveň nemá nárok na refundáciu týchto nákladov zo strany MI.

Ak sa železničný podnik chystá realizovať NAD, je povinný o tomto bezodkladne informovať manažéra infraštruktúry a spoločne sa dohodnúť na jej realizácii, najmä na trvaní NAD a úprave alebo odriekaní vlakových trás.

NAD sa riadi cestovným poriadkom nahradzovaného vlaku. Pre NAD platia všetky prevádzkové pravidlá a pomôcky GVD, platné vo vzťahu k cestujúcej verejnosti ako pre vlak (vyhlasovanie, výprava, prestupné nadväznosti, zber dynamickým informácií pohybu NAD a pod.).

Ak železničný podnik zabezpečí NAD, namiesto dotknutej pridelenej vlakovej trasy alebo jej časti, toto sa nepovažuje za využitie pridelenej kapacity železničnej infraštruktúry. V období, kedy železničný podnik nevyužíva pridelenú kapacitu dráhy, môže manažér infraštruktúry takto uvoľnenú kapacitu dráhy (časovú polohu trasy) prideliť inému žiadateľovi.

5. SLUŽBY

5.1. ÚVOD

V podkapitolách 5.2 až 5.5 sú uvedené 4 skupiny služieb, ktoré poskytujú ŽSR alebo iní poskytovatelia služieb všetkým železničným podnikom nediskriminačným spôsobom.

5.2. MINIMÁLNY PRÍSTUPOVÝ BALÍK

ŽSR poskytujú minimálny prístupový balík, ktorý obsahuje:

- a) spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry,
- b) právo na využitie kapacity infraštruktúry, ktorá je poskytnutá,
- c) použitie ŽI, výhybiek a odbočiek,
- d) riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,
- e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii,
- f) ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita.

Úhrada za používanie týchto služieb je súčasťou úhrady za prístup k ŽI uvedenej v podkapitole 6.3.1.

5.3. PRÍSTUP VRÁTANE TRAŤOVÉHO PRÍSTUPU K SERVISNÝM ZARIADENIAM A K SLUŽBÁM POSKYTOVANÝM V TÝCHTO ZARIADENIACH

Železničný podnik má nárok na prístup vrátane traťového prístupu k servisným zariadeniam a službám uvedených v podkapitolách 5.3.1.1 až 5.3.2.2, ktoré poskytujú:

- ŽSR na základe zmluvy o PŽI, alebo samostatne uzatvorených zmlúv, pokiaľ sa to vyžaduje. .
- Iní prevádzkovatelia servisných zariadení a poskytovatelia služieb v týchto zariadeniach na základe podmienok uverejnených na ich webových sídlach.

5.3.1. Prístup k servisným zariadeniam

5.3.1.1. Stanice osobnej dopravy

Osobné stanice sú všetky dopravné body určené pre nástup a výstup cestujúcich.

Prevádzkovateľom osobných staníc ŽSR sú ŽSR.

- Prístup do týchto staníc poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe Zmluvy o PŽI.
- Prístup je spoplatnený podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018 Dopravného úradu, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam (ďalej len „Opatrenie č. 2/2018“) (písmeno a)) a uvedený v podkapitole 6.3.2.

Zoznam osobných staníc a zastávok ŽSR s ich technickým vybavením a s poskytovanými službami cestujúcej verejnosti je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR a

Rozsah poskytovaných služieb a ich ocenenie v Termináli integrovanej osobnej prepravy v Moldave nad Bodvou mesto je popísaný v „Produktovom katalógu služieb TIOP Moldava nad Bodvou mesto“ (príloha 5.3.1.1.).

5.3.1.2. Nákladné terminály

Prevádzkovateľom nákladných terminálov sú:

- A. ŽSR,
- B. iné subjekty.

ad A.

- Prístup do nákladných terminálov vo vlastníctve/v správe ŽSR poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe Zmluvy o PŽI.
- Prístup je spoplatnený podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018 (písmeno c)) a uvedený v podkapitole 6.3.2.

Zoznam nákladných terminálov ŽSR s ich technickým vybavením je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR.

ad B.

- Prístup do nákladných terminálov vo vlastníctve/v správe iných subjektov je poskytovaný na základe podmienok, ktoré určí príslušný vlastník/prevádzkovateľ.

Zoznam nákladných terminálov iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a odkaz na ich webové sídla je uvedený v prílohe 5.3.1.2.A (vlečky) a 5.3.1.2.B (TKD).

5.3.1.3. Zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie

Prevádzkovateľom zriaďovacích staníc a zariadení na zoraďovanie a posun vlakov sú ŽSR.

- Prístup do týchto staníc poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe Zmluvy o PŽI.
- Prístup je spoplatnený podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018 (písmeno c)) a uvedený v podkapitole 6.3.2.

Zoznam zriaďovacích staníc ŽSR s ich technickým vybavením je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR.

5.3.1.4. Dopravné body s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají

ŽSR na základe aktuálnej prevádzkovej situácie a po dohode so železničným podnikom určujú konkrétne DB s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají, v ktorých sa vozne odstavajú na potrebný čas. Prístup do takto určených staníc poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe Zmluvy o PŽI.

Prístup je spoplatnený podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018 (písmeno d)).

5.3.1.5. Zariadenia na opravu a údržbu koľajových vozidiel

Zariadenia na opravu a údržbu koľajových vozidiel sú údržbárske zariadenia okrem zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich špecifické zariadenia (tieto sú uvedené v podkapitole 5.5.4.).

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom takýchto zariadení.

Prístup do zariadení na opravu a údržbu koľajových vozidiel vo vlastníctve/v správe iných subjektov je poskytovaný na základe podmienok, ktoré určí príslušný vlastník/prevádzkovateľ.

Zoznam takýchto zariadení iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a odkaz na ich webové sídla bude po doručení údajov uvedený v prílohe 5.3.1.5.

5.3.1.6. Iné technické zariadenia, vrátane zariadení na čistenie a umývanie KV

Iné technické zariadenia, vrátane zariadení na čistenie a umývanie KV, sú zariadenia určené na odstavenie vozňov a súprav predovšetkým za účelom ich čistenia a umývania.

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom takýchto zariadení.

Prístup do týchto technických zariadení vo vlastníctve/v správe iných subjektov je poskytovaný na základe podmienok, ktoré určí príslušný vlastník/prevádzkovateľ.

Zoznam takýchto zariadení iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a odkaz na ich webové sídla bude po doručení údajov uvedený v prílohe 5.3.1.5.

5.3.1.7. Zariadenia v prístavoch

Zariadenia v prístavoch sú také zariadenia, ktoré sa nachádzajú v priestoroch prístavov a sú určené pre činnosti súvisiace so zmenou druhu dopravy (voda – železnica/cesta).

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom takýchto zariadení.

