



**ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

**PODMIENKY POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ  
SIETE**

**pre cestovný poriadok 2026**



Schválené generálnym riaditeľom Železníc Slovenskej republiky  
pod číslom 39866/2024/O410-1

Účinnosť od dňa 15.12.2024

**OBSAH**

1.	VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE .....	10
1.1	Úvod .....	10
1.2	Cieľ podmienok používania železničnej siete .....	10
1.3	Právny stav .....	10
1.3.1	Právny rámec .....	10
1.3.2	Právne postavenia a záväzky .....	12
1.3.3	Postup odvolania .....	12
1.4	Štruktúra podmienok používania železničnej siete .....	13
1.5	Platnosť, aktualizácia a zverejnenie .....	13
1.5.1	Obdobie platnosti.....	13
1.5.2	Postup aktualizácie.....	13
1.5.3	Zverejnenie.....	13
1.6	Kontakty.....	14
1.7	Spolupráca medzi európskymi manažérmi infraštruktúry/Orgánmi pre pridelenie kapacity infraštruktúry .....	17
1.7.1	Železničné koridory nákladnej dopravy .....	17
1.7.2	Členstvo ŽSR v medzinárodných organizáciách .....	19
2.	INFRAŠTRUKTÚRA .....	20
2.1	Úvod .....	20
2.2	Rozsah siete .....	20
2.2.1	Limity .....	20
2.2.2	Susedné železničné siete .....	20
2.3	Opis siete.....	21
2.3.1	Typológia železničných tratí .....	23
2.3.2	Rozchod železničných tratí.....	23
2.3.3	Dopravné body .....	23
2.3.4	Priečodný prierez.....	23
2.3.5	Hmotnostné limity .....	24
2.3.6	Sklon železničných tratí.....	24
2.3.7	Maximálne rýchlosti (na danej železničnej trati) .....	24
2.3.8	Maximálne dĺžky vlakov .....	25
2.3.9	Elektrická trakcia .....	25
2.3.10	Návestné systémy .....	26
2.3.11	Systémy riadenia dopravy .....	26
2.3.12	Komunikačné systémy.....	27
2.3.13	Vlakový zabezpečovací systém.....	27
2.4	Dopravné obmedzenia.....	28
2.4.1	Špecializovaná infraštruktúra .....	28
2.4.2	Environmentálne obmedzenia .....	28
2.4.3	Nebezpečný tovar.....	28
2.4.4	Obmedzenia v tuneloch.....	28
2.4.5	Obmedzenia na mostoch.....	29
2.5	Dostupnosť infraštruktúry.....	29
2.6	Rozvoj infraštruktúry .....	30
3.	PRÍSTUPOVÉ PODMIENKY K ŽELEZNIČNEJ SIETI .....	31
3.1	Úvod .....	31
3.2	Všeobecné podmienky prístupu.....	31
3.2.1	Podmienky pre žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry .....	31

3.2.2	Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre .....	32
3.2.3	Licencie .....	32
3.2.4	Jednotné bezpečnostné osvedčenie .....	32
3.2.5	Poistenie (krytie záväzkov).....	32
3.3	Zmluvné podmienky.....	32
3.3.1	Rámcová dohoda .....	32
3.3.2	Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre .....	33
3.3.3	Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre so žiadateľom bez licencie .....	33
3.3.4	Všeobecné podmienky .....	34
3.4	Špecifické podmienky prístupu .....	34
3.4.1	Schvaľovanie vozidlového parku .....	34
3.4.2	Spôsobilosť zamestnancov .....	35
3.4.3	Doprava mimoriadnych zásielok.....	35
3.4.4	Nebezpečný tovar.....	35
3.4.5	Skúšobné jazdy vlakov a iné špeciálne vlaky .....	36
4.	PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY .....	37
4.1	Úvod .....	37
4.2	Všeobecný opis procesu.....	37
4.3	Rezervácia kapacity infraštruktúry pre dočasné obmedzenie kapacity infraštruktúry .....	39
4.3.1	Všeobecné princípy .....	39
4.3.2	Lehoty a informácie poskytované žiadateľom.....	40
4.4	Vplyv rámcových dohôd.....	40
4.5	Proces pridelovania vlakovej trasy .....	40
4.5.1	Žiadosti do ročného cestovného poriadku .....	41
4.5.2	Neskoré žiadosti do ročného cestovného poriadku .....	41
4.5.3	Žiadosti o vlakové trasy ad hoc .....	42
4.5.4	Proces koordinácie .....	43
4.5.5	Proces riešenia sporov .....	44
4.6	Pretiažená železničná infraštruktúra .....	44
4.7	Preprava mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru.....	45
4.8	Pravidlá po pridelení vlakovej trasy .....	45
4.8.1	Pravidlá pre úpravu (modifikáciu) vlakovej trasy žiadateľom .....	45
4.8.2	Pravidlá pre zmenu vlakovej trasy manažérom infraštruktúry .....	46
4.8.3	Pravidlá nevyužívania vlakovej trasy žiadateľom .....	46
4.8.4	Pravidlá odrieknutia vlakovej trasy žiadateľom .....	46
4.9	Inteligentný manažment kapacity (TTR) .....	47
4.9.1	Ciele TTR .....	47
4.9.2	Komponenty/Časti procesu .....	47
4.9.3	Implementácia/Realizácia.....	47
4.9.4	Pilotný/skúšobný projekt TTR alebo skoršia implementácia jedného alebo viacerých komponentov TTR .....	49
4.10	Zásady pridelovania kapacity infraštruktúry pre rfc – harmonizovaný text.	49
5.	SLUŽBY A ÚHRADY .....	50
5.1	Úvod .....	50
5.2	Princípy spoplatnenia .....	50
5.3	Minimálny prístupový balík a poplatky (sadzby).....	51
5.4	Doplňkové služby a poplatky (sadzby).....	53
5.4.1	Dodávka a distribúcia trakčnej elektriny .....	53

5.4.2	Služby pre vlaky .....	53
5.4.3	Služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru ...	53
5.4.4	Ďalšie doplnkové služby .....	54
5.5	Vedľajšie služby a poplatky (sadzby).....	54
5.5.1	Prístup k telekomunikačnej sieti .....	54
5.5.2	Poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo .....	54
5.5.3	Technické kontroly koľajových vozidiel.....	54
5.5.4	Špecializované služby opravy a údržby koľajových vozidiel veľkého rozsahu.....	54
5.6	Finančné pokuty a stimuly .....	54
5.6.1	Pokuty (príplatky) za úpravu vlakovej trasy od žiadateľa.....	54
5.6.2	Pokuty (príplatky) za zmenu vlakovej trasy od manažéra infraštruktúry	54
5.6.3	Pokuty (príplatky) za nevyužitie vlakovej trasy .....	55
5.6.4	Pokuty (príplatky) za odrieknutie vlakovej trasy.....	55
5.6.5	Pokuty za bezpečnostné riziká z prevádzkovania dopravy na dráhe...	55
5.6.6	Stimuly/zľavy .....	56
5.7	Systém výkonnosti.....	56
5.8	Zmeny v poplatkoch (úhradách) .....	57
5.9	Fakturačné opatrenia.....	57
6.	PREVÁDZKA .....	59
6.1	Úvod .....	59
6.2	Prevádzkové pravidlá .....	59
6.3	Prevádzkové opatrenia .....	60
6.3.1	Princípy .....	60
6.3.2	Predpisy pre prevádzku.....	61
6.3.3	Poruchy a mimoriadnosti .....	62
6.4	Nástroje na informovanie a monitorovanie vlakov .....	64
7.	SERVISNÉ ZARIADENIA .....	66
7.1	Úvod .....	66
7.2	Prehľad servisných zariadení.....	66
7.3	Servisné zariadenia v správe manažéra infraštruktúry .....	67
7.3.1	Spoločné ustanovenia .....	67
7.3.2	Osobné stanice .....	69
7.3.3	Nákladné terminály.....	73
7.3.4	Zriaďovacie a vlakotvorné stanice vrátane zariadení na posun.....	73
7.3.5	Dopravné body s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají.....	74
7.3.6	Zariadenia na údržbu koľajových vozidiel.....	76
7.3.7	Iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie KV a umývanie KV.....	76
7.3.8	Námorné a vnútrozemské prístavy .....	76
7.3.9	Pomocné zariadenia.....	76
7.3.10	Zariadenie na doplnenie paliva a dodávku paliva .....	76

## PRÍLOHY

- 1.A - Zoznam použitých pojmov
- 1.3.1. - Právne akty Európskej únie týkajúce sa železničnej dopravy
- 2.3. - Schéma siete železničných tratí v správe ŽSR
- 2.3.3.A - Zoznam dopravných bodov pre osobnú dopravu
- 2.3.3.B - Zoznam dopravných bodov pre nákladnú dopravu
- 2.3.4. - Obrys vozidla a tabuľka polovičných širok nakladacej miery
- 2.5. - Zoznam železničných tratí v správe ŽSR s výlukou dopravnej služby
- 3.3.1. - Rámcová dohoda - vzor
- 3.3.2. - Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre – vzor
- 3.3.3. - Zmluva o pridelení kapacity infraštruktúry – vzor
- 4.2.1. - Akceptácia poverenia železničného podniku žiadateľom
- 4.2.A - Vzor objednávky vlakov do CP
- 4.2.B - Vzor objednávky na zaradenie mimoriadnych vozňov do vlaku a mimoriadne zastavenie vlaku
- 4.5.A - Harmonogram prác pre zostavu CP a Harmonogram zmien do CP
- 4.5.B - Kapacita infraštruktúry
- 4.9. - Inteligentný manažment kapacity (TTR)
- 4.10. - Zásady pridelenia kapacity infraštruktúry pre RFC – harmonizovaný text
- 5.2.A. - 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
- 5.2.B. - Opatrenie č. 2/2018 Dopravného úradu zo 17. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam
- 5.3. - Zoznam železničných tratí podľa kategórií na účely spoplatňovania
- 5.4.2. - Zoznam železničných staníc s možnosťou predkurovania vlakových súprav
- 5.7. - Dohoda o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre - vzor
- 6.1.A - Zjednodušené technologické postupy úkonov pri vlakoch nákladnej dopravy
- 6.1.B - Zoznam DB a železničných podnikov, pre ktoré neplatia zjednodušené technologické postupy úkonov pri vlakoch nákladnej dopravy
- 6.2.A - Žiadosť o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov (vzor)
- 6.2.B - Podmienky Železníc Slovenskej republiky na udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov
- 6.2.C - Podmienky posudzovania žiadosti o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov
- 7.3.2.3. - Zoznam DB s prenajímanými priestormi určených na predaj prepravných dokladov
- 7.3.2.5.A - Zmluva o užívaní miest na predaj prepravných dokladov (MPPD) - vzor
- 7.3.2.5.B - Všeobecné podmienky užívania služieb prístupu k MPPD
- 7.3.4. - Požiadavky na výkon posunujúcich čiat/posunovačov
- 7.3.6. - Podmienky vykonávania opráv ŽKV na koľajach ŽSR



V týchto „Podmienkach používania železničnej siete“ sú použité pojmy uvedené v prílohe 1.A.

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/>.

Zoznam skratiek

ABs	Orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry (Allocation Bodies)
AC	Striedavý elektrický prúd (alternating current)
APL	Aplikácia
AT	Rakúsko
AVV/RIV	Dohovor o vzájomnom používaní nákladných vozňov v medzinárodnej preprave
BOZP	Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
CER	Spoločenstvo európskych železničných a infraštruktúrnych spoločností (The Community of European Railway and Infrastructure Companies)
CI	Common Interface/Spoločné rozhranie
CID	Koridorový informačný dokument (Corridor Information Document)
CIS	Informačný systém o poplatkoch (Charging Information System)
CLaO	Centrum logistiky a obstarávania
C-OSS	Jednotné kontaktné miesto na koridore RFC pre zákazníkov (Corridor - One Stop Shop)
CNA	Oznámenie požiadaviek na kapacitu infraštruktúry (Capacity Need Announcement)
CP	Cestovný poriadok
CSKMD	Centrálna správa kmeňových dát
ČR	Česká republika
DB	Dopravný bod
DC	Jednosmerný elektrický prúd (direct current)
DCP	Dátový cestovný poriadok
DS	Distribučná sústava
DÚ	Dopravný úrad
ECMT	Európsky nástroj na riadenie kapacít (European Capacity Management Tool)
EGTC	Európske zoskupenie územnej spolupráce – EZÚS (European Grouping of Territorial Cooperation – Infrastructure)
EK	Európska komisia
EN	Európska norma
ERA	Železničná agentúra Európskej únie
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ES	Európske spoločenstvo
ETC	Európske dopravné koridory (European transport corridors)
ETCS	Európsky systém riadenia jazdy vlaku (European Train Control System)
EÚ	Európska únia
FTE	Európske združenie železničných podnikov a poskytovateľov služieb (Forum Train Europe)
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie pre železničnú dopravu (Global System for Mobile Communications - Railway)
GR	Generálne riaditeľstvo
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
GYSEV Zrt.	Maďarsko-rakúske železnice (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.)
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
HU	Maďarsko
ICM	Medzinárodné riadenie mimoriadnych udalostí (International Contingency Management)
IČN	Identifikačné číslo nebezpečenstva (pôvodný Kemlerov kód)
IRS	Medzinárodné železničné riešenie (International Railway Solutions)
IT	Informačné technológie
KIS	Komplexný interoperabilný systém

KV	Koľajové vozidlo
MÁV Pályaműködtetői Zrt.	Maďarské železnice (Magyar Államvasutak Zrt.)
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MI	Manažér infraštruktúry (Infrastructure Manager)
MPBP	Miestny prevádzkový a bezpečnostný predpis
MPPD	Miesto na predaj prepravných dokladov
NAD	Náhradná autobusová doprava
NCI	Informačný portál o sieti a koridoroch (Network and Corridor Information Portal)
NR / ŠR	Normálny rozchod / široký rozchod
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OR	Oblasť riaditeľstvo
OSS	Jednotné kontaktné miesto pre zákazníkov (One Stop Shop)
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc (Organizacja dla sotrudnicstwa zelezných dorog)
OŽ	Ozubnicová železnica
ÖBB Infrastruktur AG	Rakúske železnice
PAP	Koridorové vopred dohodnuté vlakové trasy (pre-arranged paths)
PCS	Systém koordinácie trás (Path Coordination System)
PPGW	Pravidlá používania nákladných vozňov
PIS (IS PIS)	Prevádzkový informačný systém
PIS VDS PT	PIS plánovanie trás
PKP PLK S.A.	Poľské železnice (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)
PL	Poľsko
PS	Pohraničná stanica
PPPW	Pravidlá používania osobných vozňov
PPŽS	Podmienky používania železničnej siete
PRIME	Platforma pre manažérov železničnej infraštruktúry v Európe (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe)
RCP	Ročný cestovný poriadok
RFC	Koridory nákladnej dopravy (Rail Freight Corridors) podľa nariadenia EPaR č. 913/2010 a jeho zmien
RFP	Portál železničných zariadení (Rail facilities portal)
RIC	Dohovor o výmene a používaní osobných vozidiel v medzinárodnej doprave
RID	Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
RNE	Združenie európskych manažérov infraštruktúry (RailNetEurope)
ROV	Rozkaz o výluke
SMGS	Dohoda o medzinárodnej železničnej preprave tovaru
SMSÚ	Stredisko miestnej správy a údržby
SMSÚ EE TV	Stredisko miestnej správy a údržby elektrotechniky a energetiky pre trakčné vedenie
SOK	Služba odstavných koľají
SR	Slovenská republika
STKP	Spojnice temien koľajnicových pásov
SŽ (CZ)	Správa železníc
STN	Slovenská technická norma
SZ	Servisné zariadenia
ŠRT	Širokorozchodná trať
TBS	Technicko-bezpečnostná skúška
TCR	Dočasné obmedzenia kapacity (Temporary Capacity Restrictions)
TIS	Informačný systém o vlakoch (Train Information System)
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť (Trans-European transport network)
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
TREŽ	Trenčianska elektrická železnica

TSI TAF/TAP	Technické špecifikácie interoperability týkajúce sa telematických aplikácií pre služby nákladnej/osobnej dopravy (Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Freight/Passenger Services)
TTP	Tabuľky traťových pomerov
TTR	Inteligentný manažment kapacity TTR (Timetable Redesign)
UIC	Medzinárodná železničná únia
URMIZA	Ústredné riadenie mimoriadnych zásielok
UA	Ukrajina
UZ	Ukrajinské železnice (AT Ukrzaliznyca)
ÚRT	Úzkorozchodná trať
VDS	Vlakový dispečerský systém
VKM	označuje držiteľa KV zaregistrovaného v Národnom registri železničných vozidiel. Je zobrazením celého názvu alebo skratky držiteľa KV. VKM je napísané na každom KV, v blízkosti európskeho čísla KV.
VNVK	Všeobecná nakládková a vykládková koľaj
VOJ	Vnútorňa organizačná jednotka
VPU	Všeobecné podmienky užívania
Zmluva o PŽI	Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre
ŽE	Železničná energetika
ŽI	Železničná infraštruktúra
ŽP	Železničný podnik
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železničná stanica

## 1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

### 1.1 ÚVOD

Železnice Slovenskej republiky vydávajú tieto „Podmienky používania železničnej siete“ v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, v platnom znení (ďalej „smernica 2012/34/EÚ“) a 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.

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

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

- a) správa a prevádzkovanie ŽI,
- b) pridelovanie kapacity infraštruktúry,
- c) 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,
- d) zriaďovanie a prevádzkovanie železničných telekomunikačných a rádiových sietí,
- e) výstavba, úprava a údržba železničných dráh,
- f) ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v Obchodnom registri,
- g) vyberanie úhrad za použitie ŽI.

Organizačná štruktúra Generálneho riaditeľstva ŽSR a ŽSR je uvedená na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „O nás“.

### 1.2 CIEĽ PODMIENOK POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE

Cieľom týchto „Podmienok používania železničnej siete“ je oboznámiť žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a ostatné zainteresované osoby s podmienkami prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a poskytovaní služieb v týchto zariadeniach podľa § 37 zákona o dráhach a s popisom železničnej infraštruktúry v správe ŽSR.

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, ako o tieto služby požiadať, podmienkach ich využívania a poplatkoch za tieto služby,
- poskytované inými poskytovateľmi služieb na základe žiadosti týchto poskytovateľov služieb a informácií, ktoré požadujú zverejniť.

### 1.3 PRÁVNY STAV

#### 1.3.1 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.

### **Medzinárodné právne predpisy**

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

#### **Bezpečnosť**

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

#### **Prideľovanie kapacity**

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)

#### **Sieť koridorov**

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

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a rušia sa nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 v platnom znení

Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/177 z 31. januára 2017 o súlade spoločného návrhu na zriadenie tzv. „jantárového“ koridoru železničnej nákladnej dopravy s článkom 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 v platnom znení

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 v platnom znení

#### **TSI**

##### *Prevádzka a riadenie*

Vykonávacie nariadenie Komisie EÚ 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa ruší rozhodnutie 2012/757/EÚ, v platnom znení

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.

### **Národné právne predpisy**

Zákon Národnej rady SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov („zákon o dráhach“)

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 („zákon o ŽSR“)

Vyhláška Ministerstva dopravy pôšt a telekomunikácií SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov (ďalej „vyhláška o dopravnom poriadku dráh“)

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 k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam

### **Vnútorne predpisy manažéra infraštruktúry**

Predpisy ŽSR určujúce pravidlá organizovania a zabezpečenia železničnej prevádzky sú uvedené v prílohe č. 1 „zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre“, ktorej vzor je uvedený v prílohe 3.3.2. týchto „Podmienok používania železničnej siete“.

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

### 1.3.2 Právne postavenia a záväzky

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

Pripomienky, podnety a požiadavky týkajúce sa obsahu dokumentu je možné posilať na odbor dopravy GR ŽSR.

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.

### 1.3.3 Postup odvolania

Regulačný orgán je v súlade s § 52 zákona o dráhach 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 používania železničnej siete“,
- b) pridelovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,
- c) prístupu k ŽI, k servisným zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,
- d) uplatňovania úhrady za používanie ŽI, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených,
- e) organizovania železničnej dopravy,
- f) plánovania obnovy a údržby železničnej infraštruktúry,
- g) plnenia povinností podľa § 34 ods. 5, ods. 6 písm. a) a d), odsekov 7 až 11 a § 34a zákona o dráhach.

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 poskytovaní služieb v tomto zariadení môže podať sťažnosť na regulačný orgán, ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno vyhovieť všetkým žiadostiam 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 plyní 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.

### 1.4 ŠTRUKTÚRA PODMIENOK POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE

Štruktúra a obsah „Podmienok používania železničnej siete“ zohľadňuje príslušné požiadavky smernice 2012/34/EÚ v platnom znení a riadi sa „Príručkou o spoločnej štruktúre a implementácii vyhlásenia o sieti“, ktorú prijali európski manažéri infraštruktúry združení v organizácii RailNetEurope. Cieľom „Príručky o spoločnej štruktúre a implementácii vyhlásenia o sieti“ je, aby všetci žiadatelia a zainteresované strany našli rovnaké informácie na rovnakom mieste v každých „Podmienkach používania železničnej siete“ (vyhláseniach o sieti).

Podmienky používania železničnej siete sú rozdelené do siedmich častí, ktoré tvoria hlavnú časť dokumentu, a príloh, v ktorých sú uvedené ďalšie podrobnosti:

- Oddiel 1 obsahuje všeobecné informácie o „Podmienkach používania železničnej siete“ a kontaktoch.
- Oddiel 2 opisuje hlavné technické a funkčné vlastnosti/charakteristiky železničnej siete v správe ŽSR.
- Oddiel 3 definuje právne požiadavky a podmienky prístupu k železničnej sieti v správe ŽSR.
- Oddiel 4 stanovuje postup pridelovania vlakových trás.
- Oddiel 5 obsahuje prehľad služieb, ktoré poskytujú ŽSR, ako aj úhrad za tieto služby. V tejto časti sú opísané aj motivačné programy.
- Oddiel 6 opisuje postupy riadenia dopravy vrátane postupov, ktoré sa majú dodržiavať v prípade mimoriadnych udalostí.
- Oddiel 7 poskytuje prehľad servisných zariadení pripojených k železničnej sieti v správe ŽSR a služieb, ktoré sú v servisných zariadeniach poskytované.

### 1.5 PLATNOSŤ, AKTUALIZÁCIA A ZVEREJNENIE

#### 1.5.1 Obdobie platnosti

Podmienky používania železničnej siete v tomto znení sú účinné od 15.12.2024, pričom informácie obsiahnuté v nich sa uplatňujú pre obdobie ročného cestovného poriadku 2026, t. j. od 14.12.2025 do 12.12.2026.

#### 1.5.2 Postup aktualizácie

Podmienky používania železničnej siete budú aktualizované v prípade uskutočnenia zmeny údajov v nich uvedených. Aktuálne vydanie so 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](http://www.zsr.sk).

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

#### 1.5.3 Zverejnenie

Podmienky používania železničnej siete sa zverejňujú na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra“ 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.

Na webovom sídle RNE: <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/> sú zverejnené odkazy na anglické verzie „Podmienok používania železničných sietí“ v iných európskych krajinách, ak sú k dispozícii.

ŽSR tiež zverejňujú obsah svojich „Podmienok používania železničnej siete“ na portáli „Network and Corridor Information (NCI)“. Prístup k NCI je bezplatný a bez registrácie používateľa pomocou nasledujúceho odkazu: <http://nci.rne.eu/>.

## 1.6 KONTAKTY

### **Ministerstvo dopravy SR**

Rámcová zmluva o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky Námestie slobody č. 6 P.O.BOX 100 810 05 Bratislava Slovenská republika	Tel.: +421-2 5949 4111 e-mail: <a href="mailto:info@mindop.sk">info@mindop.sk</a>
---	---	--

### **Dopravný úrad**

Licencie a Jednotné bezpečnostné osvedčenie	Dopravný úrad Letisko M.R.Štefánika 823 05 Bratislava	Tel.: +421-2-48 777 402 e-mail: <a href="mailto:nsat@nsat.sk">nsat@nsat.sk</a>
---	---	---

### **GR ŽSR – odbor dopravy:**

#### **Príprava a prerokovávanie zmlúv**

Zmluva o PŽI, Zmluva o pridelení kapacity infraštruktúry, Rámcová dohoda	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-5785 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
--	--	--

#### **Pridelovanie vlakových trás do ročného cestovného poriadku**

Osobná doprava	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7116/7115 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
Nákladná doprava		Tel.: +421-2-2029-2616/3026 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>

#### **Informácie o ad hoc vlakových trasách pre železničné podniky - kancelária OSS**

ŽSR OSS	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-2552 e-mail: <a href="mailto:oss@zsr.sk">oss@zsr.sk</a>
---------	--	--

#### **Spracovanie objednávok ad hoc vlakových trás – kancelária OSS**

Osobná doprava	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7145, 3225 e-mail: <a href="mailto:mimos@zsr.sk">mimos@zsr.sk</a>
Osobná a nákladná doprava		Tel.: +421-2-2029-2552 e-mail: <a href="mailto:oss@zsr.sk">oss@zsr.sk</a>

**Spracovanie „Podmienok používania železničnej siete“ a ich zmien**

	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-3064 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
--	--	--

**Fakturačné podklady a reklamácie poplatkov za prístup k ŽI**

Fakturácia prístupu k ŽI, Reklamácie prístupových poplatkov	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7206, 7881 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
---	--	--

**Riadenie dopravy a spracovanie objednávok OSS**

Osobná a nákladná doprava	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7130, 7155 e-mail: <a href="mailto:Ustredny.dispecer@zsr.sk">Ustredny.dispecer@zsr.sk</a> , <a href="mailto:hlavny.dispecer@zsr.sk">hlavny.dispecer@zsr.sk</a>
------------------------------	--	---

**Prerokovanie preprav mimoriadnych zásielok**

Prerokovanie preprav: mimoriadnych zásielok, vojenských prevozov a rádioaktívnych materiálov	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-5620, 7117 e-mail: <a href="mailto:URMIZA@zsr.sk">URMIZA@zsr.sk</a> ; <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
---	--	--

**Analýza kvality dopravy**

Dohoda o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7468 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
--	--	--

**Prístup do aplikácie PIS**

	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor dopravy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-5737 e-mail: <a href="mailto:GRO410@zsr.sk">GRO410@zsr.sk</a>
--	--	--

**GR ŽSR – odbor bezpečnosti a inšpekcie**

Zisťovanie príčin vzniku nehôd a iných mimoriadností v železničnej prevádzke, Vyšetrovanie pracovných úrazov, požiarov, únikov nebezpečných látok, Kontrolná činnosť, Havarijný plán	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor bezpečnosti a inšpekcie Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7613 e-mail: <a href="mailto:GRO440@zsr.sk">GRO440@zsr.sk</a>
--	--	--

**GR ŽSR – odbor expertízy**

**Informácie o podmienkach prístupu koľajových vozidiel na železničnú infraštruktúru**

	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor expertízy Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7744 e-mail: <a href="mailto:GRO230@zsr.sk">GRO230@zsr.sk</a>
--	--	--

**GR ŽSR – odbor infraštruktúry**

**Informácie o komunikačných systémoch medzi rušňovodičom a zamestnancom riadiacim dopravu**

	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo odbor infraštruktúry Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-4606, 7422 e-mail: <a href="mailto:GRO450@zsr.sk">GRO450@zsr.sk</a>
--	---	--

**ŽSR – CLaO**

**Kontaktné miesto pre objednávanie predpisov ŽSR**

	Železnice Slovenskej republiky Centrum logistiky a obstarávania Klemensova 8 813 61 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-7094 e-mail: <a href="mailto:CLaO.sekretariat@zsr.sk">CLaO.sekretariat@zsr.sk</a>
--	---	--

**ŽSR – VOJ Správa majetku ŽSR**

**Prenájom majetku ŽSR**

Prenájom budov, technických zariadení v ŽST, skladov, úložných plôch, rámp...	Správa majetku ŽSR Bratislava Holekova 6 811 04 Bratislava 1	Tel.: +421-2-2029-7785 e-mail: <a href="mailto:SM.BA@zsr.sk">SM.BA@zsr.sk</a>
--	--	--

**ŽSR – Železničná energetika**

**Obchod a distribúcia elektriny**

Zmluva o združenej dodávke elektriny, Zmluva o pripojení do DS ŽSR	Železnice Slovenskej republiky Železničná energetika Klemensova 8 813 61 Bratislava	Fax: + 421-2-2029 7456 Tel.: +421-2-2029-7445 e-mail: <a href="mailto:zsrze@zsr.sk">zsrze@zsr.sk</a>
--	--	--

**ŽSR – Železničné telekomunikácie**

**Služby telekomunikácie a informatiky**

	Železnice Slovenskej republiky Železničné telekomunikácie Kováčska 3 832 06 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-3109 e-mail: <a href="mailto:zt@zsr.sk">zt@zsr.sk</a>
--	---	--

**ŽSR – Železničné telekomunikácie**

**Informácie o inteligentnom manažmente kapacity (TTR)**

	Železnice Slovenskej republiky Železničné telekomunikácie Kováčska 3 832 06 Bratislava	Tel.: +421-2-2029-3037 e-mail: <a href="mailto:zt@zsr.sk">zt@zsr.sk</a>
--	---	--

**ŽSR – Oblastné riaditeľstvá**

**Prevádzka a riadenie dopravy**

Zmluvy o styku dráh, Prevádzkové poriadky železničných staníc a ich prílohy Operatívne riadenie dopravy	Oblastné riaditeľstvo Trnava Bratislavská 2/A 917 02 Trnava	Tel.: +421-33-229-4266, 5067, 5064 e-mail: <a href="mailto:ORTT.sekretariat@zsr.sk">ORTT.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-33-229-4266, 5068, 5069 e-mail: <a href="mailto:ORTT.sekretariat@zsr.sk">ORTT.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-33-229-4266, 5515, 5536 e-mail: <a href="mailto:ORTT.sekretariat@zsr.sk">ORTT.sekretariat@zsr.sk</a>
	Oblastné riaditeľstvo Košice Kasárenské nám. 11 041 50 Košice	Tel.: +421-55-229-4004, 5124 e-mail: <a href="mailto:ORKE.sekretariat@zsr.sk">ORKE.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-55-229-4004, 5121 e-mail: <a href="mailto:ORKE.sekretariat@zsr.sk">ORKE.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-55-229-4004, 5110 e-mail: <a href="mailto:ORKE.sekretariat@zsr.sk">ORKE.sekretariat@zsr.sk</a>
	Oblastné riaditeľstvo Zvolen M.R.Štefánika 295/2 960 01 Zvolen	Tel.: +421-45-229-4002, 4263 e-mail: <a href="mailto:ORZV.sekretariat@zsr.sk">ORZV.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-45-229-4002, 4260 e-mail: <a href="mailto:ORZV.sekretariat@zsr.sk">ORZV.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-45-229-4002, 4210 e-mail: <a href="mailto:ORZV.sekretariat@zsr.sk">ORZV.sekretariat@zsr.sk</a>
	Oblastné riaditeľstvo Žilina 1.mája 34 010 01 Žilina	Tel.: +421-41-229-5112, 2535 e-mail: <a href="mailto:ORZA.sekretariat@zsr.sk">ORZA.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-41-229-5112, 2355 e-mail: <a href="mailto:ORZA.sekretariat@zsr.sk">ORZA.sekretariat@zsr.sk</a>
		Tel.: +421-41-229-5112, 2504 e-mail: <a href="mailto:ORZA.sekretariat@zsr.sk">ORZA.sekretariat@zsr.sk</a>

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](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/OSS/Kontakty na kancelárie OSS manažérov infraštruktúry – členov RNE“.

**1.7 SPOLUPRÁCA MEDZI EURÓPSKYMÍ MANAŽÉRMÍ INFRAŠTRUKTÚRY/ORGÁNMI PRE PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY**

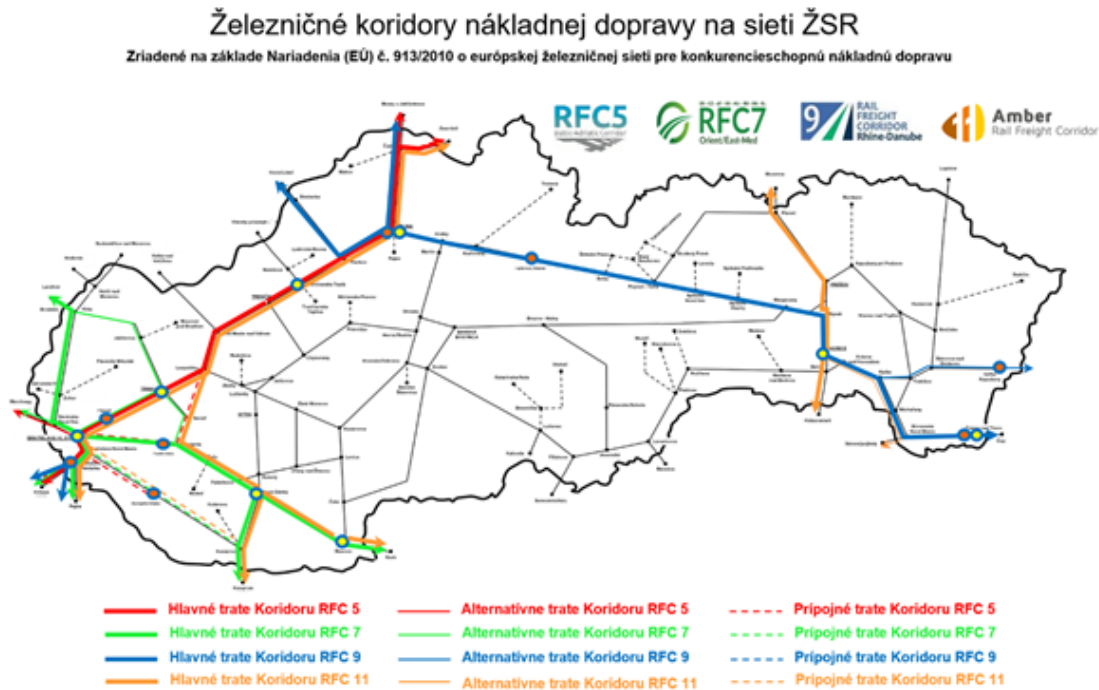
**1.7.1 Železničné koridory nákladnej dopravy**

V roku 2010 Európsky parlament a Rada prijali nariadenie č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ktoré zaviazalo členské štáty k vytvoreniu medzinárodných železničných koridorov nákladnej dopravy (ďalej len RFC) za účelom splnenia cieľov:

- posilnenie spolupráce medzi MI/orgánmi pre pridelovanie kapacity infraštruktúry (ABs) v kľúčových aspektoch, ako sú pridelovanie vlakových trás, zavádzanie interoperabilných systémov a rozvoj infraštruktúry,
- nájsť správnu rovnováhu medzi nákladnou a osobnou dopravou pozdĺž RFC, poskytnúť primeranú kapacitu infraštruktúry pre nákladnú dopravu v súlade s potrebami trhu a zabezpečiť, aby sa v prípade nákladných vlakov dodržali spoločné ciele v oblasti presnosti,
- podpora intermodalít medzi železničnými a inými druhmi dopravy integráciou terminálov do procesu riadenia koridorov.

Detailný popis RFC, ktorých sú ŽSR členom, nájdete na webových sídlach železničných koridorov nákladnej dopravy:

- RFC 5 „Baltsko-jadranský“ – [www.rfc-baltic-adriatic.eu](http://www.rfc-baltic-adriatic.eu)
- RFC 7 „Orient/východné Stredomorie“ – [www.rfc-orient-eastmed.eu](http://www.rfc-orient-eastmed.eu)
- RFC 9 „Rýn-Dunaj“ – [www.rfc-rhine-danube.eu/](http://www.rfc-rhine-danube.eu/)
- RFC 11 „Jantárový“ – [www.rfc-amber.eu/](http://www.rfc-amber.eu/)



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

V roku 2024 Európsky parlament a Rada prijali nariadenie č. 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013. V tomto nariadení sa určujú európske dopravné koridory najvyššieho strategického významu na základe prioritných úsekov transeurópskej dopravnej siete a projektov spoločného záujmu a špecifikujú požiadavky, ktoré sa majú dodržiavať v rámci rozvoja a realizácie infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete.

Členské štáty a manažéri infraštruktúry zodpovední za koridor nákladnej dopravy, ktorý je súčasťou daného európskeho dopravného koridoru (ETC), upravia správu koridoru nákladnej dopravy od 18. júla 2024 alebo v prípade zmeny smerovania európskeho dopravného koridoru podľa článku 11 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 2024/1679 do 18 mesiacov od dátumu uvedenej zmeny.

ŽSR budú členom koridorov:

**Rýn – Dunaj** - do ktorého bude začlenený koridor RFC 7;

**Baltské more – Jadranské more** – do ktorého bude začlenená časť koridoru RFC 11 (traťový úsek v správe ŽSR – PL/Skalité št.hr. – Bratislava – Rusovce/Komárno/Štúrovo št.hr./HU);

Zároveň vznikne nový koridor ETC **Baltské more – Čierne more – Egejské more**, ktorého súčasťou bude časť koridoru RFC 11 (traťový úsek v správe ŽSR – PL/Plaveč št.hr. – Košice – Čaňa št.hr./HU).

#### **Koridorový informačný dokument (CID)**

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

Koridorové informačné dokumenty sú vypracované podľa jednotnej štruktúry vypracovanej združením RailNetEurope a sú zverejnené na webových sídlach jednotlivých železničných koridorov nákladnej dopravy a na webovom sídle RNE: [www.rne.eu/rail-freight-corridors/](http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/).

### 1.7.2 Členstvo ŽSR v medzinárodných organizáciách

V roku 2004 založili európski MI a orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry spoločnú neziskovú organizáciu **RailNetEurope**, určenú na podporu medzinárodnej dopravy na európskej ŽI. RNE uľahčuje rozvoj podnikania v medzinárodnej železničnej doprave prostredníctvom harmonizovaných medzinárodných obchodných procesov vo forme šablón, príručiek a usmernení, ako aj nástrojov IT.

Ďalšie informácie o spolupráci medzi členmi združenia RNE sú uvedené na webovom sídle RNE: <https://rne.eu/>.

Okrem RNE a koridorov RFC sú ŽSR členmi nasledovných medzinárodných organizácií a zoskupení: UIC, CER, OSŽD, PRIME, HIT RAIL, V4. ŽSR ďalej spolupracujú aj s FTE, Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA).

## 2. INFRAŠTRUKTÚRA

### 2.1 ÚVOD

Cieľom tejto kapitoly je poskytnúť informácie o ŽI v správe ŽSR a o termináloch (intermodálnej prepravy, integrovanej osobnej prepravy, nákladných 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](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Infomapa ŽSR“ (ďalej len aplikácia Infomapa ŽSR).

Z dôvodu bližšej špecifikácie informácií daných traťových úsekov sú v jednotlivých podkapitolách kapitoly 2 uvedené odkazy na TTP, ktoré sú zverejnené na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Tabuľky traťových pomerov“.

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

### 2.2 ROZSAH SIETE

#### 2.2.1 Limity

Technický popis železničnej siete v správe ŽSR je popísaný v tejto kapitole a zobrazený v aplikácii Info Mapa ŽSR. Údaje sú v súlade s registrom železničnej infraštruktúry, ktorý je zverejnený na webových stránkach Dopravného úradu: <http://drahy.nsat.sk/interoperabilita-zeleznicnych-drah/pevne-subsystemy/register-zeleznicnej-infrastruktury/> a na webových stránkach Železničnej agentúry Európskej únie: <https://rinf.era.europa.eu/rinf>.

#### 2.2.2 Susedné železničné siete

**Tab. 1 Zoznam hraničných priechodov so susednými MI**

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

Popis železničných sietí v susedných štátoch sa nachádza v „Podmienkach používania železničnej siete“ (Vyhláseniach o sieti) susedných MI.

## 2.3 OPIS SIETE

Železničné trate v správe ŽSR sú označené číslami od 101 do 130 (podľa pomôcok GVD). V rámci jednej železničnej trate, čiže jedného číselného označenia, môže byť zahrnutých aj viac, na seba priamo nadväzujúcich a/alebo nenadväzujúcich traťových úsekov (popísané v Tab. 2).

Schéma siete železničných tratí v správe ŽSR je uvedená v prílohe 2.3.