Prístup do takýchto zariadení v prístavoch vo vlastníctve/v správe iných subjektov je poskytovaný na základe podmienok, ktoré určí príslušný vlastník/prevádzkovateľ.

So železničnou sieťou v správe ŽSR sú spojené 2 vnútrozemské prístavy: Bratislava Pálenisko a Komárno.

Bližšie informácie o zariadeniach v prístavoch môže poskytnúť ich vlastník - Slovenská plavba a prístavy, a.s. Bratislava, na webovom sídle www.spap.sk.

5.3.1.8. Pomocné zariadenia

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom pomocných zariadení a neevídujú ani žiadne iné pomocné zariadenia vo vlastníctve/v správe iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR.

5.3.1.9. Doplnenie a dodávka paliva

Zariadenia na doplnenie a dodávku paliva sú zariadenia, ktoré umožňujú čerpať palivo do HKV.

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom takýchto zariadení.

Prístup do zariadení na doplnenie a dodávku paliva vo vlastníctve/v správe iných subjektov je poskytovaný na základe podmienok, ktoré určí príslušný vlastník/prevádzkovateľ.

Zoznam takýchto zariadení iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a odkaz na ich webové sídla bude po doručení údajov uvedený v prílohe 5.3.1.5.

5.3.1.10. Miesta predaja prepravných dokladov

V prípade kladného vyhovenia žiadosti železničného podniku, ŽSR uzatvoria Zmluvu o užívaní MPPD (ďalej aj „Zmluva“), ktorej neoddeliteľnou súčasťou bude príloha so zoznamom pridelenej kapacity MPPD na príslušné obdobie trvania platnosti GVD, ak už nemá túto Zmluvu železničný podnik so ŽSR uzatvorenú. Ak už takúto Zmluvu uzatvorenú má, ŽSR uzatvoria so železničným podnikom dodatok k Zmluve. Tento postup sa analogicky použije aj v prípade kladného vybavenia žiadosti „ad hoc“ a oneskorenej žiadosti. Právo na prístup k týmto servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej osobnej dopravy je neprevoditeľné na iných žiadateľov.

Ak žiadateľ nemá v úmysle využiť vyššie uvedené právo na prístup k servisnému zariadeniu alebo službe týkajúcej sa železničnej osobnej dopravy udelené ŽSR, informuje o tom ŽSR bez zbytočného odkladu.

ŽSR odovzdávajú MPPD žiadateľom na obdobie platnosti jedného GVD prostredníctvom protokolu o odovzdaní a prevzatí MPPD (ďalej aj „Protokol“), ktorému predchádza uzavretie Zmluvy o užívaní MPPD. Všeobecné podmienky užívania služieb prístupu k MPPD (ďalej aj „VPU“) sú súčasťou Zmluvy uzatvorenej medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom. Vzor zmluvy o užívaní MPPD je uvedený v prílohe 5.3.1.10.A a Všeobecné podmienky užívania služieb prístupu k MPPD sú uvedené v prílohe 5.3.1.10.B.

Prístup k SZ je spoplatnený podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018 (písmeno b)).

5.3.2. Poskytovanie služieb v servisných zariadeniach

5.3.2.1. Posun

ŽSR poskytujú služby posunu a technickej kancelárie v hlavnej činnosti ako súčasť používania železničnej infraštruktúry.

Informácie o poskytovaní služby posunu a technickej kancelárie sú uvedené v prílohe 5.3.2.1.

5.3.2.2. Verejný terminál intermodálnej dopravy

Rozsah činností vo verejnom terminály intermodálnej dopravy je popísaný v prílohe 5.3.2.2, ktorá bude doplnená po uvedení verejného terminálu do prevádzky.

Spoplatnenie služieb vo verejnom terminály intermodálnej dopravy bude uvedené v podkapitole 6.3.3.

5.4. DOPLNKOVÉ SLUŽBY

5.4.1. Trakčný prúd

ŽSR poskytujú službu dodávania trakčného prúdu pre HKV na nediskriminačnom princípe.

V prípade, že železničný podnik bude používať HKV elektrickej trakcie, má právo uzatvoriť zmluvu o odbere trakčného prúdu so ŽSR– Železničná energetika (kontakt v prílohe 1.8).

Túto zmluvu na odber trakčného prúdu musí mať železničný podnik uzavretú aj v nasledovných prípadoch:

- ak používa HKV elektrickej trakcie na posun,
- ak iný železničný podnik spolupracujúci s príslušným železničným podnikom používa HKV elektrickej trakcie pre jazdu vlaku do PS na železničnej sieti v správe ŽSR (s výnimkou PS Bratislava-Petržalka).

5.4.2. Služby pre vlaky

Predkurovanie vlakov osobnej dopravy

ŽSR ponúkajú v staniciach vybavených špeciálnymi stojanmi elektrickej energie možnosť vykurovania, klimatizácie atď. V tomto prípade sa stanoví v technologických postupoch prác časový údaj pristavenia a pripojenia vlakových súprav k týmto stojanom elektrickej energie.

Železničný podnik môže využívať túto službu na základe uzatvorenia osobitnej zmluvy so ŽSR – Železničná energetika(kontakt v prílohe 1.8.).

Zoznam takýchto zariadení je uvedený v aplikácii Info Mapa ŽSR a v prílohe 5.4.2.

Spoplatnenie dodávky elektrickej energie na účely predkurovania je uvedené v podkapitole 6.3.4.

5.4.3. Služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru

Ak železničný podnik požaduje služby pri doprave mimoriadnej zásielky (napr. sprevádzanie vlaku personálom ŽSR, prerušenie výluky dopravnej služby, demontáž a montáž prístreškov nástupišť, a pod.) alebo nebezpečného tovaru (napr. doplnkové služby pri preprave rádioaktívneho materiálu), musí ich uviesť v žiadosti o túto dopravu. V závislosti od charakteru konkrétnej dopravy určia ŽSR v podmienkach povolenia na dopravu mimoriadnej zásielky, ktoré služby budú železničnému podniku poskytnuté. Spoplatnenie poskytnutia takýchto služieb je stanovené „Smernicou pre poskytovanie doplnkových služieb pre železničné podniky pri prepravách mimoriadnych zásielok s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“, ktorá je zverejnená na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“.

5.4.4. Ďalšie doplnkové služby

Spracovanie štúdie trasy – Žiadatelia môžu kedykoľvek písomnou alebo elektronickou formou (PCS, IS PIS Dopravca) požiadať Odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v prílohe 1.8.) o vypracovanie štúdie trasy za účelom plánovania existujúcich alebo výhľadových prepráv. Vypracovaná štúdia nemá charakter pridelennej kapacity infraštruktúry a nezaväzuje ŽSR poskytnúť žiadateľovi prioritu pri pridelení vlakovkej trasy do GVD. Štúdia môže slúžiť ako podklad pre zadanie objednávky vlakovkej trasy v termínoch stanovených **Harmonogramom prác pre zostavu GVD** a jeho zmien (v podkapitole 4.3.). Vlaková trasa vypracovaná podľa takejto objednávky sa však môže odchyľovať od spracovanej štúdie.