**Tab. 2 Zoznam železničných tratí v správe ŽSR**

Číslo trate (podľa TTP)	Úsek trate	Číslo trate (podľa TTP)	Úsek trate
101	A Čop (UA) - Čierna nad Tisou – Košice B Čop (UA) – Čierna nad Tisou ŠRT C Sátoraljaújhely HU – Slovenské Nové Mesto D Barca St. 1 – (koľ.101) – Košice nákl.stanica – Košice E Barca St. 1 – (koľ.102) – Košice	102	A Užgorod (UA) – Maťovce ŠRT – Haniska pri Košiciach ŠRT
103	A Łupków (PL) – Medzilaborce – Michalany B Trebišov – Výh. Slivník C Michalianska spojka	104	A Maťovce – Bánovce nad Ondavou B Stakčín – Humenné C Vranov nad Topľou – Trebišov D Bardejov – Kapušany pri Prešove E Bánovecká spojka
105	A Košice – Kraľovany	106	A Kraľovany – Žilina - Púchov B Potok odb. – (koľaj 1A1) – Žilina-Teplička – (koľaj 1C2) – Výh. Váh C Varín – (koľaj 1C1/1D1) – Žilina-Teplička – (koľaj 1D2) – Výh. Váh D Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova (CZ) E Budatínska spojka F Púchov – Lúky pod Makytou – Horní Lideč CZ G Žilina-Teplička – (koľaj 1D22) – Výh. Váh – (koľaj 1B2) – Žilina-Teplička odch. sk. – (koľaj 1A2) – Žilina
107	A Muzsyna (PL) – Plaveč – Kysak B Orlovská spojka C Kysacká spojka D Strážske – Prešov	109	A Košice – Plešivec B Hidasnémeti (HU) – Čaňa – Barca C Krásna nad Hornádom – Barca St. 4
110	A Margecany – Červená Skala B Spišské Podhradie – Spišské Vlachy C Levoča – Spišská Nová Ves	111	A Dobšiná – Rožňava B Plešivec – Slavošovce C Plešivec – Muráň D Medzev – Moldava nad Bodvou
112	A Plaveč – Poprad-Tatry B Odb. Spišská Belá – Spišská Belá C Studený Potok – Tatranská Lomnica D Poprad-Tatry TEŽ – Štrbské Pleso (TEŽ) E Tatranská Lomnica TE) – Starý Smokovec (TEŽ) F Štrbské Pleso – Štrba OŽ (OŽ)	113	A Trstená – Kraľovany

114	A Žilina – Rajec B Čadca – Skalité – Zwardoń (PL) C Čadca – Makov	115	A Plešivec – Zvolen os.st. B Výh. Urbánka – Fiľakovo St. 3 C Bánréve (HU) – Lenartovce D Somoskőújfalu (HU) – Fiľakovo
116	A Červená Skala – Banská Bystrica B Jesenské – Brezno-Halný – Brezno C Hronec – Chvatimech	117	A Utekáč – Lučenec B Breznička – Katarínska Huta C Lučenec – Veľký Krtíš
118	A Zvolen os. st. – Hronská Dúbrava – Vrútky B Priekopská spojka C Zvolenská spojka D Zvolen os.st. – Banská Bystrica – Odb. Dolná Štubňa	119	A Zvolen osobná stanica – Šahy B Šahy – Čata C Levice – Štúrovo
120	A Szob (HU) – Štúrovo – Bratislava hl.st. B Komárom (HU) – Komárno – Nové Zámky	121	A Hronská Dúbrava – Palárikovo B Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava
122	A Horná Štubňa – Prievidza B Chrenovecká spojka C Nitrianske Pravno – Nové Zámky D Jelšovce – Zbehy	123	A Kozárovce – Dražovce rampa B Topoľčianky – Úľany nad Žitavou C Zbehy – Radošina * D Lužianky TIP – Leopoldov
124	A Komárno – Bratislava-Nové Mesto B Komárno – Kolárovo C Neded – Šaľa	125	A Púchov – Bratislava hlavná stanica
126	A Bratislava hl.st.– Kúty – Lanžhot (CZ) B Devínska Nová Ves – Marchegg (AT) C Plavecký Mikuláš – Záhorská Ves *	127	A Bratislava-Vajnory – Bratislava východ (odch.sk.Juh) – Odb. Vinohrady B Bratislava-Vajnory (12. koľaj) – Bratislava východ (odch. sk. Sever) – Bratislava-Rača C Bratislava východ (odch.sk.Juh) – (koľaj 113) – Bratislava predmestie – Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS – Bratislava-Petržalka – Rusovce – Rajka (HU) D Bratislava-Petržalka – Kittsee (AT) E Odb. Močiar – Bratislava predmestie – Bratislava filiálka F Odb. Močiar – Odb. Vinohrady G Bratislava-Nové Mesto – Bratislava hlavná stanica
128	A Leopoldov – Galanta B Sered' – Trnava C Trnava – Kúty D Brezová pod Bradlom – Jablonica *	129	A Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – Veľká nad Veličkou (CZ) B Kúty – Skalica na Slovensku – Sodoměřice nad Moravou (CZ) C Hodonín (CZ) – Holíč nad Moravou D Čachtická spojka E Piešťany – Vrbové **
130	A Trenčín – Chynorany B Trenčianska Teplá – Horné Sĺnie – Vlársky průsmyk (CZ) C Nemšová - Lednické Rovne D Trenčianske Teplice – Trenčianska Teplá ÚRT (TREŽ) – špeciálna dráha		

**Poznámka:**

\* - trate, na ktorých je možné uzavretie zmluvy o prenájme trate na prevádzkovanie nemotorovej koľajovej dopravy prostredníctvom drezín medzi ŽSR a prevádzkovateľom drezín. Na trati 126 C sú to úseky Zohor – Záhorská Ves a Plavecké Podhradie – Plavecký Mikuláš, a to v km 30,313 – 32,500.

\*\* - trať dočasne prevádzkovaná ako miestna komunikácia pre cestnú nemotorovú dopravu (cyklotrasa) v súlade s § 28 ods. 7 a nasl. zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

### 2.3.1 Typológia železničných tratí

Rozdelenie dráh v správe ŽSR na hlavné železničné trate, vedľajšie železničné trate a špeciálne dráhy podľa zákona o dráhach je zverejnené na webovom sídle MD SR: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk) v časti „Ministerstvo/Doprava/Železničná doprava/odbor štátnej železničnej správy/Zoznam hlavných a vedľajších tratí“.

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

### 2.3.2 Rozchod železničných tratí

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

Ďalšie rozchody sú:

#### Široký rozchod:

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

#### Úzky rozchod:

1 000 mm na železničných tratiach: Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso (TEŽ)  
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (TEŽ)  
Štrba – Štrbské Pleso (OŽ)

760 mm na trati: Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice (TREŽ).

### 2.3.3 Dopravné body

Rozmiestnenie dopravných bodov (ďalej len „DB“) podľa železničných tratí a ich kilometrické vzdialenosti sú uvedené v TTP.

Zoznam DB pre osobnú železničnú dopravu na železničnej sieti v správe ŽSR na účely spoplatňovania služby prístupu k staniciam osobnej dopravy poskytovanej železničným podnikom prevádzkujúcim osobnú železničnú dopravu je uvedený v prílohe 2.3.3.A.

Za DB 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 DB pre nákladnú železničnú dopravu na železničnej sieti v správe ŽSR na účely spoplatňovania služby traťového prístupu poskytovanej železničným podnikom v staniciach nákladnej dopravy je uvedený v prílohe 2.3.3.B.

Informácie o technickom vybavení, počte a dĺžke staničných koľají a nástupíšť v DB sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 2.3.4 Priechodný prierez

**Priechodný prierez** zaisťuje priestorovú priechodnosť železničnej dráhy, určuje rozmerové parametre pre umiestnenie stavieb a zariadení vo vzťahu ku koľají, 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. Tento obrys je definovaný MI aj ako nakladacia miera ŽSR (NM<sub>ŽSR</sub>).

**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 TTP a v predpise ŽSR Z 6 „Priechodnosť tratí ŽSR“.

Vzťažný obrys statického obrysu/nakladacia miera ŽSR ( $G2/NM_{\text{ŽSR}}$ ) a tabuľka polovičných širok nakladacej miery sú uvedené v prílohe 2.3.4.

Priechodnosť železničných tratí vzhľadom na kombinovanú dopravu (P/C kódy) a informácie o zatriedení železničných tratí podľa ich priechodnosti obrysmi KV sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR, v TTP a v predpise ŽSR Z 6 „Priechodnosť tratí ŽSR“.

### 2.3.5 Hmotnostné limity

Železničné trate v správe ŽSR sú zaradené do kategórií zvislého zaťaženia podľa svojej únosnosti, ktoré odpovedajú určenej hmotnostnej kategórii vzorových schém KV podľa EN 15 528 a dokumentu „Klasifikácia tratí – Príslušné nosnosti vozňov“.

**Tab. 3 Kategórie zvislého zaťaženia železničných tratí podľa EN 15 528 a dokumentu „Klasifikácia tratí – Príslušné nosnosti vozňov“**

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 Infomapa ŽSR a v TTP.

### 2.3.6 Sklon železničných tratí

Podrobnejšie informácie o sklonových pomeroch na jednotlivých železničných tratiach a traťových úsekoch sú uvedené v TTP a v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 2.3.7 Maximálne rýchlosti (na danej železničnej trati)

Podrobnejšie informácie o traťových rýchlostiach sú uvedené v TTP a v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 2.3.8 Maximálne dĺžky vlakov

Dĺžka osobných vlakov je obmedzená dĺžkou nástupíšť. Údaje o dĺžke nástupíšť v jednotlivých DB sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR.

Podrobnejšie informácie o maximálnej dĺžke vlaku na jednotlivých traťových úsekoch sú uvedené v TTP a v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 2.3.9 Elektrická trakcia

Železničné trate v správe ŽSR sú rozdelené na elektrifikované a neelektrifikované a ich rozsah je farebne rozlíšený v aplikácii Infomapa ŽSR.

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

**Tab. 4: Trakčné sústavy**

Trakčná sústava	Železničné trate
Jednosmerná (600 V)	Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice (TREŽ)
Jednosmerná (1,5 kV)	Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso (TEŽ) Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (TEŽ) Štrba – Štrbské Pleso (OZ)
Jednosmerná (3 kV)	Štátna hranica UA/SR Čierna nad T. – Košice – Žilina (mimo) Púchov (mimo) – Lúky pod Makytou – štátna hranica SR/CZ štátna hranica UA/SR ŠRT Maťovce – Haniska pri Košiciach ŠRT Maťovce – Bánovce nad Ondavou – Michalľany Trebišov – Výh. Slivník štátna hranica PL/SR – Plaveč – Prešov - 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 Uzol Žilina Žilina - Čadca – štátna hranica SR/CZ Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou Bánovce nad Ondavou – Humenné
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– Bratislava štátna hranica HU/SR - Štúrovo – Bratislava – Kúty – štátna hranica SR/CZ Bratislavský uzol Žilina – Púchov – Trenčín – Trnava - 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

Na železničnej sieti v správe ŽSR nie je povolená rekuperácia na všetkých elektrifikovaných traťových úsekoch. Úseky s rekuperáciou dovoľovanou a zakázanou sú označené návěstidlami pre elektrickú prevádzku v zmysle predpisu ŽSR Z 1 „Pravidlá železničnej prevádzky“ (ďalej len „Z 1“), resp. uvedené v TTP. Podrobné podmienky a požiadavky sú uvedené v Metodických pokynoch generálneho riaditeľa ŽSR č. 17411/2015/O460 (DC 3 kV) a č. 15539/2017/O460 (AC 25 kV, 50 Hz).

HKV pri všetkých režimoch riadenia (manuálna regulácia, automatická regulácia) a brzdenia (elektrodynamická brzda, rušňová brzda, vlaková brzda, príp. iné) musí byť schopné prevádzky aj bez rekuperácie elektrickej energie do trakčného vedenia, a to na každej trakčnej sústave, z dôvodu zabránenia nežiaducej rekuperácii. Ak nie je možné vypnúť rekuperáciu pri použití niektorého režimu riadenia alebo brzdenia, HKV tento režim nesmie používať na úsekoch s rekuperáciou zakázanou.

Maximálne dovolené odoberané trakčné prúdy na jeden vlak pre jednotlivé úseky elektrifikovaných železničných tratí, ako aj iné dôležité parametre týkajúce sa elektrickej trakcie sú zverejnené v registri infraštruktúry Železničnej agentúry Európskej Únie (<https://rinf.era.europa.eu/rinf>).

**Tab. 5: Základné parametre rozhrania zberač – trolejové vedenie**

Parameter	Trakčná sústava striedavá: 25 kV, 15 kV	Trakčná sústava jednosmerná: 3 kV, 1,5 kV
Materiál šmýkadla zberača	čistý uhlík	čistý uhlík, uhlík s obsahom medi max. 40 %
Dĺžky hlavy zberača	1 950 mm; Modernizované: 1 950 mm, 1 600 mm; 15 kV: 1 950 mm, 1 600 mm	1950 mm; Modernizované: 1 950 mm, 1 600 mm; ŠRT: 2000/2260 mm
Šírka hlavy zberača	650 mm	650 mm
Prítlačná sila zberača (maximálna)	$F_m = 0.00047 \cdot v^2 + 90$	3kV: $F_m = 0,00097 \cdot v^2 + 110$ ; 1,5kV: $F_m = 0,00097 \cdot v^2 + 140$
Počet a vzdialenosť zberačov <sup>*)</sup>	2/12/80; 2/15/120; 2/35/160	3kV: 4/12/80; 2/15/120; 2/20/160; 3kV (ŠRT): 8/12/80; 1,5kV: TEŽ: 2/9/80
Maximálna výška trolejového drôtu	6 200 mm	6 200 mm; ŠRT: 6 800 mm
Normálna výška trolejového drôtu	5 500 mm	5 500 mm ŠRT: 6 000 mm;
Minimálna výška trolejového drôtu	5 000 mm	4 950 mm; ŠRT: 5 250 mm
Úseky oddelených fáz	podľa STN EN 50367 ed. 2	N/A
Najväčší dovolený prúd za státia na jeden zberač	80 A	3 kV: 200 A; 1,5 kV: 300 A

<sup>\*)</sup>Povolený počet zberačov/min. vzdialenosť (m)/Rýchlosť (km/hod)

Ďalšie údaje okrem uvedenej Tab. 5: Základné parametre rozhrania zberač – trolejové vedenie v PPŽS pre zberač špecifikuje EN STN 50367.

### 2.3.10 Návestné systémy

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

### 2.3.11 Systémy riadenia dopravy

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

- priecestné zabezpečovacie zariadenie - v TTP,
- traťové zabezpečovacie zariadenie a staničné zabezpečovacie zariadenie - v TTP a v aplikácii Infomapa ŽSR,

- indikátory horúcich ložísk, indikátory plochých kolies, indikátory horúcich obručí a indikátory horúcich brzdových kotúčov - v TTP a v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 2.3.12 Komunikačné systémy

Informácie o vlakovom rádiovom systéme na jednotlivých úsekoch železničných tratí sú uvedené v TTP (Tabuľka 2) a v aplikácii Infomapa ŽSR.

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

- Nové Mesto nad Váhom – Myjava,
- Plaveč – Kysak (úseky: Plaveč – Prešov, Vých. Ličartovce zast. – Kysak),
- Trnava – Kúty,
- Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice – Komárno,
- Bratislava-Rača (mimo) – Žilina.

Dočasnú výnimku z povinného vybavenia stanovišťa rušňovodiča KV môže udeliť odbor dopravy GR ŽSR s určením:

- podmienok komunikácie so zamestnancom riadiacim dopravu
- maximálnej doby platnosti výnimky.

Železničná trať vybavená traťovou časťou rádiového systému bez povinného vybavenia KV s pohyblivým (vozidlovým) rádiovým zariadením:

- Zohor – Rohožník – Plavecký Mikuláš,
- Nemšová – Lednické Rovne,
- Levice – Čata – Štúrovo, Čata – Šahy,
- Úľany nad Žitavou – Vráble – Zlaté Moravce,
- Kozárovce – Zlaté Moravce – Dražovce
- Brezno – Tisovec – Rimavská Sobota,
- Lučenec – Poltár – Utekáč,
- Breznička – Katarínska Huta.

Povinné vybavenie stanovišťa rušňovodičov KV mobilnými rádiovými terminálmi GSM-R pri prístupe k železničnej infraštruktúre pre komunikáciu rušňovodiča KV so zamestnancom riadiacim dopravu prostredníctvom rádiového systému GSM-R na železničných tratiach:

- 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),
- Bratislava – Žilina – Čadca – štátna hranica SR/CZ,
- Varín – Košice – Čierna nad Tisou.

Miestne analógové rádiové systémy v DB pre zabezpečenie staničného posunu a posunu s manipulačnými vlakmi zostávajú naďalej v činnosti.

Bližšie informácie o komunikačných systémoch poskytne odbor infraštruktúry GR ŽSR.

### 2.3.13 Vlakový zabezpečovací systém

Informácie o vlakovom zabezpečovacom systéme na jednotlivých úsekoch železničných tratí sú uvedené v TTP (Tabuľka 1) a v aplikácii Infomapa ŽSR. V súvislosti so zavádzaním interoperability na železničných tratiach sa na modernizovaných železničných tratiach inštaluje systém ETCS (Európsky systém riadenia jazdy vlaku) v súlade s platnou legislatívou EÚ a SR.

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

Železničné trate v správe ŽSR s vybudovaným systémom ETCS:

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

Železničné trate v správe ŽSR s plánovaným vybudovaním ETCS sú uvedené v podkapitole 2.6.

## 2.4 DOPRAVNÉ OBMEDZENIA

### 2.4.1 Špecializovaná infraštruktúra

ŽSR nevyčlenili žiadne železničné trate pre špecifické druhy dopravy.

### 2.4.2 Environmentálne obmedzenia

Dopravca zodpovedá za používanie takých dráhových vozidiel, ktorých stav, vrátane nákladu a jeho uloženia a zabezpečenia, neohrozuje životné prostredie.

Nákladné vozne patriace do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 321/2013, na ktoré sa nevzťahujú dodatočné ustanovenia pre uplatňovanie TSI podľa prílohy nariadenia (EÚ) č. 1304/2014, sa na tichších tratiach neprevádzkujú s cieľom obmedziť emisie hluku železničného systému. Aktuálny zoznam tichších tratí ŽSR je dostupný na webovom sídle ERA [https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en).

**Tab. 6: Zoznam tichších tratí**

Tichšia trasa	Úseky trasy	Jedinečná identifikácia úseku (Číslo trate podľa tab. traťových pomerov)	Tichšia trasa sa začína/končí na hraniciach členského štátu
<b>Košice – Varín</b>	Košice – Kraľovany	105 A	Nie
	Kraľovany – Varín	106 A	
<b>Žilina – Čadca št. hr.</b>	Žilina – Čadca št. hr.	106 D	Áno Čadca št. hr. (Česko)
<b>Palárikovo – Galanta</b>	Palárikovo – Galanta	120 A	Nie
<b>Bratislava hlavná stanica – Kúty št. hr.</b>	Bratislava hlavná stanica – Kúty št. hr.	126 A	Áno Kúty št. hr. (Česko)

### 2.4.3 Nebezpečný tovar

Bez špecifických obmedzení.

### 2.4.4 Obmedzenia v tuneloch

Informácie o obmedzeniach v tuneloch sú uvedené v TTP v Tabuľke 5 – Údaje o priechodnosti železničných tratí obrysom koľajových vozidiel a obrysovými profilmi nákladu na otvorených koľajových vozidlách z hľadiska priestorových charakteristík a údaje so zoznamom miest, kde nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu a v Tabuľke 7 – Ustanovenia miestneho významu: časť G. Tunely – informácie o bezpečnostných prvkoch.

#### 2.4.5 Obmedzenia na mostoch

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

### 2.5 DOSTUPNOSŤ INFRAŠTRUKTÚRY

Doprava na železničných tratiach v správe ŽSR sa spravidla vykonáva nepretržite.

ŽSR spracovávajú strategické dlhodobé a strednodobé investičné plány rozvoja ŽI. Tieto investičné plány sú následne zapracované do plánov výluk, ktoré sú zverejnené na webovom sídle ŽSR. Zoznam výluk na železničných tratiach v správe ŽSR zaradených do železničných koridorov nákladnej dopravy, v ktorých sú ŽSR členom, sú zverejnené aj na webových sídlach jednotlivých železničných koridorov nákladnej dopravy (uvedených v podkapitole 4.3.1) a v informačnom nástroji RNE určenom pre zverejňovanie a koordináciu TCR.

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.

O prerušení dopravy na úseku železničnej trate z dôvodu plánovanej výluky je železničný podnik informovaný v zmysle podmienok obmedzení kapacity infraštruktúry a prevádzky (popísaných v kapitolách 4.3), aby mohol s manažérom infraštruktúry dohodnúť alternatívne riešenie pridelenej kapacity infraštruktúry.

#### Plánované prevádzkové obmedzenia

ŽSR sú oprávnené zmeniť spôsob prevádzkovania ŽI alebo obmedziť prevádzkovanie ŽI, prípadne jej časti:

- na nevyhnutne potrebný čas z dôvodu vykonania údržby alebo opravy dráhy alebo na jej sprevádzkovanie po nehode alebo mimoriadnej udalosti,
- počas nevykonávania dopravy na dráhe,
- prípadne na žiadosť cudzích subjektov.

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 „Výluková činnosť Železníc Slovenskej republiky“ ide o riadne plánovanú, pripravenú a povolenú úpravu spôsobu prevádzkového použitia zariadenia ŽI, uskutočňovanú podľa vopred vyhotoveného výlukového dokumentu.

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

Pre objednanie vylúčenia alebo obmedzenia prevádzkovej kapacity infraštruktúry cudzím subjektom vypracovali ŽSR „Smernicu pre spolplatňovanie vylúčenia prevádzkovej kapacity siete ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://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.

### Výluka dopravnej služby

V čase, keď sa doprava nevykonáva, alebo v prípadoch, ak ju možno uskutočniť aj pri obmedzenom obsadení dopravní, môže byť zavedená 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. ŽSR preruší výluku dopravnej služby na základe žiadosti podanej v súlade s podkapitolou 4.5, písmeno B.