Služba je poskytovaná bezplatne.

5.5. VEDĽAJŠIE SLUŽBY

5.5.1. Prístup k telekomunikačnej sieti

ŽSR poskytujú služby dátové, hlasové, internetové a prenájom digitálnych okruhov a sietí. Na tento účel je potrebné uzatvoriť osobitné zmluvy so ŽSR – Železničné telekomunikácie (kontakt v prílohe 1.8.). Podmienky poskytovania služieb telekomunikácie a informatiky a spoplatnenie týchto služieb je zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Verejnost' a médiá/O nás/Vnútorne organizačné jednotky / Železničné telekomunikácie Bratislava“.

5.5.2. Poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo

ŽSR poskytujú za úhradu tieto ďalšie služby:

- a) Poskytovanie predpisov. Predpisy si železničný podnik objednáva na vlastné náklady v Centre logistiky a obstarávania (CLaO) SL Trnava – Dotačný sklad Bratislava hlavná stanica (Predstaničné námestie 1, tel.: +421-2-2029 4242).
- b) Komerčné služby.
Komerčné služby, ktoré vykonáva zamestnanec ŽSR na základe objednávky železničného podniku v konkrétnom dopravnom bode, sú predmetom samostatnej fakturácie medzi ŽSR a železničným podnikom, pričom fakturovaná čiastka zodpovedá priemernej jednotkovej cene za príslušnú komerčnú službu (samostatne na osobnú a nákladnú dopravu) a výkonu v konkrétnom dopravnom bode. Železničný podnik uzatvorí zmluvu s príslušným OR ŽSR.

5.5.3. Technické kontroly koľajových vozidiel

Technické kontroly koľajových vozidiel vykonáva ŽSR - Výskumný a vývojový ústav železníc. Viac informácií je zverejnených na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Verejnost' a médiá/O nás/Vnútorne organizačné jednotky/ Výskumný a vývojový ústav železníc/Produkty a služby/Technické kontroly“.

Za technický stav KV zodpovedá železničný podnik. Postup pri zistení chyby na KV zamestnancom ŽSR je uvedený v Zmluve o PŽI.

Zoznam zariadení iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR, ktoré poskytujú tento typ služby, a odkazy na ich webové sídla sú uvedené v prílohe 5.3.1.5.

5.5.4. Špecializované služby opravy a údržby koľajových vozidiel veľkého rozsahu

ŽSR neposkytujú špecializované služby opravy a údržby KV veľkého rozsahu.

Zoznam zariadení iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR, ktoré poskytujú tento typ služby, a odkazy na ich webové sídla sú uvedené v prílohe 5.3.1.2.A.

5.5.5. Predaj prepravných dokladov

ŽSR poskytujú za odplatu služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy. Je to obchodná činnosť ŽSR vykonávaná zamestnancami ŽSR na základe zmluvy, ktorej účelom je sprostredkované vydanie prepravného dokladu dopravcu za vopred stanovenú úhradu zákazníkov. ŽSR túto službu poskytujú ako vedľajšiu službu.

6. ÚHRADY

V nasledovných podkapitolách sú uvedené princípy, systém a sadzby spoplatnenia:

- prístupu na ŽI v správe ŽSR (minimálny prístupový balík a prístup vrátane traťového prístupu k servisným zariadeniam a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach),
- služieb, ktoré poskytujú ŽSR (doplnkových a vedľajších).

Princípy, systém a sadzby spoplatňovania prístupu k servisným zariadeniam iných prevádzkovateľov a služieb v nich poskytovaných a služieb poskytovaných inými subjektmi nie sú predmetom tejto kapitoly, majú byť uvedené na webových sídlach týchto subjektov/prevádzkovateľov.

6.1. PRINCÍPY SPOPLATŇOVANIA

Princípy spoplatňovania sú stanovené Opatrením č. 1/2017 Dopravného úradu z 8. februára 2017 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení (ďalej „Opatrenie č. 1/2017“):

- spoplatňovanie je založené na rovnakých princípoch pre celú železničnú sieť v správe ŽSR,
- princípy sú rovnocenné a nediskriminačné pre všetky železničné podniky, ktoré poskytujú služby rovnakého druhu na rovnakej alebo podobnej časti ŽI.

Opatrenie č. 1/2017 je uvedené v prílohe 6.1.

Regulované úhrady sú stanovené na základe ekonomicky oprávnených variabilných nákladov, ktoré vznikli ŽSR priamo prevádzkou vlaku na ŽI za účelom poskytovania regulovaných služieb. Tieto náklady sú časťou celkových ekonomicky oprávnených nákladov po odpočítaní podielu fixných nákladov.

Maximálne úhrady za prístup k ŽI a servisným zariadeniam pre obdobie od 01.01.2019 sú stanovené Opatrením č.2/2018 Dopravného úradu zo 7. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam (ďalej „Opatrenie č. 2/2018“), a táto výška maximálnych úhrad nesmie byť prekročená.

ŽSR vyberajú úhrady za prístup k ŽI a SZ v stanovenej maximálnej výške, môžu však vyhlásiť zníženie týchto úhrad za vopred stanovených nediskriminačných podmienok. Zníženie je zverejňované na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Cena za dopravnú cestu“ a železničné podniky sú o tomto znížení písomne vopred informované. Znížené úhrady platia najskôr odo dňa vyhlásenia a neposkytujú sa retroaktívne. V prípade poskytovania rôznych znížených úhrad pre určitý segment (ucelený vlak, pravidelný vlak a pod.) a na jeden vlak by sa mohla uplatniť rôzna znížená úhrada, sa poskytuje vždy len jedna znížená úhrada, a to tá, ktorá je nižšia (t.j. nie je možné znížené úhrady kombinovať).

Všeobecný popis platobných podmienok pre železničné podniky je uvedený v Podmienkach používania železničnej siete, v kapitole 6.7. Dojednané platobné podmienky medzi MI a železničným podnikom sú uvedené v uzatvorenej Zmluve o PŽI.

6.2. SYSTÉM ÚHRAD ZA PRÍSTUP K ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRE

6.2.1. Úhrady za minimálny prístupový balík

Na účely spoplatňovania za minimálny prístupový balík sú železničné trate rozdelené do piatich kategórií:

Hlavné trate

1. kategória – hlavné trate veľkého hospodárskeho a celospoločenského významu, v zásade dvojkoľajné a jednokkoľajné elektrifikované železničné trate nadregionálneho významu, spojovacie železničné trate vo veľkých uzloch a ich napojenia na PS a koridory,

2. kategória – ostatné hlavné trate s rýchlíkovou dopravou nadregionálneho významu nezahnuté do kategórie 1.