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

Zoznam železničných tratí, na ktorých sa v určité dni a hodiny nevykonáva doprava, je uvedený v prílohe 2.5.

## 2.6 ROZVOJ INFRAŠTRUKTÚRY

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

### 3. PRÍSTUPOVÉ PODMIENKY K ŽELEZNIČNEJ SIETI

#### 3.1 ÚVOD

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

#### 3.2 VŠEOBECNÉ PODMIENKY PRÍSTUPU

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

- a) je držiteľom platnej licencie na poskytovanie dopravných služieb na železničnej trati, vydanéj licenčným orgánom členského štátu,
- b) je držiteľom platného jednotného 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 PŽI,
- e) má uzavretú zmluvu so ŽSR - Železničnou energetikou v prípade, ak bude železničný podnik prevádzkovať dopravu HKV elektrickej trakcie a o dodávku trakčného prúdu požiada v súlade s prevádzkovým poriadkom prevádzkovateľa distribučnej sústavy spoločnosti Železnice Slovenskej republiky, alebo bude používať elektrické predkurovacie zariadenia pre potreby vykurovania/klimatizácie koľajových vozidiel,
- f) má dohodnuté s príslušnými OR technologické postupy svojich východiskových a/alebo končiacich vlakov v predmetných železničných staniach,
- g) má pridelenú vlakovú trasu alebo vykonáva dopravu pre žiadateľa, ktorý má pridelenú kapacitu infraštruktúry.

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

Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise obmedziť na území Slovenskej republiky prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytujú ŽSR medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu vlakovú trasu vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme a uplatňovanie práva prístupu by ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy.

ŽSR nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre žiadateľovi, ktorý si nespĺnil oznamovaciu povinnosť podľa § 40 ods. 4 prvej vety zákona o dráhach.

##### 3.2.1 Podmienky pre žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry

Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môže podať žiadateľ.

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

ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry buď na obdobie platnosti viacerých CP formou Rámцovej dohody (pozri podkapitolu 3.3.1), alebo na obdobie platnosti jedného CP – v tomto prípade je kapacita infraštruktúry totožná s vlakovou trasou a podmienky pridelenia kapacity infraštruktúry sú totožné s podmienkami pridelenia vlakovej trasy (pozri podkapitolu 4.5). Zároveň bude v priebehu RCP 2026 prebiehať pilotné skúšanie projektu TTR (pozri kapitolu 4.9), ktorý umožní (okrem iného) pridelovanie kapacity infraštruktúry kombináciou vlakovej trasy na obdobie platnosti jedného CP, ako aj kapacity infraštruktúry na obdobie viacerých CP - tzv. priebežné plánovanie. 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).

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

Formy žiadostí, druhy vlakových trás, spôsoby objednávania, 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 železničného podniku. Takéto využitie sa nepovažuje za prevod a obchodovanie s pridelenou kapacitou infraštruktúry.

### 3.2.2 Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre

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

### 3.2.3 Licencie

Jedným zo základných dokumentov, ktoré železničný podnik potrebuje na poskytovanie dopravných služieb na železničnej dráhe, je **licencia** vydaná licenčným orgánom hociktorého členského štátu.

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

Licenciu v Slovenskej republike vydáva, odníma a plnenie v nej uvedených požiadaviek kontroluje DÚ.

Podrobnejšie informácie sú zverejnené na webovom sídle DÚ: [www.nsat.sk](http://www.nsat.sk)

(<http://drahy.nsat.sk/povolenia-a-licencie-na-zeleznicnych-drahach/>).

### 3.2.4 Jednotné bezpečnostné osvedčenie

Železničný podnik musí mať ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb na železničnej sieti v správe ŽSR, vykonávanej na základe licencie, jednotné bezpečnostné osvedčenie. Jednotné bezpečnostné osvedčenie vydáva DÚ alebo ERA.

Podrobnejšie informácie týkajúce sa vydávania jednotného bezpečnostného osvedčenia vydávaného DÚ sú zverejnené na webovom sídle DÚ: [www.nsat.sk \(http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/bezpecnostne-osvedcenia/\)](http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/bezpecnostne-osvedcenia/).

Informácie o jednotlivých jednotných bezpečnostných osvedčeniach sú zverejnené na webovom sídle ERA: [https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates\\_en](https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en).

### 3.2.5 Poistenie (krytie záväzkov)

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.

## 3.3 ZMLUVNÉ PODMIENKY

### 3.3.1 Rámcová dohoda

Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry ponúkajú možnosť uzatvárať rámcové dohody so žiadateľmi pre ročný cestovný poriadok 2026 a ďalšie CP. Tieto rámcové dohody budú slúžiť pre rezerváciu kapacity infraštruktúry na železničných tratiach v správe ŽSR.

Ustanovenia rámcovej dohody nesmú vylučovať z používania železničnej infraštruktúry iných žiadateľov a zároveň by mali umožňovať vykonávať priebežne zmeny alebo obmedzenia zmluvných podmienok z dôvodu lepšieho využitia kapacity infraštruktúry.

Rámcová dohoda sa uzatvára spravidla na päť rokov s možnosťou predĺženia jej platnosti na rovnaké obdobie, na aké bola uzatvorená. ŽSR môžu na návrh žiadateľa uzatvoriť rámcovú dohodu na dlhšie alebo kratšie obdobie. Uzatvorenie rámcovej dohody na dlhšie obdobie, než je päť rokov, však musí byť odôvodnené existenciou obchodných zmlúv, vynaložených osobitných investícií alebo predpokladaných rizík.

Vzor Rámcovej dohody je uvedený v prílohe 3.3.1 a môže byť upravený v prípade legislatívnych zmien a v iných odôvodnených prípadoch.

### 3.3.2 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 3.3.2 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.

### 3.3.3 Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre so žiadateľom bez licencie

**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 pridelených kapacít 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 CP 20XX/20XX

Vzor zmluvy o pridelení kapacity infraštruktúry je uvedený v prílohe 3.3.3 a môže byť upravený v prípade legislatívnych zmien a v iných odôvodnených prípadoch.

### 3.3.4 Všeobecné podmienky

ŽSR stanovujú prístupové podmienky k ŽI v príslušných zmluvách v súlade s legislatívou EÚ a SR, ale neuplatňujú dokument „Európske všeobecné obchodné podmienky používania železničnej infraštruktúry (EGTC-I)“.

## 3.4 ŠPECIFICKÉ PODMIENKY PRÍSTUPU

### 3.4.1 Schvaľovanie 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 náležitosťami v zmysle platnej legislatívy.

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

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

1. s povolením na uvedenie na trh vydaným povoluujúcim subjektom,
2. ktorým uvedenie do prevádzky bolo povolené pred 19. júlom 2008 v úseku železničnej trate od štátnej hranice po prvú pohraničnú stanicu,
3. ktoré sú prevádzkované podľa dohôd AVV/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 povolenie na prevádzku DÚ.

Postupy uvádzania KV do prevádzky sú zverejnené na webovom sídle DÚ: [www.nsat.sk](http://www.nsat.sk) v časti „Doprava na dráhach/Interoperabilita železničných dráh/Železničné vozidlá“.

Stanovisko k technickej kompatibilita koľajového vozidla so železničnou infraštruktúrou v správe ŽSR vydáva v zmysle zákona o dráhach odbor expertízy GR ŽSR do 5 alebo 20 pracovných dní. ŽSR si vyhradzuje právo predĺžiť uvedený termín v prípade, ak žiadateľ neposkytne potrebné dokumenty

potrebné na vydanie stanoviska. Potrebné dokumenty sú uvedené v Prílohe č. 12 predpisu ŽSR Z 8 „Pravidlá prevádzky koľajových vozidiel“.

### 3.4.2 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 MD SR a právnymi predpismi EÚ.

Získanie, udržiavanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov železničného podniku v Slovenskej republike realizujú v zmysle zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach vzdelávacie zariadenia poverené MD SR, ktoré vydávajú doklady o odbornej spôsobilosti (§ 32 zákona o dráhach a § 30 zákona o doprave na dráhach). V podmienkach ŽSR je získanie, udržiavanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov upravené predpisom ŽSR Z 3 „Odborná spôsobilosť na ŽSR“.

Zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť zamestnancov železničného podniku v Slovenskej republike posudzuje právnická osoba poverená MD 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 MD SR.

Zoznam právnických osôb poverených posudzovaním zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti je zverejnený na webovom sídle MD SR: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk) v časti „Ministerstvo/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.

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

### 3.4.3 Doprava mimoriadnych zásielok

Pri doprave mimoriadnych zásielok sa železničný podnik riadi ustanoveniami štruktúrovaného rámca IRS 50502 „Mimoriadne zásielky – nariadenia pre prípravu a prerokovanie mimoriadnych zásielok“ a predpisov ŽSR Z 7 „Mimoriadne zásielky“ (ďalej len „Z 7“) a Z 1 „Pravidlá železničnej prevádzky“, ktoré sa zaoberajú spracovaním žiadosti o súhlas na dopravu mimoriadnej zásielky a stanovením podmienok jej dopravy. Železničný podnik zasiela „Žiadosť o súhlas na dopravu mimoriadnej zásielky“ na odbor dopravy GR ŽSR prednostne elektronicky prostredníctvom „Web formulára“, ktorý je umiestnený na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“ (<https://aplikacie.zsr.sk/MizaFormular/>).

Doplňkové služby spojené s prepravou mimoriadnych zásielok sa účtujú na základe „Smernice pre poskytovanie vybraných doplnkových služieb pre železničné podniky a iné subjekty s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“. Smernica je zverejnená na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“.

### 3.4.4 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 dodržiaval ustanovenia príslušných zákonov Slovenskej republiky a predpisu RID – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru alebo Prílohy č. 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, Identifikačné číslo nebezpečnosti (IČN), 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.

### 3.4.5 Skúšobné jazdy vlakov a iné špeciálne vlaky

Skúšobné jazdy a technicko-bezpečnostné skúšky koľajových vozidiel (TBS KV) sa riadia podmienkami uvedenými v predpisoch ŽSR Z 1, ŽSR Z 8 „Pravidlá prevádzky koľajových vozidiel“ (ďalej len „Z 8“), ŽSR VM 1 „Prevádzkové činnosti zamestnancov ŽSR s koľajovými vozidlami“ (ďalej len „VM 1“) a v tabuľke 6 príslušných TTP.

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 CP, túto žiadosť vybaví dispečerský aparát ŽSR. Žiadosť o takéto vlakové trasy posieľa železničný podnik prostredníctvom IS PIS (aplikácia Objednávka vlakovkej trasy).

Ak železničný podnik žiada vykonať skúšobné jazdy alebo TBS KV:

- rýchlosťami prekračujúcimi traťovú rýchlosť,
- rýchlosťami neprekračujúcimi traťovú rýchlosť, avšak so špecifickými požiadavkami (napr. s výrazným prekročením jazdných časov, pri skúške elektromagnetickej kompatibility s prvkami na detekciu prítomnosti KV používanými na ŽSR, resp. pri skúške elektromagnetickej brzdy na vírivý prúd),
- vypracovaním osobitného cestovného poriadku,
- pre ktoré sa vzhľadom na parametre vlaku nenachádza v platnom CP vhodná vlaková trasa,
- v traťovom úseku, ktorý nie je uvedený v tabuľkovej časti prílohy č. 6 predpisu ŽSR DP 3 „Operatívne riadenie dopravy na ŽSR“,

potom takéto žiadosti musia 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. 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 infraštruktúry až do vyčerpania celej kapacity infraštruktúry. ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry vo forme vlakovej trasy na obdobie platnosti jedného CP.

Za účelom splnenia požiadaviek NARIADENIA KOMISIE (EÚ) č.1305/2014 z 11. decembra 2014 a NARIADENIA KOMISIE (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 týkajúcich sa technickej špecifikácie interoperability v nákladnej a osobnej doprave, ŽSR implementovali v roku 2024 interoperabilnú komunikáciu a implementáciu procesov TSI TAF/TAP. Zavedenie interoperabilnej komunikácie podľa TSI TAF/TAP je s dotknutými subjektami pripravované a konzultované od roku 2022.

### 4.2 VŠEOBECNÝ OPIS PROCESU

Prideľovanie kapacity infraštruktúry prebieha na nediskriminačnom princípe podľa pravidiel priority uvedených v podkapitole 4.5.

Za spracovanie žiadostí a následné pridelenie kapacity infraštruktúry na železničnej sieti v správe ŽSR zodpovedá odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v podkapitole 1.6).

Za spracovanie žiadostí a následné pridelenie kapacity infraštruktúry na železničných koridoroch nákladnej dopravy, ktoré sa nachádzajú na železničnej sieti v správe ŽSR, z predkonštruovaných vlakových trás (vlakové trasy PAP) a vlakových trás 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 1.7.1.) a všeobecné postupy sú uvedené v prílohe 4.10.

Pre podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry musia žiadatelia dodržať:

- predpísaný časový harmonogram,
- predpísanú formu a spôsob.

#### Formy a spôsoby pre podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry

ŽSR pridelujú kapacitu infraštruktúry na obdobie platnosti jedného CP alebo na obdobie viacerých CP.

Kapacitu infraštruktúry pre obdobie platnosti jedného CP pridelujú ŽSR formou vlakových trás. Kapacitu infraštruktúry pre obdobie platnosti viacerých CP pridelujú ŽSR formou rámcových dohôd (podkapitola 3.3.1).

Žiadosti o vlakové trasy si môže žiadateľ uplatniť jedným z týchto spôsobov:

- 1) predpísaným spôsobom cez európsky elektronický koordinačný systém RNE „PCS“,
- 2) predpísaným spôsobom cez Informačný systém KIS, a to cez modul objednávok alebo
- 3) dátovou komunikáciou s informačným systémom KIS v predpísanom dátovom štandarde TSI.

Variant 1 sa odporúča pri medzinárodných vlakových trasách v spolupráci viacerých železničných podnikov.

Variant 2 sa odporúča pri vnútroštátnych vlakových trasách.

V prípade, ak žiadateľ podá dve a viac identických žiadostí, bude vyzvaný, aby jednu z nich bezodkladne stiahol. V prípade, ak požiadavku nestiahne a nepodá ani realizovateľné vysvetlenie, zvolá manažér infraštruktúry koordinačné rokovanie so žiadateľom s cieľom vyjasnenia týchto požiadaviek.

V prípade, ak žiadateľ podá dve a viac identických žiadostí dvomi rôznymi formami, a to cez koordinačný systém RNE PCS a aj cez informačný systém KIS, bude vyzvaný, aby jednu z nich bezodkladne stiahol.

V prípade, ak požiadavku nestiahne a nepodá ani realizovateľné vysvetlenie, zvolá manažér infraštruktúry koordinačné rokovanie so žiadateľom s cieľom vyjasnenia týchto požiadaviek. Do stiahnutia jednej z požiadaviek, alebo vyjasnenia týchto požiadaviek bude manažér infraštruktúry spracovávať iba požiadavku podanú cez európsky elektronický koordinačný systém RNE PCS.

V prípade podávania žiadosti dátovou komunikáciou s informačným systémom KIS bude musieť žiadateľ akceptovať nastavené dátové štandardy TSI, ako aj národné parametre manažéra infraštruktúry. K dátovej komunikácii bude so žiadateľom podpísaná osobitná zmluva v súlade s predpisom ŽSR DP 2 „Prevádzkový informačný systém“ (ďalej len „DP 2“).

Ďalšou nutnou podmienkou je licencia Common interface/spoločné rozhranie a bezpečnostný certifikát od RNE (respektíve od iného dodávateľa). Spoločné rozhranie je povinné pre každého účastníka, ktorý sa chce zapojiť do spoločenstva železničnej interoperability a komunikovať dátovo podľa štandardov TSI správ s IS KIS.

Žiadateľ môže podať žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry v závislosti od času podania žiadosti a jeho charakteru v týchto ponúkaných produktoch:

Dlhodobé produkty:

Skratka produktu	Popis
RZ	Riadna žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry do ročného cestovného poriadku.
NZ	Neskorá žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry do ročného cestovného poriadku.
DZ	Dlhodobá žiadosť. Požadovaný dátum jazdy: + 20 pracovných dní od objednávky vlakovej trasy do konca platnosti ročného cestovného poriadku.
OI	Žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry pre jazdy z dôvodu obmedzenia kapacity infraštruktúry pre dlhodobé produkty (RZ, NZ, DZ). Požadovaný dátum jazdy: od aktuálneho dňa do konca ročného cestovného poriadku. Musí obsahovať číslo obmedzenia / ROV *.
SR	Žiadosť o štúdiu pre ročný cestovný poriadok.

Krátkodobé produkty:

Skratka produktu	Popis
N5	Ad hoc žiadosť nad 5 dní. Požadovaný dátum jazdy: od 5. pracovného dňa do konca platnosti cestovného poriadku.
P5	Ad hoc žiadosť pod 5 dní. Požadovaný dátum jazdy: od aktuálneho dňa (vrátane) do 5 pracovných dní.
OV	Ad hoc žiadosti pre vlaky s prepravou cestujúcich a ostatné ad hoc žiadosti vyžadujúce si vydanie telegramu (dopravné opatrenia, doplňujúce opatrenia dopravcu, skúšobné jazdy HKV, TBS, atď.) Požadovaný dátum jazdy: od aktuálneho dňa do konca RCP.
OM	Žiadosť o ad hoc pridelenie kapacity infraštruktúry pre jazdy z dôvodu obmedzenia kapacity infraštruktúry (ak má železničný podnik objednaný produkt N5, P5, ZT, OV). Požadovaný dátum jazdy: od aktuálneho dňa do konca RCP. Musí obsahovať číslo obmedzenia / ROV *.
ID	Žiadosť o ad hoc pridelenie kapacity infraštruktúry pre jazdy z iných dôvodov na strane ŽSR. Požadovaný dátum jazdy: od aktuálneho dňa do konca RCP.
ZT	DCP vznikol na základe zloženia vlakových trás s pridelenou kapacitou infraštruktúry.
SA	Žiadosť o štúdiu pre aktuálny RCP.

### Všeobecné zásady:

- **Definícia koridorového vlaku.** Vlaková trasa koridorového vlaku je pridelená medzištátnym koridorovým OSS konkrétnemu železničnému podniku a na jazdu nákladného vlaku sa vzťahujú ustanovenia nariadenia EPaR č. 913/2010:
  - ak vlak dodržiava svoj rozvrhnutý čas stanovený v CP, vlaková trasa sa podľa možnosti neupravuje,
  - vlaková trasa nemôže byť zo strany ŽSR zrušená menej ako 2 mesiace pred plánovanou jazdou vlaku s výnimkou prípadov vyššej moci, vrátane naliehavej a nepredvídanej práce kritickej z hľadiska bezpečnosti, alebo ak železničný podnik so zrušením súhlasí.Všetky vlakové trasy koridorových vlakov sú v pomôckach GVD určené ako druh vlaku Nex.
- Všetky medzinárodné vlakové trasy musia byť harmonizované a odsúhlasené všetkými zainteresovanými MI a žiadateľmi. V prípadoch zmien v medzinárodných vlakových trasách (aj v zahraničí) je nutná nová harmonizácia vlakovej trasy.
- 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., MI najneskôr 30 dní pred jazdou vlaku 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 zo strany MI prostredníctvom informačného systému KIS odmietnutá; odmietnutie bude obsahovať poučenie, ako upraviť žiadosť tak, aby bola akceptovaná. Žiadateľ môže žiadosť upraviť tak, aby spĺňala predpísané náležitosti a bola vecne správna. Až takto upravená žiadosť sa považuje za riadne podanú.
- Z dôvodu jednoznačnej dátovej identifikácie je nutné, aby všetci žiadatelia žiadajúci o kapacitu infraštruktúry mali pridelený RICS kód. Podľa tohto kódu budú identifikovaný v informačnom systéme KIS.

**PCS** je medzinárodný systém koordinácie žiadosti o vlakové trasy pre železničné podniky a ďalších žiadateľov, manažérov infraštruktúry, orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry a železničné koridory nákladnej dopravy. Internetová aplikácia optimalizuje medzinárodnú koordináciu vlakových trás zabezpečením harmonizácie žiadostí a ponúk vlakových trás všetkými zúčastnenými stranami. Okrem toho je PCS jediným nástrojom na zverejňovanie záväznej ponuky vlakových trás PAP a vlakových trás kapacitnej rezervy a na riadenie žiadostí o medzinárodné vlakové trasy pre RFC.

Prístup k PCS je bezplatný. O užívateľský účet je možné požiadať prostredníctvom podpory RNE PCS: [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu).

Ďalšie informácie sú zverejnené na <http://pcs.rne.eu>.

## 4.3 REZERVÁCIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY PRE DOČASNÉ OBMEDZENIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

### 4.3.1 Všeobecné princípy

Žiadosti o kapacitu infraštruktúry na účely vykonania jej plánovanej údržby sa predkladajú v rovnakých termínoch a rovnakým spôsobom ako žiadosti o vlakovú trasu. Kapacita infraštruktúry na vykonávanie plánovanej údržby a obnovy je zohľadnená pri pridelovaní kapacity infraštruktúry žiadateľom.