Vedľajšie trate

- 3. kategória – vedľajšie trate regionálneho významu,
- 4. kategória – vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy,
- 5. kategória – úzkorozchodné trate pre osobnú dopravu.

1. Maximálne úhrady za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry – U₁

Pre maximálne úhrady U₁ sú stanovené rozdielne sadzby z hľadiska spôsobu objednania vlakovej trasy. V zmysle Opatrenia č. 2/2018 sú rozlíšené sadzby z hľadiska procesu tvorby grafikonu vlakovej dopravy (GVD) a jeho zmien, a to pre :

- vlak podľa grafikonu objednaný do nového grafikonu alebo do zmeny platného grafikonu vlakovej dopravy,
- vlak ad hoc objednaný mimo procesu tvorby platného grafikonu vlakovej dopravy.

Za vlak podľa grafikonu, objednaný do nového grafikonu alebo do zmeny platného grafikonu vlakovej dopravy, sa považuje :

- pravidelný vlak idúci v deň plánovanej jazdy podľa GVD,
- vlak podľa potreby, ktorý si železničný podnik objednal do GVD (je v GVD označený skratkou železničného podniku) a idúci v deň, kedy mohol byť zavedený.

Za ad hoc vlak, objednaný mimo procesu tvorby platného grafikonu vlakovej dopravy, sa považuje :

- pravidelný vlak idúci v iný deň ako v deň plánovanej jazdy ako bola objednaná jeho jazda podľa GVD,
- vlak podľa potreby, ktorý využíva predkonštruovanú vlakovú trasu (vlakovú trasu pre vlak podľa potreby), ktorú si v rámci procesu tvorby GVD a jeho zmien neobjednal žiadny železničný podnik (voľná, ponuková trasa, voľná RFC trasa),
- osobitný vlak, pre ktorý bol vypracovaný osobitný cestovný poriadok,
- vlak, ktorý v rámci svojej jazdy zmenil číslo vlaku,
- vlak podľa potreby, ktorý si železničný podnik objednal do GVD, idúci v iný deň ako mal byť zavedený podľa GVD,
- prvý a všetky ďalšie následy vlakov.

Kapacitu infraštruktúry si železničný podnik objednáva na obdobie platnosti GVD vo forme vlakovej trasy a pri ad hoc žiadostiach elektronickou objednávkou vlakovej trasy. Kapacita infraštruktúry sa považuje za pridelenú:

- a) pri vlakoch pravidelných zavedených v GVD – pridelením vlakovej trasy pravidelného vlaku na deň plánovanej jazdy podľa GVD,
- b) pri vlakoch podľa potreby objednaných do GVD železničným podnikom – pridelením vlakovej trasy na deň, kedy je možné vlak podľa potreby aktivovať podľa GVD,
- c) pri vlakoch podľa potreby, ktoré neboli objednané zo strany železničného podniku do GVD – aktivovaním vlakovej trasy zo strany železničného podniku a potvrdením v objednávke vlakovej trasy zamestnancom ŽSR,
- d) pri vlakoch ad-hoc – potvrdením objednávky vlakovej trasy zamestnancom ŽSR.

Úhrada za kapacitu infraštruktúry pre vlaky objednané do platného GVD a jeho zmien sa účtuje:

- a) pri vlakoch pravidelných podľa GVD, ak sa výkon vlaku realizoval v deň plánovanej jazdy podľa GVD alebo bol vlak v tento deň odrieknutý (v celej alebo len v časti vlakovej trasy), účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za plánovanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa GVD pre tento deň,
- b) pri vlakoch podľa potreby objednaných do GVD železničným podnikom, ak sa výkon vlaku realizoval v deň, kedy mohol byť podľa GVD aktivovaný, alebo bol vlak v tento deň odrieknutý

(v celej, alebo len v časti vlakovej trasy), účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za plánovanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa GVD pre tento deň.

Úhrada za kapacitu infraštruktúry **pre vlaky objednané mimo proces tvorby platného GVD a jeho zmien –ad hoc vlaky** sa účtuje:

- a) pri vlakoch pravidelných podľa GVD - ak sa výkon vlaku realizoval v iný deň ako je plánovaná jazda podľa GVD alebo bol vlak v tento deň následne odrieknutý (v celej, alebo len v časti trasy) - účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za objednanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa objednávky trasy železničného podniku,
- b) pri vlakoch podľa potreby objednaných do GVD železničným podnikom - ak sa výkon vlaku realizoval v iný deň ako mohol byť podľa GVD aktivovaný alebo bol vlak v tento iný deň následne odrieknutý (v celej alebo len v časti vlakovej trasy) - účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za objednanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa objednávky trasy železničného podniku,
- c) pri vlakoch podľa potreby (pp), ktoré si do GVD neobjednal železničný podnik, následov vlakov (bez zmeny čísla vlaku v celej trase) a osobitných vlakoch a výkon vlaku sa realizoval, prípadne bol následne odrieknutý (v celej, alebo len v časti vlakovej trasy) - účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za objednanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa objednávky trasy železničného podniku,
- d) pri vlakoch, ktoré v rámci svojej jazdy zmenili číslo a výkon vlaku sa realizoval, prípadne bol následne odrieknutý (v celej alebo len v časti vlakovej trasy) – účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za objednanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa objednávky trasy železničného podniku;

V niektorých prípadoch môže nastať situácia, že jeden vlak má použité rôzne sadzby z hľadiska procesu tvorby GVD a jeho zmien. Uvedené môže nastať pri vlakoch, ktoré počas jazdy menia číslo (z pp na pravidelný vlak a pod.), prípadne pri vlakoch, ktoré sú v časti vlakovej trasy objednané ako pp vlaky železničného podniku s kalendárnym obmedzením.

V prípade náhrady časti alebo celej vlakovej trasy náhradnou autobusovou dopravou **z dôvodov na strane ŽSR** (obmedzenie infraštruktúry) sa úhrada za kapacitu infraštruktúry U_1 za nerealizovaný výkon vlaku (úsek prejdený NAD) **neuplatňuje**.

V prípade náhrady časti alebo celej vlakovej trasy náhradnou autobusovou dopravou **z dôvodov na strane železničného podniku** sa úhrada za kapacitu infraštruktúry U_1 za nerealizovaný výkon vlaku (úsek prejdený NAD) **uplatňuje**.

2. Maximálne úhrady za riadenie a organizovanie dopravy – U_2

Pre stanovenie úhrady za riadenie a organizovanie dopravy za vlakový kilometer je podstatná kategória trate, na ktorej sa realizoval výkon vlaku, a prejdená vzdialenosť na jednotlivých kategóriách trate.

3. Maximálne úhrady za zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry – U_3

Pre stanovenie úhrady za zabezpečenie prevádzkyschopnosti ŽI - za tisíc hrubých tonokilometrov je podstatná kategória trate, na ktorej sa realizoval výkon vlaku, hmotnosť vlaku na príslušnej kategórii trate, prejdená vzdialenosť na jednotlivých kategóriách trate a koeficient trakcie - k_e .