V prípade akútnych rekonštrukcií, opráv a údržbárskych prác a obnovy železničnej trate informujú ŽSR zainteresované strany čo najskôr o nedostupnosti kapacity infraštruktúry.

ŽSR informujú železničné podniky o obmedzeniach dopravy na webovom sídle ŽSR:

<https://www.zsr.sk/dopravcovia/vyluky/> a na webových sídlach jednotlivých RFC:

<https://www.rfc5.it/tcrs-temporary-capacity-restrictions/>; <http://www.rfc7.eu/track-possession/>;

<http://rfc-rhine-danube.eu/corridor-capacity-restrictions/>; [https://rfc-](https://rfc-amber.eu/contents/read/capacity_restrictions)

[amber.eu/contents/read/capacity\\_restrictions](https://rfc-amber.eu/contents/read/capacity_restrictions) .

#### 4.3.2 Lehoty a informácie poskytované žiadateľom

Informácie o dočasných obmedzeniach kapacity infraštruktúry sú uvedené na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Výluky/“ a železničné podniky majú prístup k týmto informáciám aj cez aplikáciu PIS.

#### 4.4 VPLYV RÁMCOVÝCH DOHÔD

Žiadosť o uzatvorenie rámcovej dohody musí žiadateľ podať najneskôr X – 18 mesiacov pred platnosťou CP, od ktorého požaduje rezerváciu kapacity infraštruktúry.

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

#### 4.5 PROCES PRIDEĽOVANIA VLAKOVEJ TRASY

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

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

##### Harmonogramom prác pre zostavu CP

Kapacitu infraštruktúry budú ŽSR prideľovať v súlade s Harmonogramom prác pre zostavu CP 2027 (príloha 4.5.A.). **ŽSR majú právo ponechať si kapacitnú rezervu minimálne 10 % kapacity príslušnej železničnej trate** na účely prideľovania kapacity infraštruktúry dodatočným žiadosťiam o vlakovú trasu.

Informácie o dostupnej voľnej kapacite infraštruktúry sú k dispozícii všetkým potenciálnym žiadateľom o danú kapacitu infraštruktúry počas platnosti CP (príloha 4.5.B). Pre bližšie informácie o kapacite železničnej trate kontaktujte odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v podkapitole 1.6.).

Žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry formou vlakových trás, ktoré majú byť zapracované do CP 2027, podáva žiadateľ podľa nižšie uvedených termínov.

##### **A) pre nový celoročný CP**

**Tab. 6: Termíny na podanie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry do CP**

Ročný CP 2027			
	Názov činnosti	Termín plnenia	Zodpovedný
Žiadosti do CP v termíne (Produkt RZ)	Objednávka vlakových trás	Druhá dekáda apríla 2026	Železničný podnik
	Spracovanie a vydanie návrhu CP v osobnej doprave	Druhá polovica mája 2026	ŽSR
	Vydanie medzištátneho CP v osobnej doprave	Druhá polovica mája 2026	ŽSR
	Vydanie návrhu CP v nákladnej doprave	Jún 2026	ŽSR
	Pripomienkovanie železničných podnikov v ND	Do konca prvej dekády júla 2026	Železničný podnik
	Pripomienkovanie železničných podnikov v OD	Do konca prvej dekády júla 2026	Železničný podnik
Neskoré žiadosti (Produkt NZ)	Prijímanie žiadostí	Deň po termíne pre objednávky vlakových trás – apríl 2026	Železničný podnik
	Koniec prijímania žiadostí	Do októbra 2026	Železničný podnik
Začiatok platnosti CP		13.12.2026	
Koniec platnosti CP		11.12.2027	

Podrobný Harmonogram prác pre zostavu CP je uvedený v prílohe 4.5.A.

### **B) pre súčasný/platný CP**

Zmeny v platnom CP môže vykonať železničný podnik formou niektorého krátkodobého produktu opísaného v podkapitole 4.2. Pre informovanie cestujúcej verejnosti o zmenách CP je možné určiť po dohode so žiadateľom aj konkrétny termín zmeny, ku ktorému žiadateľ objedná zmeny týkajúce sa cestujúcej verejnosti.

- pre vlakové trasy ad hoc
  - najneskôr *30 dní* pred časom odchodu z východiskovej stanice pre vlakové trasy kapacitnej rezervy RFC. Výnimky môže ŽSR dohodnúť s jednotlivými RFC jednotlivo. Tieto výnimky budú uverejňované na stránkach jednotlivých RFC.

### **C) pre informovanie prevádzkových zamestnancov o prípustných zmenách parametrov pridelených vlakových trás slúži funkcionáľ informačného systému KIS - zmena parametrov pred aktiváciou. Ostatné zmeny pridelených vlakových trás sa vykonávajú zmenou žiadostí.**

#### Platnosť objednaných vlakových trás

Platnosť objednaných vlakových trás je definovaná v predpise ŽSR DP 2 „Prevádzkový informačný systém“:

- 18 hodín - Vlaky, ktoré si železničný podnik nepožiadal odrieknuť, a ktorých odchod z východiskového DB na železničnej sieti v správe ŽSR sa neuskutočnil do 18 hodín od plánovaného odchodu, budú v systéme PIS automaticky odrieknuté.
- 18 hodín - Ak je vlak odstavený v nácestnom DB dlhšie ako 18 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 18 hodín).

Za doručenie žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry sa považuje dátum a čas evidencie v informačnom systéme.

#### 4.5.1 Žiadosti do ročného cestovného poriadku

Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry na obdobie platnosti jedného ročného cestovného poriadku sú spracované formou vlakových trás.

Žiadosti železničných podnikov alebo iných žiadateľov o **vlakové trasy** sa spracúvajú podľa časového harmonogramu (pozri podkapitolu 4.5, oddiel A).

#### 4.5.2 Neskoré žiadosti do ročného cestovného poriadku

Neskoré žiadosti do ročného cestovného poriadku sa spracúvajú (prideľujú vlakové trasy) v poradí podľa času doručenia žiadosti (riadia sa pravidlom „prednosť má časovo skôr doručená žiadosť o vlakovú trasu“). V prípade doručenia žiadostí v rovnakom čase uplatnia ŽSR nasledovné pravidlá priority:

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

Žiadosti železničných podnikov alebo iných žiadateľov o **vlakové trasy** sa spracúvajú podľa časového harmonogramu (pozri podkapitolu 4.5, oddiel A).

#### 4.5.2.1 Dlhodobé žiadosti (produkt DZ)

Dlhodobé žiadosti sa spracovávajú (pridelujú vlakové trasy) v poradí podľa času doručenia žiadosti (riadia sa pravidlom „prednosť má časovo skôr doručená žiadost' o vlakovú trasu“). V prípade doručenia žiadostí v rovnakom čase uplatnia ŽSR nasledovné pravidlá priority:

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

#### 4.5.3 Žiadosti o vlakové trasy ad hoc

ŽSR odpovie na žiadosti ad hoc o jednotlivé vlakové trasy bez meškania podľa toho o aký krátkodobý produkt sa jedná a na kedy je žiadost' podaná. Vlakové trasy ad hoc sa pridelujú v poradí podľa času doručenia žiadosti (riadia sa pravidlom „prednosť má časovo skôr doručená žiadost' o vlakovú trasu“). V prípade doručenia žiadostí v rovnakom čase uplatnia ŽSR nasledovné pravidlá priority:

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

##### 4.5.3.1 Všeobecné podmienky spracovania žiadosti 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 DP 8 „Tvorba pomôcok grafikonu vlakovej dopravy“.
- Pri zostave CP je nutné dodržiavať všetky vypracované technologické postupy prác v DB, 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 DB, 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 (trás GVD - podľa harmonogramu) musí žiadateľ potvrdiť súhlas s jeho cestovným poriadkom do 10 dní. Ak žiadateľ nepotvrdí predložený cestovný poriadok vlaku, kapacita infraštruktúry mu nebude pridelená. 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 pôvodný žiadateľ príde o ponúknutú kapacitu infraštruktúry. Po potvrdení súhlasu s cestovným poriadkom vlaku sa považuje kapacita infraštruktúry za pridelenú.
- Maximálny počet zmien CP vlakov osobnej dopravy, o ktorých bezplatne informujú ŽSR, sú tri. V prípade, ak žiadateľ požiada o viac ako tri zmeny v priebehu platného cestovného poriadku na jeden vlak, dodatočné náklady ŽSR súvisiace s informovaním cestujúcich o zmenenom vlaku budú žiadateľom hradené.

Pri vlakových trasách ad hoc musí žiadateľ potvrdiť súhlas s cestovným poriadkom vlakov bez zbytočného meškania.

Pri produktoch pod 5 dní (P5, OM, ID) platí, že žiadateľ musí požiadať o trasu najneskôr 6 hodín pred požadovaným časom odchodu z východiskového bodu a zároveň musí súhlasiť s ponúknutou trasou vopred.

Ak žiadateľ nepotvrdí predložený cestovný poriadok vlaku ad hoc, kapacita infraštruktúry mu nebude pridelená.

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 pôvodný žiadateľ príde o ponúknutú kapacitu infraštruktúry.

Po potvrdení súhlasu s cestovným poriadkom vlaku ad hoc sa považuje kapacita infraštruktúry za pridelenú.

V závislosti od zvoleného produktu pri podávaní žiadosti má žiadateľ možnosť s ponúknutou trasou súhlasiť, nesúhlasiť alebo môže požiadať o jej úpravu.

#### 4.5.4 Proces koordinácie

Ak pri spracovaní žiadostí viacerých železničných podnikov alebo iných žiadateľov nastane časová kolízia (t. j. žiadosti o rovnakú časovú polohu viacerých vlakov na rovnakom traťovom úseku), ŽSR vypracujú návrhy vlakových trás tak, aby čo najlepšie vyhovelí žiadosti všetkých žiadateľov.

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

- a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých železničných tratiach,
- b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých železničných tratiach,
- c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných železničných tratiach,
- d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese pridelenia 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. Ak sa ŽSR nepodarí rozpory vyriešiť rokovaním so žiadateľmi, musia ich riešiť formou 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:

- Žiadosti o vlakové trasy do ročného CP a jeho plánovaných zmien doručené v termínoch uvedených v Harmonograme prác pre zostavu CP.
- Žiadosti doručené pred konečným termínom stanoveným v Harmonograme prác pre zostavu CP majú vždy prioritu pred žiadosťami doručenými po konečnom termíne. Medzi žiadosťami 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 navrhnú vlakovú trasu v súlade s parametrami v jeho žiadosti, ostatným žiadateľom navrhnú vlakové trasy s parametrami odlišujúcimi sa od ich žiadostí v čo najmenšom možnom rozsahu (t. j. alternatívne vlakové trasy).

#### 4.5.5 Proces riešenia sporov

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

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

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

V prípade sťažnosti žiadateľa podanej na regulačný orgán vo veci medzinárodných služieb železničnej nákladnej dopravy alebo v rámci konania z vlastného podnetu regulačného orgánu, tento regulačný orgán skôr, ako prijme rozhodnutie, spolupracuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, cez ktoré prechádza medzinárodná vlaková trasa pre dotknutý nákladný vlak. Uzavreté dohody o spolupráci (v anglickom jazyku) s účasťou regulačného orgánu Slovenskej republiky (DÚ) sú zverejnené na webovom sídle Dopravného úradu: <http://drahy.nsat.sk/regulacia-na-zeleznicnych-drahach/koridory-medzinarodnej-nakladnej-dopravy/regulacia-dohody-o-spolupraci/>.

#### 4.6 PREŤAŽENÁ ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Preťaženou ŽI sa rozumie úsek železničnej siete v správe ŽSR, na ktorom aj po rokovaní so žiadateľmi a po koordinácii podľa podkapitoly 4.5.4 nie je možné v určitom období alebo úseku dňa primerane vyhovieť dopytu 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 v správe ŽSR pre dané obdobie alebo daný úsek dňa za preťaženú ŽI (zverejniť na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://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 žiadostiam 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 plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry.

Ak bola železničná infraštruktúra pre dané obdobie alebo daný úsek dňa vyhlásená za preťaženú, ŽSR uplatnia pri pridelovaní kapacity infraštruktúry pri preťaženej infraštruktúre priority:

- a) na hlavných železničných tratiach v tomto poradí:
  1. dopravné služby vo verejnom záujme realizované systémovým, alebo taktovým rozložením trás,
  2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu realizované vo verejnom záujme,
  3. ostatné dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu,
  4. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre nákladnú dopravu,
  5. dopravné služby vo verejnom záujme, na ktoré sa nevzťahuje prvý a druhý bod,
  6. ostatné dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy,
  7. ostatné dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy,
  8. ostatné dopravné služby.

b) na vedľajších železničných tratiach v tomto poradí:

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

ŽSR môžu pri určovaní priorít pridelovacieho procesu zohľadniť pri rovnocennej prioritě dvoch a viacerých žiadostí aj predchádzajúcu úroveň využívania konkrétnych vlakových trás.

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 železničný podnik, 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 železničný podnik nemohol ovplyvniť, najmä obmedzením prevádzky dráhy zo strany ŽSR. **Ak železničný podnik aj po výzve ŽSR využíva naďalej vlakovú trasu menej ako 50 %, ŽSR majú právo mu túto vlakovú trasu odobrať.**

#### 4.7 PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK A NEBEZPEČNÉHO TOVARU

Ak železničný podnik plánuje prepravovať tovar alebo KV, ktorých doprava spôsobuje osobitné technické alebo prevádzkové ťažkosti, je povinný uviesť takúto skutočnosť v žiadosti o vlakovú trasu. Pri pridelení vhodnej vlakovej trasy ŽSR zohľadnia podmienky dopravy uvedené v „Súhlase na dopravu mimoriadnej zásielky“.

„Žiadosť o súhlas na dopravu mimoriadnej zásielky“ podáva železničný podnik prednostne elektronicky prostredníctvom „Web formulára“, ktorý je umiestnený na webovom sídle ŽSR [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“.

Ak železničný podnik plánuje prepravovať nebezpečný tovar, je povinný uviesť v žiadosti o vlakovú trasu identifikačné údaje o tovare (názov tovaru podľa NHM, kód UN, IČN) v zmysle RID, pokiaľ sa vyžaduje, aby bol uvedený v prepravnom dokumente, alebo ak je prepravovaný nebezpečný tovar balený len v obmedzených množstvách v súlade s kapitolou 3.4 RID, ak sa pri označovaní vozňa alebo veľkého kontajnera v súlade s kapitolou 3.4 RID vyžadujú informácie o prítomnosti takého tovaru (viac ako 8 t).

#### 4.8 PRAVIDLÁ PO PRIDELENÍ VLAKOVEJ TRASY

*Aktivácia/Deaktivácia vlakovej trasy.*

Aktivácia a deaktivácia vlakovej trasy môže byť vykonaná iba pre vlaky s pridelenou kapacitou infraštruktúry. Každý vlak musí byť pred jazdou aktivovaný železničným podnikom. Železničný podnik si môže dohodnúť automatizovanú aktiváciu osobitnou zmluvou so ŽSR.

##### 4.8.1 Pravidlá pre úpravu (modifikáciu) vlakovej trasy žiadateľom

Požiadavky na zmeny v zadaných objednávkach vlakových trás počas procesu zostavy CP (X-12 až X-2) a zmien CP sú nasledovné:

- zmeny žiadosti pred pridelením vlakovej trasy,
- zmazanie žiadosti pred pridelením vlakovej trasy,
- posielanie aktualizácií žiadostí, ktoré nie sú považované za zmenu žiadosti.

#### 4.8.2 Pravidlá pre zmenu vlakovej trasy manažérom infraštruktúry

Požiadavky na zmeny v pridelených vlakových trasách:

- *Manažér infraštruktúry môže pristúpiť k procesu zmeny pridenej vlakovej trasy v prípade, ak to vyplýva zo zmeny na železničnej infraštruktúre (zapríčinené napr. výlukovou činnosťou, ktorá nebola známa pri pridelení vlakovej trasy, alebo vyššou mocou, napr. dlhodobá nezjazdnosť traťového úseku po kalamitne atď.)*

V procese pridelovania kapacity infraštruktúry formou vlakovej trasy je manažér infraštruktúry povinný zohľadniť všetky obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré sú mu v čase podania konečnej ponuky na vlakovú trasu známe.

#### 4.8.3 Pravidlá nevyužívania vlakovej trasy žiadateľom

Pokiaľ žiadateľ nemôže využiť pridelenú kapacitu infraštruktúry z dôvodov na strane ŽSR, má právo využiť ponúkanú náhradnú kapacitu infraštruktúry (odklony).

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

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

- bola využívaná pod stanovený limit alebo nebola využívaná v priebehu jedného mesiaca a zároveň sú splnené podmienky odobrania kapacity infraštruktúry uvedené v týchto Podmienkach používania železničnej siete z tohto dôvodu;
- železničný podnik prestal spĺňať podmienky poskytovania dopravných služieb na železničnej sieti v správe ŽSR uvedených v podkapitole 3.2. týchto Podmienok používania železničnej siete;
- žiadateľ neuhradil vyfakturovanú cenu za prístup k ŽI podľa podkapitoly 5.9. týchto Podmienok používania železničnej siete;
- železničný podnik používa železničnú infraštruktúru v rozpore s pridelenou kapacitou infraštruktúry;
- na infraštruktúre susedného MI bola vlaková trasa odrieknutá, príp. odobratá kapacita infraštruktúry.

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

1. Ak iný žiadateľ požaduje vlakovú trasu v kolidujúcej časovej polohe a pôvodná vlaková trasa bola využitá menej ako na 50 %.
2. Ak pri využívaní pridenej 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 DB z dohodnutých prepravných dôvodov s následkom druhotného meškania vlakov iných železničných podnikov.

#### 4.8.4 Pravidlá odrieknutia vlakovej trasy žiadateľom

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 bezodkladne oznámiť túto skutočnosť ŽSR a aj 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 U<sub>1</sub> podľa podkapitoly 5.3.

### 4.9 INTELIGENTNÝ MANAŽMENT KAPACITY (TTR)

#### 4.9.1 Ciele TTR

RailNetEurope (RNE) a Forum Train Europe (FTE), podporované Európskou asociáciou nákladnej železničnej dopravy (ERFA), v súčasnosti pracujú na projekte Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity infraštruktúry (ďalej TTR). Cieľom TTR je harmonizácia kapacity infraštruktúry a zlepšenie európskeho systému cestovného poriadku v železničnej doprave s cieľom výrazne zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

TTR je značka pre Inteligentný manažment kapacity, ktorého cieľom je harmonizovanie podmienok pridelovania kapacity infraštruktúry na európskom železničnom trhu a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v EÚ, ako aj v Slovenskej republike. TTR zavádza nové a reviduje existujúce procesy pre nový prístup lepšieho a plynulejšieho plánovania kapacity infraštruktúry. Projekt TTR zároveň zohľadňuje viacero postupných časových prvkov, ktoré sú pri dlhodobom, strednodobom, ale aj krátkodobom plánovaní kapacity infraštruktúry dôležité pre jej efektívne využitie, a to plánovanie dočasného obmedzenia kapacity infraštruktúry, kapacitnú stratégiu, kapacitné modely, ponuku kapacity infraštruktúry, žiadosti do ročného cestovného poriadku, priebežné plánovanie, plánovanie vlakových trás do prebiehajúceho ročného cestovného poriadku (AD HOC), ako aj úpravy kapacity infraštruktúry počas samotnej jazdy vlaku.

Podrobné informácie o projekte TTR sú zverejnené na:

- webovom sídle RNE: [<https://rne.eu/capacity-management/ttr/>],
- webovom sídle FTE: [<http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>],
- webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/TTR v SR“.

TTR sa plánuje v plnej miere implementovať do harmonogramu ročného cestovného poriadku (RCP) 2026 za predpokladu, že bude podporený európskym a vnútroštátnym právnym rámcom.

Ďalšie informácie sú uvedené v prílohe 4.9.

#### 4.9.2 Komponenty/Časti procesu

Informácie o komponentoch procesu TTR sú uvedené v prílohe 4.9.

**Aplikácia ECMT** (Európsky nástroj na riadenie kapacít - ECMT) je softvérový nástroj pre manažérov infraštruktúry (MI) / orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry (AB) a žiadateľov o kapacitu infraštruktúry, ktorý pomáha:

- a) manažérom infraštruktúry a orgánom pre pridelovanie kapacity infraštruktúry pri koordinácii a zverejňovaní ich kapacitných modelov a na predkladanie ponuky kapacity infraštruktúry,
- b) žiadateľom pri predkladaní oznámení požiadaviek na kapacitu infraštruktúry (CNA).

Prístup k ECMT je bezplatný. O užívateľský účet je možné požiadať cez nasledujúci odkaz: <https://ecmt-online.rne.eu/user/register> .