Koeficient trakcie k_e – je koeficient zohľadňujúci jazdu vlaku s činným hnacím koľajovým vozidlom (HKV) motorovej trakcie na elektrifikovaných tratiach príslušnej kategórie. V prípade, ak je vo vlaku zaradené činné HKV motorovej trakcie, tak sa použije na elektrifikovanej trati zvýšený koeficient. V ostatných prípadoch sa použije základný koeficient.

V prípade, ak ŽSR neumožňujú železničnému podniku prepriahnuť vlak z motorovej trakcie na elektrickú, použije sa základný koeficient trakcie k_e . Zoznam tratí s uvedením príslušných dopravných bodov (ďalej len „DB“), pre ktoré sa bude uplatňovať základný koeficient:

Úsek trate	DB
Komárno – Komárno závody	Komárno závody
Nové Mesto nad Váhom – Nové Mesto n. V. výh. č. 53/54	Nové Mesto n. V. výh. č. 53/54
Bánovce nad Ondavou – Bánovce nad Ondavou odb	Bánovce nad Ondavou odb.

V týchto dopravných bodoch sa bude uplatňovať základný koeficient pre vlaky osobnej a nákladnej dopravy.

Úsek trate	DB
Zvolen nákl. st. – Zvolen východ	Zvolen východ

V tomto dopravnom bode sa bude uplatňovať základný koeficient iba pre vlaky nákladnej dopravy.

4. Maximálna úhrada za používanie elektrického napájacieho zariadenia pre dodávku trakčného prúdu U_4

Pre stanovenie úhrady za používanie elektrického napájacieho zariadenia pre dodávku trakčného prúdu – za tisíc hrubých tonokilometrov je podstatná hmotnosť vlaku, trakcia činného HKV a prejdená vzdialenosť. Úhrada U_4 sa účtuje v prípade, ak ide o elektrifikovanú trať (bez ohľadu na spôsob napájania) a zároveň je vo vlaku radené činné HKV elektrickej trakcie.

6.2.2. Úhrady za prístup a služby v servisných zariadeniach

1. Maximálna úhrada za prístup k staniciam osobnej dopravy, ich budovám a zariadeniam, vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania U_{SZ1}

Pre stanovenie úhrady za prístup k staniciam osobnej dopravy, ich budovám a zariadeniam, vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania je podstatný plán GVD, na základe ktorého sa definujú DB, z ktorých vlaky osobnej dopravy (OD) vychádzajú (východiskové DB), DB, v ktorých vlaky OD končia, a DB, v ktorých vlaky OD zastavujú. Pod pojmom zastavenie sa chápe aj zastavenie na znamenie – v takomto prípade sa možnosť zastavenia na znamenie považuje za plánované zastavenie. Pre pravidelné vlaky sa plán zastavovania získa z údajov GVD. Nakoľko v rámci OD existuje možnosť, že v rámci kalendára jazdy má vlak rôzne dlhé trasy s rôznym počtom DB, za plán sa považuje plánovaná trasa vlaku platná pre daný kalendárny deň jazdy.

V prípade mimoriadnych vlakov, ktoré nie sú obsiahnuté v GVD (osobitné vlaky), sa namiesto plánu GVD použije cestovný poriadok osobitného vlaku.

Mimoriadne zastavenie vlaku v dopravnom bode, v ktorom podľa cestovného poriadku nemal zastaviť, sa nepovažuje za plánované zastavenie a preto nie je zastavenie v takomto DB spoplatňované.

Úhrada sa počíta **len pre skutočne realizované výkony**, t.j. ak ide vlak len v časti trasy, úhrada sa uplatní len na túto časť trasy, ak sa vlak odriekne v celej trase, táto úhrada nebude uplatnená. V prípade, ak sa časť trasy realizuje náhradnou autobusovou dopravou (NAD) a DB bude obslužený NAD, úhrada U_{SZ1} **sa uplatní bez ohľadu, z akého dôvodu bola NAD zavedená.**

Skrátenie trasy vlaku OD – t.j. mimo plán GVD – v takomto prípade sa neúčtuje zastavenie podľa plánovanej trasy vlaku v GVD, ale podľa skutočne prejdenej trasy vlaku.

Úhrada sa vyjadruje v eurách za zastavenie vlaku v dopravnom bode bez DPH. Do počtu zastavení vlaku sa započítava aj východiskový dopravný bod a cieľový dopravný bod. Úhrada je závislá od kategórie DB pre vlaky osobnej dopravy a druhu vlaku. Neuplatňuje u vlakov kategórie Rv a Sv.

2. Maximálna úhrada za miesta na predaj prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy U_{sz2}

Podmienky predaja: Cena je stanovená za 1 m² predajného miesta na mesiac bez DPH. Platí sa každý začatý kalendárny mesiac, v ktorom je služba poskytovaná.

3. Maximálna úhrada za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zoraďovanie vlakov, vrátane zariadení na posun a za prístup k nákladným terminálom, ktorých jediným prevádzkovateľom sú ŽSR U_{sz3}

Pre stanovenie úhrady za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zoraďovanie vlakov, vrátane zariadení na posun a za prístup k nákladným terminálom, ktorých jediným prevádzkovateľom sú ŽSR, je podstatná skutočná jazda vlaku a vykonané zmeny zloženia vlaku v rámci celej jazdy vlaku, t.j. úhrada sa počíta **pre skutočne realizované výkony**. Úhrada sa vyjadruje v eurách za prístup vlaku k dopravnému bodu bez DPH. Do počtu prístupov vlaku sa započítava aj východiskový dopravný bod a cieľový dopravný bod.

Táto úhrada sa účtuje za zostavenie vlaku vo východiskovom DB, prípadnú zmenu zloženia vlaku počas jeho jazdy v nácestnom DB a za spracovanie vlaku v cieľovom DB. V prípade, ak ide o medzištátny vlak – východiskovým resp. cieľovým DB je DB štátna hranica, za ktorý sa táto položka neúčtuje. Podstatnou zložkou je kategória dopravných bodov pre vlaky nákladnej dopravy. Úhrada za použitie DB v ND sa neuplatňuje pri Rv vlakoch.

4. Maximálna úhrada za používanie odstavných koľají U_{sz4}

Pre účely spoplatňovania úhrady za používanie odstavných koľají U_{sz4} platia nasledovné definície :

Odstavná koľaj - každá staničná koľaj v DB na železničnej sieti ŽSR bez ohľadu na dopravné alebo prepravné členenie. Odstavenie vozňa sa bude sledovať v každom DB s koľajovým rozvetvením, kde je možné odstaviť vozeň.