Viac informácií nájdete na <https://ecmt-online.rne.eu/>.

#### 4.9.3 Implementácia/Realizácia

ŽSR sa zúčastňujú na implementácii projektu TTR na vnútroštátnej úrovni podľa spoločného časového plánu. ŽSR tým podporujú medzinárodne harmonizované procesy plánovania kapacity ŽI v rámci jednotného európskeho železničného priestoru.

Ďalšie informácie sú uvedené v prílohe 4.9.

Národný manažér implementácie TTR [ŽSR] v SR (kontakt v podkapitole 1.6) poskytuje ďalšie informácie.

### 4.9.3.1 Kapacitná stratégia

Proces TTR z hľadiska plánovania kapacity infraštruktúry zavádza nové postupy tzv. „skoré plánovanie kapacity infraštruktúry“, ktorého prvým prvkom je Kapacitná stratégia. V smernici Európskeho Parlamentu a Rady 2012/34/EÚ sa v článku 26 vyžaduje, aby členské štáty EÚ zabezpečili, aby sa systémy pridelovania kapacity infraštruktúry riadili zásadami stanovenými v právnych predpisoch EÚ, a umožňovali tak manažérom infraštruktúry (ďalej MI) optimálne a efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry. Aby ŽSR mohli efektívne plniť túto zákonnú požiadavku, je dôležité mať včasné znalosti o dostupnej kapacite infraštruktúry pre dané ročné cestovné poriadky (ďalej RCP), ako aj znalosti o všeobecných kapacitných potrebách žiadateľov. Proces tvorby Kapacitnej stratégie zhromažďuje a usporadúva tieto informácie a stanovuje všeobecné zásady, ktoré sa majú ďalej používať v procese plánovania a pridelovania kapacity infraštruktúry. Tieto poznatky musia byť tiež zdieľané a zosúladené s príslušnými zainteresovanými stranami (dotknutí MI, žiadatelia, železničné podniky, orgány verejnej moci, prevádzkovatelia servisných zariadení a dopravné združenia). Kapacitná stratégia je prvým prvkom implementácie procesu TTR, na základe ktorej budú vytvorené Kapacitné modely.

Všetky Kapacitné stratégie (počínajúc RCP 2026) vytvoria a zverejňujú ŽSR na svojom webom sídle. Kapacitné stratégie ŽSR pre jednotlivé RCP sú vytvárané v súlade s procesmi a zásadami spoločného medzinárodného rámca projektu TTR, s údajmi o plánovanom rozsahu, postupe prípravy, úloh jednotlivých subjektov pri príprave a pripomienkovaní, ako aj časového rámca zverejnenia jednotlivých verzií Kapacitnej stratégie.

### 4.9.3.2 Kapacitný model a rozdelenie kapacity infraštruktúry

Kapacitný model je založený na kapacitnej stratégii ŽSR (pozri podkapitolu 4.9.3.1), požiadavkách trhu (napr. plánované nové služby) a TCR (dočasné obmedzenia kapacity infraštruktúry, pozri podkapitolu 4.3) a slúži ako základ pre prípravu ponuky kapacity infraštruktúry železničných tratí v správe ŽSR. Na tento účel je kapacita infraštruktúry v kapacitných modeloch železničných tratí v správe ŽSR pridelovaná rôznym obchodným a technickým potrebám („rozdelenie kapacity infraštruktúry“), ktoré sú vo všeobecnosti:

- kapacita infraštruktúry požadovaná pre TCR;
- kapacita infraštruktúry pre komerčnú dopravu vlakov (osobných /nákladných, vo verejnom záujme/ komerčných) .

Po vyhodnotení kapacity infraštruktúry, ktorú spotrebuje TCR, sa dostupná zvyšná kapacita infraštruktúry rozdelí medzi:

- kapacitu infraštruktúry určenú pre žiadosti do ročných cestovných poriadkov (pozri prílohu 4.9);
- kapacitu infraštruktúry určenú pre žiadosti Priebežné plánovanie (Rolling Planning);
- neplánovanú kapacitu infraštruktúry, ktorá sa má neskôr použiť na ad hoc požiadavky (požiadavky do prebiehajúceho ročného cestovného poriadku).

Kapacitné modely vybraných traťových úsekov v správe ŽSR pre jednotlivé RCP sú vytvárané v súlade s procesmi a zásadami spoločného medzinárodného rámca projektu TTR, s údajmi o plánovanom rozsahu, postupe prípravy, úloh jednotlivých subjektov pri príprave a pripomienkovaní, ako aj časovej postupnosti zverejnenia jednotlivých verzií Kapacitného modelu.

### 4.9.3.2.1 Oznámenie požiadaviek na kapacitu infraštruktúry

Podanie oznámenia požiadaviek na kapacitu infraštruktúry (ďalej len CNA) pre cestovný poriadok na rok 2027 poskytuje žiadateľom možnosť poskytnúť vstup do kapacitného modelu prostredníctvom aplikácie RNE ECMT v súlade s postupmi opísanými v „Smernici pre oznámenie požiadaviek na kapacitu ŽI v podmienkach ŽSR (CNA)“.

Ďalšie informácie sú uvedené v prílohe 4.9.

### 4.9.3.3 Ponuka kapacity infraštruktúry

ŽSR zverejnia ponuku kapacity infraštruktúry pre ročný CP a priebežné plánovanie (vo forme časových pásiem/časových slotov/katalógových trás) najneskôr do X-11 na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/TTR v SR“.

Pred konečným zverejnením dostanú žiadatelia návrh ponuky kapacity infraštruktúry na konzultácie.

### 4.9.3.4 Štúdia uskutočniteľnosti vlakovej trasy (Feasibility Studies)

Žiadatelia môžu predkladať žiadosti o štúdiu uskutočniteľnosti vlakovej trasy v súvislosti so ŽI v správe ŽSR najskôr od X-15. V prípade medzinárodnej požiadavky štúdiu uskutočniteľnosti medzinárodnej vlakovej trasy vypracujú spoločne dotknutí manažéri infraštruktúry/orgány pre pridelovanie kapacity infraštruktúry. Štúdie uskutočniteľnosti vlakovej trasy môžu byť vyžiadané z rôznych dôvodov, vrátane napr. štúdie uskutočniteľnosti vlakovej trasy novej dopravy, ak zverejnená ponuka kapacity infraštruktúry neposkytuje žiadateľovi dostatok informácií atď. Štúdie uskutočniteľnosti vlakovej trasy v zásade nevedú k revízii rozdelenia kapacity infraštruktúry (pozri 4.9. 3.2).

Na dosiahnutie najlepších výsledkov sa odporúča, aby žiadatelia používali aplikáciu PCS na vyžiadanie štúdií uskutočniteľnosti vlakovej trasy. Podrobný popis požiadaviek Štúdie uskutočniteľnosti vlakových trás možno nájsť v „Príručke postupov pre štúdie uskutočniteľnosti“ (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/rezortne-metodiky/metodika-pre-vypracovanie-cba>).

### 4.9.4 Pilotný/skúšobný projekt TTR alebo skoršia implementácia jedného alebo viacerých komponentov TTR

Pilotné projekty predovšetkým predstavujú prvú aplikáciu prvkov TTR a testujú výhody pre trh žiadostí o priebežné plánovanie. Bližšie informácie o pilotných projektoch TTR môžete nájsť na: <https://ttr.rne.eu/pilots/>.

Ďalšie informácie sú uvedené v prílohe 4.9.

## 4.10 ZÁSADY PRIDEĽOVANIA KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY PRE RFC – HARMONIZOVANÝ TEXT

Postupy pre pridelenie kapacity infraštruktúry koridorovým One Stop Shop (C-OSS) sú popísané v prílohe 4.10.

## 5. SLUŽBY A ÚHRADY

### 5.1 ÚVOD

V podkapitolách 5.3 až 5.5 sú uvedené 3 skupiny služieb, ktoré poskytujú ŽSR všetkým železničným podnikom nediskriminačným spôsobom. Popis služieb poskytovaných v servisných zariadeniach v správe ŽSR je uvedený v kapitole 7.

V zmysle zákona o dráhach poskytujú ŽSR za regulovanú úhradu prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia, ako aj prístup a služby v servisných zariadeniach podľa prílohy č.13 zákona o dráhach časti B prvého a druhého bodu, vedľajšie a doplnkové služby za úhradu určenú trhovou, resp. komerčnou cenou.

### 5.2 PRINCÍPY SPOPLATNENIA

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 5.2.A.

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. Opatrenie č.2/2018 je uvedené v prílohe 5.2.B.

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](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Infraštruktúra/Cena za prístup k železničnej infraštruktúre“ 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.) 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 podkapitole 5.9. Dojednané platobné podmienky medzi ŽSR a železničným podnikom sú uvedené v uzatvorenej Zmluve o PŽI.

Webová aplikácia Infomapa – Kalkulačka PŽI (<https://aplikacie.zsr.sk/InfoMapaInternet5/index.aspx>) poskytuje informácie o orientačných poplatkoch za použitie železničnej infraštruktúry v správe ŽSR a vypočíta predbežnú/ orientačnú cenu vlakovej trasy na železničnej sieti v správe ŽSR.

Webová aplikácia „Informačný systém o poplatkoch“ (Charging Information System - CIS) poskytuje informácie o orientačných poplatkoch za použitie európskej železničnej infraštruktúry a vypočíta predbežnú/orientačnú cenu medzinárodnej vlakovej trasy. Prístup do aplikácie je bezplatný, bez registrácie užívateľa. Podrobnejšie informácie sú dostupné na webovom sídle RNE CIS: <http://cis.rne.eu> alebo kontaktujte podporu RNE CIS: [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu).

### 5.3 MINIMÁLNY PRÍSTUPOVÝ BALÍK A POPLATKY (SADZBY)

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 infraštruktúry.

Jednotlivé traťové úseky sú na účely spoplatňovania rozdelené do kategórií 1 – 5 a sú uvedené v prílohe 5.3. a v aplikácii Infomapa ŽSR.

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

Za vlak podľa grafikonu objednaný do nového CP alebo do zmeny platného CP sa považuje:

- pravidelný vlak idúci v deň plánovanej jazdy objednaný riadnou žiadosťou o pridelenie kapacity infraštruktúry do ročného cestovného poriadku - Produkt RZ,
- pravidelný vlak idúci v deň plánovanej jazdy objednaný neskorou žiadosťou o pridelenie kapacity infraštruktúry do ročného cestovného poriadku - Produkt NZ,
- pravidelný vlak idúci v deň plánovanej jazdy objednaný dlhodobou žiadosťou - Produkt DZ,
- pravidelný vlak idúci v deň plánovanej jazdy objednaný žiadosťou o pridelenie kapacity infraštruktúry pre jazdy z dôvodu obmedzenia infraštruktúry pre dlhodobé produkty (RZ, NZ, DZ) - Produkt OI.

Za vlak ad-hoc objednaný mimo procesu tvorby platného CP alebo jeho zmeny sa považuje:

- vlak objednaný menej ako 5 pracovných dní pred požadovaným dátumom jazdy vlaku - Produkt P5,
- vlak objednaný viac ako 5 pracovných dní pred požadovaným dátumom jazdy vlaku - Produkt N5,
- vlak, pre ktorý bol vypracovaný osobitný cestovný poriadok - Produkt OV,
- vlak, ktorého vlaková trasa bola zložená z vlakových trás s pridelenou kapacitou infraštruktúry - Produkt ZT,
- vlak objednaný žiadosťou o ad hoc pridelenie kapacity infraštruktúry pre jazdy z dôvodu obmedzenia infraštruktúry pre krátkodobé produkty (N5, P5, ZT, OV) - Produkt OM
- vlak objednaný z iných dôvodov na strane ŽSR - Produkt ID
- vlak, ktorý v rámci svojej jazdy zmenil pôvodnú trasu (prevádzkový odklon).

Kapacitu infraštruktúry si žiadateľ objednáva na obdobie platnosti CP formou dlhodobých žiadostí vlakovej trasy a pri ad-hoc vlakoch formou krátkodobých žiadostí vlakovej trasy.

Kapacita infraštruktúry sa považuje za pridelenú, ak žiadateľ potvrdil súhlas s ponúknutým návrhom trasy.

Úhrada za kapacitu infraštruktúry (U1) pre vlaky podľa grafikonu objednané do nového CP alebo do zmeny CP a pre ad hoc vlaky sa účtuje:

- a) pri pravidelných vlakoch, ak sa výkon vlaku realizoval v deň plánovanej jazdy podľa CP alebo bol vlak pre tento deň odrieknutý (v celej alebo len v časti vlakovej trasy), účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za plánovanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa CP pre tento deň.
- b) pri ad hoc vlakoch, ak sa výkon vlaku realizoval v deň plánovanej jazdy podľa CP alebo bol vlak pre tento deň odrieknutý (v celej alebo len v časti vlakovej trasy), účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za plánovanú vzdialenosť vlakovej trasy podľa CP pre tento deň.
- c) pri ad hoc vlakoch, ktorých trasa je zložená z viacerých trás s pridelenou kapacitou (Produkt ZT), účtuje sa úhrada za pridelenie kapacity infraštruktúry za plánovanú vzdialenosť podľa CP zloženého vlaku.

Úhrada za kapacitu infraštruktúry (U<sub>1</sub>) pre vlaky podľa grafikonu objednané do nového CP alebo do zmeny CP a pre ad hoc vlaky sa neúčtuje v prípade odrieknutia celej trasy min. 20 pracovných dní pred jazdou vlaku.

V prípade náhrady časti alebo celej vlakovej trasy náhradnou autobusovou dopravou **z dôvodov na strane ŽSR** (obmedzenie infraštruktúry) a z dôvodov vyššej moci/tretej osoby sa úhrada za kapacitu infraštruktúry U<sub>1</sub> 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<sub>1</sub> za nerealizovaný výkon vlaku (úsek prejdený NAD) **uplatňuje**.

Podrobný rozpis produktov je v kapitole 4.2.

## **2. Maximálne úhrady za riadenie a organizovanie dopravy – U<sub>2</sub>**

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

## **3. Maximálne úhrady za zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry – U<sub>3</sub>**

Pre stanovenie úhrady za zabezpečenie prevádzkyschopnosti ŽI - za tisíc hrubých tonokilometrov je podstatná kategória železničnej trate, na ktorej sa realizoval výkon vlaku, hmotnosť vlaku na príslušnej kategórii železničnej trate, prejdená vzdialenosť na jednotlivjej kategórii železničnej trate a koeficient - k<sub>e</sub>.

Koeficient k<sub>e</sub> – je koeficient zohľadňujúci jazdu vlaku s činným hnacím koľajovým vozidlom (HKV) nezávisle trakcie na elektrifikovaných železničných tratiach a jeho hodnota je 1,2.

V prípade, ak ŽSR neumožňujú železničnému podniku prepriahnuť vlak z motorovej trakcie na elektrickú, koeficient k<sub>e</sub> nebude uplatnený. Zoznam železničných tratí s uvedením príslušných DB, pre ktoré sa nebude uplatňovať koeficient k<sub>e</sub>:

Úsek železničnej 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.

**Na týchto dopravných úsekoch sa koeficient k<sub>e</sub> nebude uplatňovať pre vlaky osobnej a nákladnej dopravy.**

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

**Na tomto dopravnom úseku sa koeficient k<sub>e</sub> nebude uplatňovať iba pre vlaky nákladnej dopravy.**

#### **4. Maximálna úhrada za používanie elektrického napájacieho zariadenia pre dodávku trakčného prúdu - U<sub>4</sub>**

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<sub>4</sub> sa účtuje v prípade, ak ide o elektrifikovanú trať (bez ohľadu na spôsob napájania) a zároveň je vo vlaku radené činné HKV elektrickej trakcie.

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 5.2.B.

### 5.4 DOPLNKOVÉ SLUŽBY A POPLATKY (SADZBY)

#### 5.4.1 Dodávka a distribúcia trakčnej elektriny

ŽSR poskytujú službu dodávky trakčného prúdu pre HKV na nediskriminačnom princípe. V prípade, že železničný podnik bude používať nemerané HKV elektrickej trakcie, má povinnosť uzatvoriť zmluvu o združenej dodávke elektriny so ŽSR – Železničná energetika (kontakt v podkapitole 1.6). V prípade meraných HKV musia byť splnené legislatívne podmienky platné na trhu s elektrinou.

Zmluvu o združenej dodávke elektriny musí mať železničný podnik uzavretú aj v nasledovných prípadoch:

- 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).

Spôsob určenia ceny za dodávku a distribúciu elektriny je uvedený v zmluve o združenej dodávke elektriny, ktorú má uzatvorenú železničný podnik so ŽSR - Železničná energetika.

#### 5.4.2 Služby pre vlaky

##### ***Predkurovanie vlakov osobnej dopravy***

ŽSR ponúkajú v staniciach vybavených špeciálnymi predkurovacími stojanmi možnosť vykurovania, klimatizácie atď. V týchto prípadoch sa stanoví v technologických postupoch prác časový harmonogram pristavenia a pripojenia vlakových súprav k predkurovacím stojanom elektrickej energie.

Železničný podnik môže využívať túto službu na základe uzatvorenia osobitnej zmluvy so ŽSR – Železničná energetika (kontakt v podkapitole 1.6.).

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

#### 5.4.3 Služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru

Ak železničný podnik požaduje služby pri doprave mimoriadnej zásielky a povaha mimoriadnej zásielky si to vyžaduje (napr. sprevádzanie vlaku personálom ŽSR, prerušenie výluky dopravnej služby, demontáž a montáž prístreškov nástupíšť, 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 prepravu mimoriadnej zásielky, resp. v inštradačnom telegrame, ktoré služby budú železničnému podniku poskytnuté.

Spoplatnenie poskytnutia takýchto služieb je stanovené „Smernicou pre poskytovanie vybraných doplnkových služieb pre železničné podniky a iné subjekty s využitím železničnej infraštruktúry v správe ŽSR“, ktorá je zverejnená na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby/Mimoriadne zásielky“.

#### 5.4.4 Ďalšie doplnkové služby

Neobsadený

### 5.5 VEDĽAJŠIE SLUŽBY A POPLATKY (SADZBY)

#### 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 podkapitole 1.6.). Podmienky poskytovania telekomunikačných služieb a informatiky a spoplatnenie týchto služieb je zverejnené na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Verejnost“ a médiá/O nás/Vnútorne organizačné jednotky/Železničné telekomunikácie“.

#### 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).

Sadzby za doplnkové informácie a poradenstvo budú stanovené a zmluvne dohodnuté podľa konkrétneho prípadu s príslušnou organizačnou jednotkou ŽSR.

#### 5.5.3 Technické kontroly koľajových vozidiel

Technické kontroly koľajových vozidiel vykonáva ŽSR - Výskumný a vývojový ústav železníc. Ďalšie informácie sú zverejnené na webovom sídle: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel>.

Postup pri zistení chyby na KV zamestnancom ŽSR je uvedený v Zmluve o PŽI.

#### 5.5.4 Špecializované služby opravy a údržby koľajových vozidiel veľkého rozsahu

ŽSR neposkytujú špecializované služby opravy a údržby KV veľkého rozsahu.

### 5.6 FINANČNÉ POKUTY A STIMULY

#### 5.6.1 Pokuty (príplatky) za úpravu vlakovej trasy od žiadateľa

Za úpravu vlakovej trasy, ktorá bola objednaná, ale ešte nepridelená, si ŽSR neúčtujú žiadne príplatky ani pokuty.

#### 5.6.2 Pokuty (príplatky) za zmenu vlakovej trasy od manažéra infraštruktúry

Pri zmene pridelenej vlakovej trasy, ktorá nemá zásadný vplyv na cestovný poriadok vlaku (prípady takého vplyvu pozri podkapitolu 4.8.2), si ŽSR neúčtujú žiadne príplatky ani pokuty.

Pri zmene pridelenej vlakovej trasy, ktorá má zásadný vplyv na cestovný poriadok vlaku (prípady takého vplyvu pozri podkapitolu 4.8.2), musí žiadateľ podať novú žiadosť o vlakovú trasu a bude mu tak účtovaný aj poplatok za odrieknutie pôvodne pridelenej vlakovej trasy (podkapitola 5.6.4).

### Výnimky pri úhradách za jazdy vlakov po odklonovej vlakovej trase

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) Jazda vlaku sa ukončí a nebude pokračovať v pôvodne plánovanej vlakovej trase - vyúčtuje sa úhrada za skutočne prejdenú vlakovú trasu;
- b) Vlak bude čakať v DB nachádzajúcom sa na pôvodnej vlakovej trase na skončenie dôvodu, kvôli ktorému by mal ísť po odklonovej vlakovej trase, t. j. jazda vlaku po odklonovej vlakovej trase sa neuskutoční - vyúčtuje sa úhrada za pôvodnú plánovanú a následne zrealizovanú vlakovú trasu;
- c) Vlak pôjde na základe súhlasu železničného podniku po odklonovej vlakovej trase – v prípade, ak je odklonová vlaková 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 CP – t. j. neúčtuje sa ani za plánované zastavenie na pôvodnej trase a ani podľa skutočného zastavenia vlaku na odklonovej trase.