Vozeň - železničné koľajové vozidlo, ktoré zahŕňa osobný alebo nákladný vozeň, hnacie železničné koľajové vozidlo (rušeň) ako aj traťový stroj. Má pridelené 12 miestne číslo dopravným úradom (DÚ) na základe vydaného povolenia resp. dodatočného povolenia na prevádzku na sieti ŽSR. Sleduje sa každý vozeň bez ohľadu na druh dopravy. Jednoznačný identifikátor je číslo vozňa.

Subjekt pre účtovanie poplatku za odstavné koľaje – železničný podnik, ktorý vozeň dopravil do DB. Za poskytnutie služby používania odstavných koľají pri splnení podmienky poskytnutia služby budú považované aj prípady, keď o to železničný podnik vopred nepožiadala.

Čas medzi dvomi úlohami - čas pobytu vozňa medzi príchodom do DB a odchodom z toho istého DB v dĺžke nepretržitého pobytu vozňa. Do času pobytu sa nezarátava čas, počas ktorého je vozeň mimo železničnej siete ŽSR (koľaje vnútri opravárenských dielní, vozňových dep alebo rušňových dep, ako aj odbočných tratí alebo vlečiek v súkromnom vlastníctve, prenajatých koľají a pod.).

Stanovenie času začiatku poskytovania služby odstavných koľají (ďalej len „SOK“)

Po ukončení **jazdy vlaku** v cieľovom DB, resp. po odvesení vozňov **z vlaku** v nácestnom DB je stanovený určitý čas, ktorý bude mať železničný podnik k dispozícii na vykonanie nevyhnutných úkonov súvisiacich so spracovaním vlaku a prepravných úkonov súvisiacich s pobytom vozňa v DB (odstup HKV, prestavenie vozňa na VNVK, vykládka tovaru, odstránenie prekážky pri vykládke, zistenie poškodenia tovaru, prepravná administratíva a pod.). Po tomto čase sa začne uplatňovať SOK.

Na základe vyššie uvedeného sa stanovuje čas začiatku poskytovania SOK po 36 hodinách od príchodu vozňa vlakom do DB.

V prípade, ak vozeň príde do DB iným spôsobom ako vlakom (napr. posun), t.j. napr. pri návrate vozňa (aj viacnásobného) z koľají mimo železničnej siete v správe ŽSR (vlečka, depo v stanici), v tom istom, prípadne susednom DB, tento čas sa z dĺžky poskytnutia SOK opätovne už neodráta.

Stanovenie času konca poskytovania SOK

Pred odchodom vlaku, privesených vozňov z východiskového DB, resp. po privesení vozňov v nácestnom DB na priebežný vlak je potrebné vykonať nevyhnutné dopravné aj prepravné úkony súvisiace s vozňom. Zároveň pripravený vlak na odchod môže čakať na odchod z dopravných dôvodov.

Čas konca poskytovania SOK sa z vyššie uvedených dôvodov stanovuje na 36 hodín pred odchodom vozňa vlakom z DB.

V prípade, ak vozeň odíde z DB iným spôsobom ako vlakom (posun), t.j. napr. pri odchode vozňa (aj viacnásobného) z koľají mimo železničnej siete ŽSR (vlečka, depo v stanici), v tom istom, prípadne susednom DB, tento čas sa z dĺžky poskytnutia SOK opätovne už neodráta.

Sledovanie pobytu vozňa

Začiatok a koniec pobytu vozňa sa zaznamená do informačného systému dátumom (kalendárny deň) a časom (hodina a minúta) príchodu a odchodu vozňa z DB.

Úhrada je stanovená za každých začatých 24 hodín pobytu vozňa v DB po odpočítaní stanovených časov na začiatku a konci poskytovania SOK.

Jeden DB – za jeden DB sa (pre účely SOK) považuje DB s jednoznačným číselným označením, ako aj DB-y, ktoré sú pre interné účely ŽSR samostatne číslované, ale tvoria jeden ucelený technologický celok (tzv. uzlové DB). K uzlovým DB patria :

1. Bratislava predmestie (145169), Bratislava filiálka (145367)
2. Bratislava východ (145060), Bratislava východ odchodová skupina Sever (191270), Bratislava východ odchodová skupina Juh (191288), Bratislava-Vajnory (132167)
3. Čierna nad Tisou (138602), Dobrá (138701)
4. Košice (136002), Košice nákladná stanica (136010)
5. Štúrovo (135269), Štúrovo tranzitná skupina (135277)
6. Trnava (136762), Trnava nákladná stanica (136788)
7. Zvolen nákladná stanica (132332), Zvolen východ (182337), Zvolen osobná stanica (132233)
8. Žilina-Teplička (189357), Žilina-Teplička odchodová skupina (189365), Žilina-Teplička smerová skupina (189381), Žilina-Teplička terminál intermodálnej prepravy (189399), Žilina-Teplička vchodová skupina (189373).

Uplatnenie zásady uzlového DB je možné len v prípade, ak sa presun vozňov v rámci uzla uskutoční posunom. V prípade, ak sa presun vozňov v rámci uzla uskutoční vlakom, DB združené v rámci uzlového DB sa považujú za samostatné DB.

Pre stanovenie úhrady za používanie odstavných koľají je podstatná dĺžka pobytu vozňa na koľajách ŽSR nad rámec pobytu oslobodeného od spolatňovania (36 hodín po príchode vozňa vlakom do DB a 36 hodín pred odchodom vozňa vlakom z DB).

Položka U_{sz4} bude účtovaná železničnému podniku, ktorý vozeň do DB dopravil vlakom (končiacim vlakom, príp. tranzitným vlakom so spracovaním).

Z dôvodu, že informácie o zložení vlaku poskytuje železničný podnik, tak v prípade, ak nastane situácia, že vozeň je evidovaný v DB a zároveň príde informácia o jeho výskyte v inom DB, pričom ale nie je zaradený do žiadneho vlaku (vozeň bol manuálne zadaný pomocou aplikácie PIS) – nový dátum a čas zadania pobytu vozňa v inom DB je zároveň dátumom a časom ukončenia pobytu vozňa v pôvodnom DB. Obdobne, ak je vozeň evidovaný v DB a zároveň príde informácia o jeho výskyte vo vlaku (súpis vlaku) v inom DB – dátum a čas informácie o odchode takéhoto vlaku z iného DB je

zároveň dátumom a časom ukončenia pobytu vozňa v pôvodnom DB. V prípade, ak je vozeň evidovaný v DB a zároveň príde informácia o jeho príchode do toho istého DB – dátum a čas informácie o príchode tohto vlaku je zároveň dátumom a časom ukončenia pôvodného pobytu vozňa v tomto DB.