Pre zabezpečenie správneho odúčtovania odklonových vlakových trás, ako aj možnosti preverenia dôvodu odklonu je železničný podnik povinný po uskutočnení jazdy vlaku po odklonovej vlakovej trase požiadať ŽSR o vyúčtovanie v zmysle písm. a), c) - d) tejto podkapitoly. V rámci svojej žiadosti uvedie, o aký prípad ide a aké obmedzenie zo strany ŽSR nastalo. Svoje požiadavky predkladá železničný podnik na odbor dopravy GR ŽSR, najneskôr do 5-ich pracovných dní po uskutočnení jazdy vlaku po odklonovej vlakovej 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 vlakovej trase, bude účtovaná skutočne realizovaná vlaková (odklonová) trasa.

#### 5.6.3 Pokuty (príplatky) za nevyužitie vlakovej trasy

ŽSR neúčtujú dodatočné úhrady za nevyužitie pridelennej vlakovej trasy. Úhrada za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry  $U_1$  podľa Opatrenia č. 2/2018 sa však účtuje v prípade, že pridelená vlaková trasa nebola využitá v zmysle ustanovení podkapitoly 5.3.

#### 5.6.4 Pokuty (príplatky) za odrieknutie vlakovej trasy

ŽSR neúčtujú dodatočné úhrady za odrieknutie pridelennej vlakovej trasy. Úhrada za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry  $U_1$  podľa Opatrenia č. 2/2018 sa však účtuje v prípade, že pridelená vlaková trasa bola odrieknutá v zmysle ustanovení podkapitoly 5.3.

#### 5.6.5 Pokuty za bezpečnostné riziká z prevádzkovania dopravy na dráhe

V prípade zistenia nedodržiavania prevádzkových predpisov ŽSR zo strany železničného podniku pri prevádzkovaní dopravy na dráhe, manažér infraštruktúry pristúpi k uplatňovaniu sankčného mechanizmu v rámci plnenia povinností podľa ustanovení §34 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

Cieľom zavedenia sankčného mechanizmu je:

- finančná stimulácia ŽP k dodržiavaniu dohodnutých prevádzkových a bezpečnostných štandardov,
- minimalizácia bezpečnostných rizík a negatívnych dopadov na bezpečnosť a plynulosť prevádzky,
- podpora transparentnosti a zodpovednosti v rámci zmluvného vzťahu,
- dosahovanie vyššej spoľahlivosti a efektivity prevádzky.

Nedostatočné plnenie podmienok sa vyhodnocuje na základe:

- prvotného monitoringu v rámci spracovania žiadostí o trasu a sledovania jazdy vlaku,
- štandardizovaných dokumentov, ktoré sú súčasťou prevádzkových IS,
- kontrolnej činnosti, v prípade potreby s využitím zariadení MI.

Sledované parametre, z ktorých budú vyhovené sankcie a vyhodnocovanie nedostatočného plnenia sú nasledovné:

- a) za nedostatky v kompletnej informácii o celkovej hmotnosti vlaku, potrebnej k výpočtu ceny za použitie železničnej infraštruktúry týmto vlakom, použije ŽSR pri výpočte **celkových hmotnosť vlaku 5 000 t**;  
Patrí sem nižšie udanie hmotnosti nákladu alebo vozidla, nižší počet vozidiel vo vlaku, nesprávny režim zaradených činných HKV vo vlaku;
- b) za nedostatky so zásadným vplyvom na bezpečnosť prevádzky použije ŽSR sankčnú pokutu **30 EUR na každý prípad**;  
Patrí sem neudané informácie o zaradení mimoriadnych zásielok vo vlaku, neudané informácie o RID tovare, nesprávne alebo chýbajúce kontakty na vlakový personál vlaku, nesprávne spísanie (poradie vozidiel) v súpisu vlaku;

Okrem vyššie uvedených cieľov, je účelom zavedenia sankčného mechanizmu aj prevencia zameraná na kvalitu poskytovaných služieb. V prípadoch závažného alebo opakovaného porušenia podmienok môžu sankcie viesť k pozastaveniu alebo ukončeniu zmluvného vzťahu. Záznamy o nedostatkoch budú evidované ako podklad pre systém riadenia bezpečnosti.

### 5.6.6 Stimuly/zľavy

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

Aktuálne poskytované zľavy a znížené úhrady, ktoré ŽSR poskytujú, sú zverejňované na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/ Infraštruktúra/ Cena za prístup k železničnej infraštruktúre“. Aktualizácia výšky znížených úhrad sa predpokladá vždy k začiatku kalendárneho roka v zmysle rozhodnutia MD SR.

## 5.7 SYSTÉM VÝKONNOSTI

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

V prípade, že železničný podnik má záujem na sledovaní, vyhodnocovaní a uplatnení sankcií za zmeškané vlaky, musí uzavrieť so ŽSR – odbor dopravy GR ŽSR (kontakt v podkapitole 1.6) Dohodu o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre (ďalej „Dohoda o kvalite“, príloha 5.7.).

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

### A. V osobnej doprave

Meškania vlakov vyššej kvality pri príchode do cieľovej ŽST v trvaní

- 6 až 20 začatých minút – pokuta za zmeškanie vlaku 33,19 EUR/vlak,
- 21 a viac začatých minút – pokuta za zmeškanie vlaku 165,97 EUR/vlak.

Meškania vlakov ostatných pri príchode do cieľovej ŽST v trvaní

- 31 až 60 začatých minút – pokuta za zmeškanie vlaku 16,60 EUR/vlak,
- 61 a viac začatých minút – pokuta za zmeškanie vlaku 33,19 EUR/vlak.

Kategórie sledovaných vlakov 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 manažérom infraštruktúry,
  2. meškanie spôsobené železničným podnikom,
  3. nezaradené meškanie – (prevažne externé dôvody a sekundárne meškania).

Meškanie, ktoré bolo dosiahnuté mimo železničnej siete v správe ŽSR, sa z celkového meškania vlaku v cieľovom DB odpočíta.

- 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 spôsobujúce meškanie, tak sa sankcia 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.
- Zmeškanie vlakov spôsobené úplne alebo čiastočne nehodou alebo mimoriadnou udalosťou (MU) nie je predmetom sankcionovania v zmysle Dohody o kvalite.

Vzor Dohody o kvalite je uvedený v prílohe 5.7.

## 5.8 ZMENY V POPLATKOCH (ÚHRADÁCH)

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

## 5.9 FAKTURAČNÉ OPATRENIA

Pre výpočet maximálnej úhrady za prístup k ŽI je rozhodujúci druh vlaku, kategória železničnej 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. 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.

## 6. PREVÁDZKA

### 6.1 ÚVOD

#### **Technologické postupy v železničných staniach**

Železničný podnik pri činnostiach s východiskovými, tranzitnými a končiacimi vlakmi v DB postupuje podľa zjednodušených technologických postupov úkonov, ktoré sú uvedené v prílohe 6.1.A a súčasne sú prílohou k Prevádzkovým poriadkom príslušných DB.

Ak v niektorých DB zjednodušené technologické postupy úkonov nedostatočne riešia a nestanovujú postupy pre všetky predpokladané činnosti, dohodne železničný podnik (ŽP) a príslušné oblastné riaditeľstvo (OR) ŽSR spoločné technologické postupy úkonov (ďalej iba TPÚ) pre takýto DB podľa Prílohy č. 1c predpisu ŽSR DP 5.

Ak boli schválené obojstrannou dohodou ŽP a príslušného OR TPÚ z týchto dôvodov, platia takto výhradne iba tieto TPÚ. TPÚ sú prílohou k Prevádzkovým poriadkom.

Zoznam DB a ŽP s takto uzavretými TPÚ je uvedený v prílohe 6.1.B.

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

Technologické postupy úkonov musia byť vždy schválené ešte pred odchodom/príchodom prvého vlaku z/do konkrétneho DB.

### 6.2 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, dohôd a zmlúv,
- legislatívy EÚ a SR,
- predpisov a dokumentov vydaných ŽSR, ktorých používanie je dohodnuté v Zmluve o PŽI.

#### **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 ŽSR písomné podklady podľa nasledujúcich bodov:

ŽP spracujú podľa typu prevádzkovaných HKV elektrickej trakcie do MPBP tieto náležitosti:

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,
  - b) podmienky a zásady bezpečného postupu a bezpečnej práce na strechách HKV,
  - 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 zamestnancov ŽSR.

3. pre aktualizáciu v súčasnosti používaných „Zápisov z obhliadky miesta prevádzkovej poruchy“ sú ŽP povinné poskytnúť ŽSR schematické náčrty všetkých typov používaných zberačov so zobrazením

jednotlivých častí zberačov, na účely vyznačenia zdroja poruchy - príčiny poruchy, ak vznikla z dôvodu chybných častí 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 ŽSR a zápis podpíše.

4. ŽP objedná trvalou objednávkou u príslušného Oblastného riaditeľstva ŽSR Sekcie elektrotechniky a energetiky predmetné špecifikované služby súvisiace s vyviazaním a zaistením zberača v súlade s platnými ustanoveniami článku zmluvy o PŽI 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 infraštruktúry ako výňatok dotknutých ustanovení z platných MPBP príslušného typu HKV.

### **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 PŽI 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, 813 61 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 6.2.A.](#)
- Podmienky Železníc Slovenskej republiky na udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov – [príloha 6.2.B.](#)
- Podmienky posudzovania žiadosti o udelenie výnimky zo znalosti jazyka úrovne B1 manažéra infraštruktúry pre rušňovodičov – [príloha 6.2.C.](#)

## 6.3 PREVÁDZKOVÉ OPATRENIA

### 6.3.1 Princípy

ŽSR sú oprávnené na nevyhnutný čas obmedziť alebo zastaviť železničnú prevádzku z dôvodu potreby akútnej rekonštrukcie, obnovy alebo údržby železničnej trate, pričom o nedostupnosti kapacity infraštruktúry informujú zainteresované strany bezodkladne a DÚ na základe jeho žiadosti.

Ak sú jazdy vlakov narušené nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo technickou poruchou, urobia ŽSR všetky opatrenia potrebné na čo najskoršie obnovenie bežného stavu. V prípade nehôd, mimoriadnych udalostí alebo vážneho narušenia jász vlakov sa uplatňujú postupy uvedené v Zmluve o PŽI, v prílohách č. 2 a č. 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 nožnej nehode alebo mimoriadnej udalosti. Ak je potrebné prerušiť železničnú prevádzku na danom úseku, oznámia tento stav ŽSR všetkým železničným podnikom s predpokladaným časovým údajom prerušenia.

V prípade prerušenia železničnej prevádzky na príslušnej železničnej trati, núdze a absolútnej nevyhnutnosti môžu ŽSR aj bez predchádzajúceho oznámenia odobrať pridelenú vlakovú trasu na čas nevyhnutne potrebný na obnovu bežného stavu. Každé takéto prerušenie prevádzky s odhadovaným časovým údajom oznámia ŽSR železničným podnikom 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 železničnej prevádzky, presmerovanie vlaku na odklonovú trať,...).

### **Náhradná autobusová doprava**

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

NAD môže byť realizovaná z dôvodov, ktoré vznikli na strane ŽSR, železničného podniku, vyššej moci, alebo tretej osoby 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 ŽSR alebo z dôvodov vyššej moci, alebo tretej osoby, nebude železničnému podniku fakturovaný poplatok U1, podľa kapitoly 5.3, časť 1. Maximálne úhrady za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry.

Počas obdobia trvania NAD z dôvodov, ktoré vznikli na strane železničného podniku, bude železničnému podniku fakturovaný poplatok U1, podľa kapitoly 5.3, časť 1. Maximálne úhrady za objednanie a pridelenie kapacity infraštruktúry.

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. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov 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 PŽI uvedené, že NAD zabezpečuje ŽP na svoje náklady, znamená to, že ŽP nemá nárok na refundáciu týchto nákladov zo strany ŽSR.

Ak sa železničný podnik chystá realizovať NAD, je povinný o tomto bezodkladne informovať ŽSR 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 dynamických informácií pohybu NAD a pod.).

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

### 6.3.2 Predpisy pre prevádzku

Pri riadení dopravy na ŽSR sa postupuje podľa platného CP. Pri mimoriadnostiach majúcih vplyv na plnenie CP (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 CP,
- 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 Z 1, 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 navrhnú 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 DB 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.

### 6.3.3 Poruchy a mimoriadnosti

#### Neplánované prevádzkové obmedzenia

V prípade prerušenia železničnej 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 bežného 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 „Nehody a mimoriadne udalosti“.

#### Kritériá na určenie presmerovania vlakov z dôvodu obmedzení kapacity infraštruktúry v trvaní viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní

V prípade obmedzení kapacity infraštruktúry v trvaní viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní, ktoré majú vplyv na viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati, ŽSR stanoví kritériá na určenie, ktoré vlaky každého druhu dopravy majú byť presmerované, s prihliadnutím na obchodné a prevádzkové obmedzenia spôsobené žiadateľovi, pokiaľ tieto prevádzkové obmedzenia nevyplývajú z manažérskych alebo organizačných rozhodnutí žiadateľa.

#### **A) Kritériá pri plánovanej kapacite infraštruktúry**

ŽSR môžu pridelenú plánovanú kapacitu infraštruktúry na obdobie X+12 – X+36 žiadateľovi upraviť, prípadne odobrať, pokiaľ to bude nutné v súvislosti s realizáciou prác, ktoré obmedzia kapacitu infraštruktúry na viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní, ktoré majú vplyv na viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati. ŽSR informujú žiadateľov o tejto skutočnosti bezodkladne s návrhom novej kapacity infraštruktúry/vlakových trás na odklonovej/ých trase/ách, prípadne ich vyzývajú na úpravu už pridelenej kapacity infraštruktúry.

V obidvoch prípadoch budú ŽSR prideľovať kapacitu infraštruktúry na dotknutom úseku trate podľa nasledovných kritérií:

1.krok

Podľa kritérií dôležitosti požiadavky na kapacitu infraštruktúry (v zmysle Rámcovej dohody):

- a) kapacita infraštruktúry pre dopravné služby medzinárodnej dopravy,
- b) kapacita infraštruktúry pre dopravné služby vo verejnom záujme,
- c) kapacita infraštruktúry pre dopravné služby vnútroštátnej nákladnej dopravy,
- d) kapacita **infraštruktúry** pre ostatné dopravné služby.

Pri dopravných službách rovnakého poradía dôležitosti sa prioritizuje podľa krokov 2 – 4.

2.krok

Výpočet medzinárodného koeficientu priority:

do výpočtu sú zahrnuté, vrátane požadovanej kapacity infraštruktúry vedúcej po železničnej sieti v správe ŽSR ( $L_{\text{ŽSR}}$ ), celé dĺžky požadovanej kapacity infraštruktúry (vlakovej trasy, ak sú známe podrobnosti) vedúce z východiskového do konečného dopravného bodu ( $L_{\text{TP}}$ ) a požadovaný/plánovaný počet dní jász ( $Y$ ):

$$(L_{\text{ŽSR}} + L_{\text{TP}}) \times Y = K_m$$

Prioritu získava žiadateľ s vyšším koeficientom.

Ak hodnota  $K_m$  bude rovnaká, prioritizuje sa podľa krokov 3 a 4.

3.krok

Výpočet národného koeficientu priority:

do výpočtu sú zahrnuté len dĺžky požadovanej kapacity infraštruktúry (vlakovej trasy, ak sú známe podrobnosti) vedúcej po železničnej sieti v správe ŽSR ( $L_{\text{ŽSR}}$ ) a požadovaný/plánovaný počet dní jász ( $Y$ ):

$$L_{\text{ŽSR}} \times Y = K_n$$

Prioritu získava žiadateľ s vyšším koeficientom.

Ak hodnota  $K_n$  bude rovnaká, prioritizuje sa podľa kroku 4.

4.krok

Ak výsledná hodnota priority ( $K_{\text{ŽSR}}$ ) bude rovnaká, bude aplikované pravidlo “prvý príde prvý berie”.

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

**B) Kritériá pri pridelenej kapacite infraštruktúry**

ŽSR môžu pridelenú kapacitu infraštruktúry žiadateľovi upraviť, prípadne odobrať, pokiaľ to bude nutné v súvislosti s realizáciou prác, ktoré obmedzia kapacitu infraštruktúry na viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní, ktoré majú vplyv na viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati. ŽSR informujú žiadateľov o tejto skutočnosti bezodkladne s návrhom novej kapacity infraštruktúry /vlakových trás na odklonovej/ých trase/ách, prípadne ich vyzvú na úpravu už pridelenej kapacity infraštruktúry najneskôr 60 dní pred začiatkom akcie.

Postup pridelenia kapacity infraštruktúry je nasledovný:

- a) na hlavných železničných tratiach v tomto poradí:
  1. dopravné služby vo verejnom záujme realizované systémovým alebo taktovým rozložením vlakových trás,
  2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu realizované vo verejnom záujme,
  3. ostatné dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu,
  4. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre nákladnú dopravu,

5. dopravné služby vo verejnom záujme, na ktoré sa nevzťahuje prvý a druhý bod,
6. ostatné dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy,
7. ostatné dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy,
8. ostatné dopravné služby.

b) na vedľajších železničných tratiach v tomto poradí:

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

ŽSR budú pri rovnocennej prioritě dvoch a viacerých žiadostí zohľadňovať aj predchádzajúcu úroveň využívania konkrétnych vlakových trás.

#### Medzinárodné riadenie mimoriadnych udalostí (ICM):

V prípade prerušenia prevádzky na dlhšie ako 3 dni, ktoré majú veľký vplyv na medzinárodnú dopravu, budú ŽSR pri spolupráci s inými MI postupovať podľa „Príručky riadenia mimoriadnych udalostí“ (International\_Contingency\_Management - ICM).

Manažéri infraštruktúr zapojených do siete železničných koridorov nákladnej dopravy vypracovali a uverejnili prehľady presmerovania vlakových trás a scenáre prevádzky. Tieto informácie sú popísané v časti 4 „Koridorového informačného dokumentu“ (pozri kapitolu 1.7.1).

Viac podrobností je opísaných v „Príručke pre správu medzinárodných nehôd“ alebo na [webovom sídle RNE](#).

Táto príručka popisuje postupy, ktorých cieľom je umožniť pokračovanie dopravných výkonov na najvyššej možnej úrovni napriek prerušeniu medzinárodnej dopravy. Definuje procesy riadenia porúch a komunikačné procesy, ktoré dopĺňajú vnútroštátne postupy riadenia mimoriadnych udalostí, aby sa umožnila lepšia medzinárodná spolupráca medzi manažermi infraštruktúr a orgánmi pre pridelovanie kapacity infraštruktúry.

## 6.4 NÁSTROJE NA INFORMOVANIE A MONITOROVANIE VLAKOV

**Aplikácia TIS** je webová aplikácia, ktorá podporuje medzinárodné riadenie vlakov poskytovaním údajov o vlakoch v reálnom čase týkajúcich sa medzinárodných vlakov. Príslušné údaje sa získavajú priamo zo systémov [názov MI] a všetky informácie od rôznych MI sa spoja do jednej jazdy vlaku od odchodu alebo pôvodu do cieľovej stanice. Týmto spôsobom je možné monitorovať jazdu vlaku z východiskovej do cieľovej stanice vrátane prechodu cez hranice.

Žiadatelia a prevádzkovatelia servisných zariadení môžu mať tiež prístup k aplikácii TIS podpísaním užívateľskej zmluvy TIS s RNE. Podpisom tejto dohody užívateľ TIS súhlasí s tým, že RNE bude zdieľať informácie o vlakoch so spolupracujúcimi užívateľmi TIS. Užívateľ TIS má prístup k údajom týkajúcim sa jeho vlastných vlakov a vlakov ostatných používateľov TIS, ak spolupracujú na rovnakej jazde vlaku (t. j. štandardné zdieľanie údajov).

Prístup do TIS je bezplatný. O užívateľský účet je možné požiadať prostredníctvom podpory RNE TIS: [support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu).

Ďalšie informácie sú zverejnené na <http://tis.rne.eu>.

**Aplikácia PIS a KIS** predstavuje informačný systém prevádzkovaný na ŽSR, ktorý poskytuje informačnú podporu zamestnancom železničného podniku a zamestnancom ŽSR pre procesy súvisiace s nasledovnými oblasťami:

- a) Plánovanie vlakovkej dopravy,
- b) Prevádzka a riadenie vlakovkej dopravy,
- c) Komunikácia s IS železničných podnikov, medzinárodnými a susednými IS,
- d) Hodnotenia vlakovkej dopravy (výstupy, prehľady, analýzy),

- e) Odúčtovanie úhrady za prístup k ŽI a SZ,
- f) Spravovanie kmeňových dát IS PIS.

APL PIS tvorí niekoľko navzájom prepojených aplikácií, ktoré sú logicky a funkčne previazané a navzájom medzi sebou komunikujú.