6.2.3. Výnimky pri úhradách za odklonové jazdy

V prípade, ak sa nemôže jazda vlaku uskutočniť po pôvodne plánovanej vlakovej trase z dôvodov na strane ŽSR, je železničný podnik vyzvaný na podanie vykonateľného návrhu; v zásade môžu nastať nasledovné prípady:

- a) Vlak sa ukončí a nebude pokračovať v pôvodne plánovanej vlakovej trase - vyúčtuje sa úhrada za skutočne prejdenú vlakovú trasu;
- b) Vlak bude čakať v dopravnom bode nachádzajúcom sa na pôvodnej vlakovej trase na skončenie dôvodu, kvôli ktorému by mal ísť po odklonovej trase t.j. jazda vlaku po odklonovej trase sa neuskutoční - vyúčtuje sa úhrada za pôvodnú plánovanú a následne zrealizovanú vlakovú trasu;
- c) Vlak pôjde na základe súhlasu železničného podniku po odklonovej trase – v prípade, ak je odklonová trasa dlhšia ako pôvodná, vyúčtuje sa úhrada za pôvodnú plánovanú vlakovú trasu; v prípade, ak je odklonová trasa kratšia ako pôvodná – vyúčtuje sa poplatok za odklonovú (skutočnú) vlakovú trasu,
- d) Pri vlakoch osobnej dopravy sa neúčtuje zastavenie podľa plánovaného GVD – t.j. neúčtuje sa ani za plánované zastavenie na odklonovej trase a ani podľa skutočného zastavenia vlaku na odklonovej trase.

Pre zabezpečenie správneho odúčtovania odklonových trás vlakov, ako aj možnosti preverenia dôvodu odklonu je železničný podnik povinný po uskutočnení jazdy vlaku po odklonovej trase požiadať ŽSR o vyúčtovanie v zmysle písm. a) - d) tejto podkapitoly. V rámci svojej žiadosti uvedie, o aký vlak ide a aké obmedzenie zo strany ŽSR nastalo. Svoje požiadavky predkladá železničný podnik neodkladne na Odbor dopravy GR ŽSR, a to najneskôr do 5-ich pracovných dní po uskutočnení jazdy vlaku po odklonovej trase. ŽSR si vyhradzuje právo posúdenia oprávnenosti požiadavky a jej prípadné zamietnutie. V prípade, ak železničný podnik nepredloží požiadavku v stanovenej lehote, resp. bude jeho požiadavka zamietnutá a uskutočnila sa jazda vlaku po odklonovej trase, bude účtovaná skutočne realizovaná vlaková (odklonová) trasa.

6.3. SADZBY

Úhrady prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a prístupu k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia, poskytované ako aj úhrady za prístup a služby v servisných zariadeniach, ktorých prevádzkovateľom sú ŽSR, sú stanovené na základe Opatrenia č.2/2018 a sú uvedené v podkapitolách 6.3.1. až 6.3.5.

Úhrady za prístup k servisným zariadeniam iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a úhrady za služby nimi poskytované sú uvádzané na webových sídlach príslušných subjektov.

Sadzovník za vylúčenie alebo obmedzenie prevádzkovej kapacity infraštruktúry cudzím subjektom je Prílohou č. 2 „Smernice pre spoplatňovanie vylúčenia prevádzkovej kapacity siete ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Všeobecné informácie“.

6.3.1. Sadzby za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka

ŽSR stanovili sadzby pre obdobie od 01.01.2019 v rozsahu minimálneho prístupového balíka na úrovni maximálnej výšky úhrad podľa Prílohy č. 1 k Opatreniu č.2/2018. Opatrenie č.2/2018 je uvedené v prílohe 6.3.1.

6.3.2. Sadzby za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia

ŽSR stanovili sadzby pre obdobie od 01.01.2019 v rozsahu prístupu a služieb v servisných zariadeniach, ktorých prevádzkovateľom sú ŽSR, na úrovni maximálnej výšky úhrad podľa Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018. Opatrenie č.2/2018 je uvedené v prílohe 6.3.1.

6.3.3. Služby uvedené v podkapitole 5.3

Sadzby za služby vo verejnom termináli intermodálnej dopravy sú uvedené v prílohe 5.3.2.2.
Sadzby za miesta na predaj prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy a sadzby za používanie odstavných koľají vyčlenených na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami sú v Prílohy č. 2 k Opatreniu č.2/2018.

6.3.4. Doplnkové služby

Trakčný prúd

Sadzby za odber trakčného prúdu sú uvedené v osobitnej zmluve, ktorú má uzatvorenú železničný podnik so ŽSR - Železničná energetika (kontakt v prílohe 1.8).

Služby pre vlaky – predkurovanie vlakov osobnej dopravy

Sadzby za odber elektriky z predkurovacích stojanov sú uvedené v osobitnej zmluve, ktorú má železničný podnik uzatvorenú so ŽSR – Železničná energetika (kontakt v prílohe 1.8).

Služby pri doprave mimoriadnych zásielok (napr. sprevádzanie vlaku personálom ŽSR) a nebezpečného tovaru (napr. doplnkové služby pri preprave rádioaktívneho materiálu).

Spoplatnenie poskytnutia takýchto služieb bude stanovené „Smernicou pre poskytovanie doplnkových služieb pre železničné podniky pri prepravách mimoriadnych zásielok s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“.

Spracovanie štúdie trasy

Služba je poskytovaná bezplatne.

6.3.5. Vedľajšie služby

Prístup k telekomunikačnej sieti

Sadzby za služby telekomunikácií a informatiky sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Verejnosť a médiá/O nás/Vnútorne organizačné jednotky /Železničné telekomunikácie Bratislava/“.

Poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo

Sadzby za doplnkové informácie a poradenstvo budú stanovené a zmluvne dohodnuté podľa konkrétneho prípadu s organizačnou jednotkou ŽSR uvedenou v príslušnom bode podkapitoly 5.5.2.

6.4. FINANČNÉ POKUTY A STIMULY

6.4.1. Úhrada za nevyužitie pridelennej trasy/odrieknutie trasy

ŽSR neúčtujú dodatočné úhrady za nevyužitie/odrieknutie pridelennej trasy. Úhrada za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry U₁ podľa Opatrenia č.2/2018 sa však účtuje v prípade, že pridelená trasa nebola využitá/bola odrieknutá v zmysle ustanovení podkapitoly 6.2.

6.4.2. Znížené úhrady pre Rámcové dohody

ŽSR neuzatvárajú Rámcové dohody.

6.4.3. Znížené úhrady pre HKV vybavených ETCS

ŽSR neposkytujú žiadne zľavy pre trasy vlakov s HKV vybavených ETCS, vozidlami so zníženou hlučnosťou alebo zníženou hladinou emisií.

6.5. KOMPENZAČNÝ REŽIM

ŽSR umožňujú všetkým železničným podnikom, ktoré majú so ŽSR uzatvorenú Zmluvu o PŽI, zavedenie kompenzačného režimu za účelom zvyšovania kvality výkonov.

V prípade, že železničný podnik má záujem na sledovaní, vyhodnocovaní a uplatnení kompenzácií za zmeškané vlaky, musí uzavrieť so ŽSR – Odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v prílohe 1.8) Dohodu o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre (ďalej „Dohoda o kvalite“, príloha 6.5.).

Na základe uzatvorenej Dohody o kvalite sa v rámci jednotlivých druhov dopravy sledujú a vyhodnocujú kvalitatívne ukazovatele:

A. V osobnej doprave

Zmeškanie vlaku v cieľovej stanici na železničnej sieti v správe ŽSR väčšie ako:

- 5 minút pri vlaku vyššej kvality – pokuta za zmeškanie vlaku 33,19 EUR/vlak,
- 20 minút pri vlaku vyššej kvality – pokuta za zmeškanie 165,97 EUR/vlak,
- 30 minút pri ostatných vlakoch – pokuta za meškanie 16,60 EUR/vlak,
- 60 minút pri ostatných vlakoch – pokuta za meškanie 33,19 EUR/vlak.

Kategórie sledovaných vlakov (= vlaky vyššej kvality, ostatné vlaky) sú dohodnuté medzi železničným podnikom a ŽSR v Dohode o kvalite.

B. V nákladnej doprave

1. dodržanie odchodu sledovaného vlaku z východiskovej stanice na železničnej sieti v správe ŽSR v intervale – 60 minút až 0 minút.
2. dodržanie príchodu sledovaného vlaku do cieľovej stanice na železničnej sieti v správe ŽSR v intervale + 60 minút.
Pokuty: pri nedodržaní ukazovateľa č. 2 - 33,00 EUR za vlak. Ukazovateľ č. 2 sa vyhodnocuje, len ak je splnený ukazovateľ č. 1.

Zoznam sledovaných vlakov je dohodnutý medzi železničným podnikom a ŽSR v Dohode o kvalite.

Spôsob vyhodnocovania:

- Vlak sa započítava vždy iba raz – zmeškaný v jednom z intervalov.
- Dôvody meškania vlakov sú rozdelené do troch základných kategórií:
 1. meškanie spôsobené ŽSR,
 2. meškanie spôsobené železničným podnikom,
 3. meškanie spôsobené neurčenými subjektmi – prevažne externé dôvody a sekundárne meškania.

- Ak je vlak zmeškaný nad stanovený limit, za zmeškanie je zodpovedná tá strana, ktorá mala zo všetkých meškaní najväčší podiel.
- Zníženie hodnoty meškania v rámci trasy vlaku sa neodpočítava – výsledný sumár meškaní môže byť väčší ako celkové meškanie vlaku.
- V prípade rovnosti veľkosti meškania, alebo ak najväčší podiel mali neurčené dôvody spôsobiac meškanie, tak sa pokuta neuplatňuje.
- Meškanie sa sleduje len za železničnú sieť v správe ŽSR – pri medzinárodných vlakoch sa sleduje len meškanie vzniknuté na železničnej sieti v správe ŽSR.
- Kódovník meškaní je podľa vyhlášky UIC 450-2.

Vzor Dohody o kvalite je uvedený v prílohe 6.5.

6.6. ZMENY V ÚHRADÁCH

Maximálne úhrady za prístup k ŽI, ktoré podliehajú regulácii, ako aj spôsob ich výpočtu sa menia vydaním nového všeobecne záväzného právneho predpisu Dopravného úradu.

6.7. FAKTURAČNÉ OPATRENIA

Pre výpočet maximálnej úhrady za prístup k ŽI je rozhodujúci druh vlaku, kategória trate, dĺžka vlakových úsekov, na ktorých sa uskutočňuje doprava, počet zastavení vlaku osobnej dopravy, počet použitých terminálov v nákladnej doprave a hrubá hmotnosť vlaku, pričom hrubá hmotnosť vlaku sa vypočíta:

- a) pre vlak osobnej dopravy ako súčet hmotností koľajových vozidiel v tonách a hmotnosti cestujúcich v tonách (počet miest na sedenie vynásobený koeficientom 0,08),
- b) pre vlak nákladnej dopravy ako súčet hmotností koľajových vozidiel a hmotnosti naloženého tovaru v kilogramoch.

Výsledná hmotnosť sa zaokrúhľuje na celé tony nahor.

Platobné podmienky fakturácie prístupu k ŽI

Železničný podnik si pri rokovaní o uzatvorení zmluvy o PŽI, môže vybrať niektorý z nasledujúcich spôsobov fakturácie. Rovnako tak je možné po vzájomnej dohode zmeniť spôsob fakturácie, ktorý je dohodnutý v platnej a účinnej Zmluve o PŽI na niektorý iný z nižšie uvedených spôsobov:

I. Bezzálohový systém

- vyúčtovacia faktúra vystavená najneskôr do 10. dňa nasledujúceho mesiaca
- na základe faktúry vystavenej v zmysle Zmluvy o PŽI
- splatnosť faktúr je 14 dní, prevodným príkazom

II. Bezzálohový systém

- vyúčtovacia faktúra vystavená najneskôr do 10. dňa nasledujúceho mesiaca
- bezhotovostná forma platenia prostredníctvom inkasa – na základe faktúry vystavenej v zmysle Zmluvy o PŽI
- splatnosť faktúr je 14 dní inkasom

Zálohový systém

- záloha vo výške 90% plánovaného mesačného objemu výkonov s 3 zálohami - faktúra za opakované plnenie vystavená 1., 10. a 20. deň v mesiaci (vo výške 30 % objemu výkonov) a vyúčtovacia faktúra vystavená najneskôr do 10. dňa nasledujúceho mesiaca
- na základe faktúr vystavených v zmysle Zmluvy o PŽI
- splatnosť faktúr je 21 dní, prevodným príkazom

ŽSR oznámia železničnému podniku včas zmenu účtu a ostatné dispozície potrebné na platenie a vyúčtovanie.

Fakturovaná čiastka za trakčnú elektrickú energiu zodpovedá regulovanej cene v zmysle rozhodnutí Úradu pre reguláciu sieťových odvetví a spotrebe nameranej alebo spotrebe vyčíslenej odsúhlaseným technickým prepočtom cez merné jednotky.

Fakturovaná čiastka za teplo (spotrebované v priestoroch ŽSR používaných zamestnancami železničného podniku) zodpovedá regulovanej cene v zmysle rozhodnutí Úradu pre reguláciu sieťových odvetví a spotrebe nameranej alebo spotrebe vyčíslenej odsúhlaseným technickým prepočtom cez merné jednotky.

Fakturovaná čiastka za vodné a stočné (spotrebované v priestoroch ŽSR používaných zamestnancami železničného podniku) zodpovedá cene fakturovanej voči ŽSR príslušným podnikom Vodární a kanalizácií a nameranej spotrebe vyčíslenej podľa zákona NR SR č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov.

Fakturačné podmienky ostatných služieb sú stanovené v príslušných zmluvách uzatvorených medzi ŽSR a železničným podnikom.