APL KIS tvorí niekoľko navzájom prepojených aplikácií, ktoré sú logicky a funkčne previazané a navzájom medzi sebou komunikujú v štandardoch TSI.

Prístupové práva do aplikácií APL PIS a KIS pre zamestnancov ŽSR a železničného podniku schvaľuje garant aplikácie a prvotne pridelujú zamestnanci Železničných Telekomunikácií založením účtu. Špecifické oprávnenia a ich zmeny do APL PIS prideluje odbor dopravy GR ŽSR a oprávnený zamestnanec príslušného OR.

Popis, funkcionality a použitie aplikácie sú uvedené v príslušnej „Príručke používateľa PIS“, ktorá je súčasťou konkrétnej aplikácie PIS.

## 7. SERVISNÉ ZARIADENIA

ŽSR musia vypracovať „Opisy servisných zariadení“, ktorých sú prevádzkovateľom, a zabezpečiť ich uverejnenie v PPŽS a na svojom webovom sídle.

Iní prevádzkovatelia servisných zariadení na železničnej sieti v správe ŽSR bezplatne verejne sprístupňujú opis servisného zariadenia, pričom si môžu vybrať z týchto možností:

- a) uverejniť ho na svojom webovom sídle alebo spoločnom webovom sídle a ŽSR poskytnú príslušný odkaz na zahrnutie do PPŽS;
- b) relevantné informácie v konečnej podobe na zverejnenie poskytnú ŽSR na zahrnutie do PPŽS.

### 7.1 ÚVOD

„Opis servisného zariadenia“, ktoré prevádzkujú ŽSR, má obsahovať minimálne nasledujúce informácie:

- a) Zoznam všetkých objektov, v ktorých sa poskytujú služby týkajúce sa železničnej dopravy, vrátane informácií o ich umiestnení a otváracích hodinách;
- b) Kontaktné údaje ŽSR ako prevádzkovateľa servisného zariadenia;
- c) Informácie o servisnom zariadení (vrátane jeho technických charakteristík) v rozsahu potrebnom pre využívanie servisného zariadenia a v ňom poskytovaných služieb železničnými podnikmi;
- d) Informácie o poskytovaných službách týkajúcich sa železničnej dopravy vrátane informácie, či ide o základnú, doplnkovú alebo vedľajšiu službu;
- e) Možnosť a podmienky samoobslužného využívania služieb týkajúcich sa železničnej dopravy;
- f) Informácie o postupoch žiadania prístupu k servisnému zariadeniu, službám poskytovaným v zariadení alebo k obom vrátane termínov na predkladanie žiadostí a časových lehôt na ich spracovanie (vybavenie);
- g) Informácie o minimálnom obsahu a formáte žiadosti o prístup k servisnému zariadeniu alebo o poskytovaní služieb týkajúcich sa železničnej dopravy alebo vzor žiadosti,
- h) Vzor zmluvy o prístupe k servisnému zariadeniu a o poskytovaní služby týkajúcej sa železničnej dopravy, pokiaľ sa takáto zmluva uzatvára, a všeobecné podmienky, pokiaľ sa neuzatvára osobitná zmluva, uviesť odkaz na zmluvu, na základe ktorej je umožnený prístup k servisnému zariadeniu, alebo sú poskytované služby týkajúce sa železničnej dopravy;
- i) Podmienky používania informačných systémov ŽSR, pokiaľ sa ich používanie vyžaduje od žiadateľa, ako aj pravidlá ochrany citlivých a obchodných údajov;
- j) Opis koordinačného postupu, regulačných opatrení, ako aj prioritných kritérií uvedených vo Vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2017/2177;
- k) Informácie o zmenách technických charakteristík a dočasných obmedzeniach kapacity servisného zariadenia, ktoré by mohli mať významný vplyv na jeho prevádzku, vrátane plánovaných prác;
- l) Informácie o úhradách za prístup k servisnému zariadeniu a o úhradách za poskytnutie služby týkajúcej sa železničnej dopravy,
- m) Informácie o prípadných zľavách úhrad.

### 7.2 PREHĽAD SERVISNÝCH ZARIADENÍ

„Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy“ (ďalej len „vykonávacie nariadenie“):

- 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 z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor,
- uvádza v článku 5 (odsek 2), že „Manažéri infraštruktúry poskytnú spoločný vzor, ktorý vypracuje železničný sektor v spolupráci s regulačnými orgánmi do 30. júna 2018 a ktorý môžu prevádzkovatelia servisných zariadení použiť na predloženie daných informácií. Tento vzor sa podľa potreby reviduje a aktualizuje.“

Spoločný vzor (šablóna) pre opis servisných zariadení je výsledkom riešenia, vyvinutého spoločnosťami RailNetEurope a IRG-Rail (Sieť európskych regulačných orgánov pre oblasť železníc) v spolupráci so sektorom železničnej dopravy a je zameraný na podporu prevádzkovateľov servisných zariadení (SZ)

pri vypracovávaní informačných dokumentov v súlade s požiadavkami vykonávacieho nariadenia. Prevádzkovatelia SZ sa môžu rozhodnúť prijať tento spoločný vzor alebo vytvoriť si vlastný špecifický vzor (šablónu), ktorý uverejnia na svojom webovom sídle, pokiaľ sú splnené zákonné požiadavky. Dokumenty o servisných zariadeniach musia byť vypracované v slovenskom a anglickom jazyku.

ŽSR na svojom webom sídle: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby“ vytvorili záložku „Servisné zariadenia“, kde sú zverejnené všeobecné informácie o SZ, spoločný vzor (šablóna) pre opis SZ (v slovenskom a anglickom jazyku) a informácie o SZ, ktorých prevádzkovateľmi sú ŽSR. Informácie o SZ, ktorých prevádzkovateľmi sú železničné podniky a iné subjekty, sú zverejnené formou odkazu na ich webové sídla.

Zoznam nákladných terminálov (terminálov kombinovanej dopravy) iných subjektov spojených so železničnou sieťou v správe ŽSR a odkaz na ich webové sídla je uvedený na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Dopravcovia/Iné služby/Servisné zariadenia“.

Zoznam a opis servisných zariadení európskych krajín možno nájsť v grafickej podobe aj na portáli servisných zariadení (Rail Facilities Portal - RFP). Portál poskytuje rýchly prístup k informáciám o všetkých druhoch železničných zariadení, najmä o železničných zariadeniach nákladnej dopravy a pomáha prevádzkovateľom servisných zariadení plniť svoje povinnosti vyplývajúce zo smernice 2012/34/EÚ a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177. Portál železničných zariadení otvára nové príležitosti pre všetky druhy prevádzkových zariadení na zverejňovanie svojich informácií na marketingové účely.

Prístup k RFP je bezplatný a bez registrácie používateľa.

Ďalšie informácie sú zverejnené na portáli železničných zariadení: <http://railfacilitiesportal.eu>.

### 7.3 SERVISNÉ ZARIADENIA V SPRÁVE MANAŽÉRA INFRAŠTRUKTÚRY

MD SR uverejní oznam, že celé servisné zariadenie alebo jeho časť je k dispozícii na prenájom, pokiaľ sa ŽSR nerozhodli obnoviť prevádzku servisného zariadenia po vyjadrení záujmu o jeho využitie. ŽSR informujú MD SR o vyjadrení záujmu o jeho využívanie do 10 dní od jeho prijatia.

Pred uverejnením oznamu môže MD SR požiadať ŽSR o pripomienky k oznamu do štyroch týždňov. ŽSR môžu voči oznamu namietajú, ak predložia doklady o tom, že prebieha postup zmeny predmetu činnosti zariadenia, ktorá sa začala pred vyjadrením záujmu o využitie servisného zariadenia.

MD SR musí o postupe zmeny predmetu činnosti zariadenia informovať regulačný orgán a regulačný orgán rozhodne o uverejnení oznamu.

ŽSR uverejnia na svojom webovom sídle vlastné oznámenie o prenájme svojho servisného zariadenia alebo oznámenie o prenájme servisného zariadenia poskytnuté inými prevádzkovateľmi SZ.

Oznámenie obsahuje minimálne tieto informácie:

- podrobnosti o výberovom konaní, ktoré musí byť transparentné, nediskriminačné a musí zohľadňovať cieľ zaistenia optimálneho efektívneho využitia kapacity daného servisného zariadenia;
- výberové kritériá;
- hlavné charakteristiky technického vybavenia servisného zariadenia;
- adresu a lehotu na predkladanie ponúk, ktorá musí byť aspoň 30 dní od uverejnenia oznámenia.

#### 7.3.1 Spoločné ustanovenia

Prevádzkovateľom osobných staníc na železničnej sieti v SR sú ŽSR.

Žiadatelia predkladajú žiadosti o prístup k servisným zariadeniam ŽSR a službám týkajúcim sa železničnej dopravy poskytovaných ŽSR (ďalej len „žiadost“) do termínov stanovených ŽSR.

ŽSR nesmú podmieňovať prístup k servisnému zariadeniu ŽSR alebo poskytovanie služby týkajúcej sa železničnej dopravy povinným využitím iných služieb, ktoré sa netýkajú žiadanej služby.

ŽSR potvrdia prijatie žiadosti bez zbytočného odkladu. Ak žiadosť neobsahuje všetky informácie požadované v zmysle „Opisu servisného zariadenia“ a potrebné na prijatie rozhodnutia, ŽSR o tom informujú žiadateľa a stanovujú primeraný termín na predloženie chýbajúcich informácií. Ak sa takéto informácie do daného termínu nepredložia, možno žiadosť zamietnuť.

Po prijatí všetkých potrebných informácií ŽSR odpovedia na žiadosti o prístup k servisnému zariadeniu ŽSR a o poskytovanie služieb týkajúcich sa železničnej dopravy železničným podnikom v lehote stanovenej regulačným orgánom. Pre rôzne typy servisných zariadení a služieb môže regulačný orgán stanoviť rôzne lehoty. Ak regulačný orgán nestanovil pre žiadosti ad hoc lehoty, ŽSR odpovedia na žiadosť ad hoc o prístup k servisnému zariadeniu ŽSR a službám týkajúcim sa železničnej dopravy do piatich pracovných dní. Lehota na odpoveď sa môže predĺžiť, ak s tým žiadateľ súhlasí.

Ak ŽSR v odpovedi ponúkne prístup k servisnému zariadeniu ŽSR, táto ponuka zostáva platná po primeraný čas, ktorý sa uvedie a v ktorom sa zohľadnia prevádzkové potreby žiadateľa.

ŽSR odpovedajú na žiadosti o poskytovanie doplnkovej, alebo vedľajšej služby v lehote stanovenej regulačným orgánom, v prípade ak stanovená nebola, odpoveď zašlú v primeranej lehote, ktorá nepresiahne 30 dní.

Ak žiadateľ predloží žiadosť ad hoc, v ktorej žiada o viaceré služby týkajúce sa železničnej dopravy poskytované v jednom servisnom zariadení ŽSR, a ak uvedie, že ich môže využiť iba súčasne, všetci dotknutí prevádzkovatelia servisného zariadenia ŽSR odpovedia na tieto žiadosti do piatich pracovných dní.

Ak ŽSR dostanú žiadosť o prístup k servisnému zariadeniu ŽSR alebo o poskytnutie služby, ktorá koliduje s inou žiadosťou alebo sa týka už pridelennej kapacity servisného zariadenia ŽSR, pokúsia sa diskusiou a koordináciou so žiadateľmi o zosúladenie žiadostí. Úprava už pridelených prístupových práv je možná len so súhlasom držiteľa prístupového práva.

ŽSR zväžia rôzne možnosti, ktoré im umožnia vyhovieť kolidujúcim žiadostiam o prístup k servisnému zariadeniu ŽSR alebo o poskytnutie služieb v danom servisnom zariadení. Tieto možnosti zahŕňajú podľa potreby opatrenia na maximalizáciu dostupnej kapacity servisného zariadenia, pokiaľ si to nevyžaduje dodatočné investície do zdrojov či zariadení. Žiadosť o prístup k servisnému zariadeniu ŽSR alebo o poskytnutie služby sa nesmie zamietnuť, ak sa koordináčnym postupom zabezpečí kapacita servisného zariadenia zodpovedajúca potrebám žiadateľa.

ŽSR môžu stanoviť prioritné kritériá pridelovania kapacity servisného zariadenia v prípade kolidujúcich žiadostí o prístup k servisným zariadeniam ŽSR a službám týkajúcim sa železničnej dopravy, ak takýmto žiadostiam nemožno vyhovieť ani na základe koordináčneho postupu. Tieto prioritné kritériá musia byť nediskriminačné, objektívne a uverejnené v „Opise servisného zariadenia“. V prioritných kritériách možno zohľadniť aj tieto aspekty:

- existujúce zmluvy,
- zámer a schopnosť využiť požadovanú kapacitu servisného zariadenia vrátane prípadného predošlého nevyužitia celej pridelennej kapacity servisného zariadenia alebo jej časti, ako aj dôvodov tohto nevyužitia,
- už pridelené vlakové trasy spojené s požadovanými službami,
- prioritné kritériá pridelovania vlakových trás,
- včasné predloženie žiadostí.

Ak sa koordináčnym postupom nepodarilo vyhovieť žiadosti o prístup k servisným zariadeniam ŽSR a službám týkajúcim sa železničnej dopravy, ŽSR bez zbytočného odkladu informujú dotknutého žiadateľa a regulačný orgán na jeho požiadanie.

Ak žiadosti nemožno vyhovieť, ŽSR a žiadateľ spoločne posúdia, či existujú reálne alternatívy, ktoré by umožnili prevádzku dotknutého nákladného alebo osobného spoja na rovnakej alebo alternatívnej trase za ekonomicky prijateľných podmienok. Od žiadateľa sa nesmie vyžadovať odhalenie jeho podnikateľskej stratégie.

Ak žiadosti nemožno vyhovieť, ŽSR uvedú možné alternatívy, v náležitých prípadoch aj v iných členských štátoch, na základe opisov iných servisných zariadení, informácií uverejnených na spoločnom

webovom sídle a akýchkoľvek informácií, ktoré poskytne žiadateľ. Pri navrhovaní možných variantov sa musia zohľadniť aspoň tieto kritériá v rozsahu, v akom ich ŽSR dokážu vyhodnotiť:

- zastupiteľnosť prevádzkových charakteristík alternatívneho servisného zariadenia,
- zastupiteľnosť fyzických a technických charakteristík alternatívneho servisného zariadenia,
- jasný dosah na atraktivnosť a konkurencieschopnosť železničného spoja, ktorý žiadateľ zamýšľa prevádzkovať,
- odhadované dodatočné náklady pre žiadateľa.

ŽSR zachovávajú obchodnú dôvernosť informácií, ktoré mu žiadateľ poskytne. Posúdenie ekonomickej prijateľnosti možných alternatív vykoná žiadateľ a informuje o tom ŽSR. Žiadateľ môže požiadať ŽSR, aby sa v odpovedi na žiadosť neuvádzali reálne alternatívy a aby sa nevykonalo spoločné posúdenie existujúcich reálnych alternatív.

Ak ŽSR a žiadateľ dospejú k záveru, že reálne alternatívy neexistujú a žiadosti o prístup k zariadeniu alebo poskytnutie služby v ňom nemožno po koordinačnom postupe vyhovieť, ŽSR môžu žiadosť zamietnuť. Ak sa ŽSR a žiadateľ nedokážu na reálnej alternatíve dohodnúť, ŽSR môžu žiadosť zamietnuť uvádzajúc alternatívy, ktoré považujú za reálne. Žiadateľ sa môže sťažovať regulačnému orgánu. Ak ŽSR a žiadateľ spoločne identifikovali reálne alternatívy, ŽSR môžu žiadosť zamietnuť.

ŽSR žiadateľovi písomne odôvodnia, prečo žiadosti nebolo po koordinačnom postupe možné vyhovieť a prečo sa na základe dostupných informácií nazdávajú, že niektorá navrhovaná alternatíva spĺňa žiadateľove potreby a je reálna. ŽSR na požiadanie preukážu regulačnému orgánu a žiadateľovi dôvody zamietnutia vrátane preskúmaných alternatív a výsledku koordinačného postupu.

Ak žiadateľ opakovane nezaplátil za už udelené a použité prístupové práva, ŽSR môžu žiadať finančnú záruku na ochranu svojich oprávnených očakávaní budúcich výnosov a využívania servisného zariadenia. Informácie o takýchto zárukách sa uverejnia v "Opise servisného zariadenia".

Servisné zariadenie uvedené v zákone č. 513/2009 Z. z. prevádzkované ŽSR, ktoré sa nevyužívalo aspoň dva po sebe nasledujúce roky, sa ponúkne na vyjadrenie záujmu a prenájom alebo lízing. Uvedená informácia bude zverejnená na webovom sídle ŽSR. Žiadateľ, ktorý má záujem o používanie servisného zariadenia ŽSR, ktoré sa aspoň dva po sebe nasledujúce roky nepoužívalo, písomne vyjadrí svoj záujem ŽSR a informuje o tom regulačný orgán. V tomto vyjadrení záujmu sa preukážu potreby daného železničného podniku. ŽSR sa môžu rozhodnúť obnoviť prevádzku servisného zariadenia ŽSR tak, aby naplnili preukázané potreby železničného podniku.

Táto podkapitola neplatí, ak jednotlivé podkapitoly týchto „Podmienok používania železničnej siete“ alebo dokumenty, ktoré sa týkajú jednotlivých servisných zariadení alebo jednotlivých druhov (typov, kategórií) servisných zariadení, stanovujú inak.

Komerčné služby, ktoré vykonáva zamestnanec ŽSR na základe objednávky železničného podniku v konkrétnom DB, 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 DB. Železničný podnik uzatvorí zmluvu s príslušným OR ŽSR.

### 7.3.2 Osobné 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:

- osobné pokladnice,
- 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 (DB sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR, DB so zdvíhacími plošinami sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR).

Informácie sú uvedené aj na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Verejnost' a médiá/Pre cestujúcich/Zoznam staníc a ich prístupnosť“.

- reštaurácie, bufety,
- novinové stánky,
- hygienické zariadenia, napr. WC, umývárne, sprchy.

Služby poskytované cestujúcej verejnosti v osobných staniciach a zastávkach ŽSR sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR.

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

### 7.3.2.1 Všeobecné informácie

Osobné stanice a zastávky sú všetky DB určené pre nástup a výstup cestujúcich. Zoznam osobných staníc a zastávok ŽSR s ich technickým vybavením a s poskytovanými službami cestujúcej verejnosti je uvedený v aplikácii Infomapa ŽSR.

### 7.3.2.2 Služby

Popis služieb je zverejnený na webovom sídle ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) v časti „Verejnost' a médiá/Pre cestujúcich/Zoznam staníc a ich prístupnosť“.

### 7.3.2.3 Popis servisných zariadení

#### **Miesta na predaj prepravných dokladov**

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

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

Poskytnuté nebytové priestory pre zákaznícke centrá sa nepovažujú za MPPD.

Zoznam DB s prenajímanými priestormi určených na predaj prepravných dokladov je uvedený v prílohe 7.3.2.3.

### 7.3.2.4 Poplatky

Prístup do osobných staníc 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 5.2.

**Maximálna úhrada za prístup k staniciam osobnej dopravy, ich budovám a zariadeniam vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania U<sub>SZ1</sub>**

Pre stanovenie úhrady za prístup k staniciam osobnej dopravy, ich budovám a zariadeniam, vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania je podstatný plán CP, 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 CP. 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 vlaková trasa platná pre daný kalendárny deň jazdy.

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

Mimoriadne zastavenie vlaku v DB, 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 vlakovej trasy, úhrada sa uplatní len na túto časť vlakovej trasy; ak sa vlak odriekne v celej trase, táto úhrada nebude uplatnená. V prípade, ak sa časť vlakovej trasy realizuje náhradnou autobusovou dopravou (NAD) a DB bude obsluhovaný NAD, úhrada  $U_{SZ1}$  **sa uplatní bez ohľadu, z akého dôvodu bola NAD zavedená**.

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

Úhrada sa vyjadruje v eurách za zastavenie vlaku v DB 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 sa u vlakov kategórie Rv a Sv.

### **Maximálna úhrada za miesta na predaj prepravných dokladov na stanicich osobnej dopravy $U_{SZ2}$**

**Podmienky predaja:** Úhrada je stanovená za 1 m<sup>2</sup> predajného miesta na mesiac bez DPH v zmysle Opatrenia č. 2/2018. Platí sa každý začatý kalendárny mesiac, v ktorom je služba poskytovaná.

#### 7.3.2.5 Prístupové podmienky

Prístup do osobných staníc poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe zmluvy o PŽI.

### **Miesta na predaj prepravných dokladov**

V prípade kladného vyhovenia žiadosti železničného podniku (ďalej aj „žadateľ“) ŽSR uzatvoria zmluvu o užívaní MPPD (ďalej aj „zmluva“), ktorej neoddeliteľnou súčasťou bude príloha so zoznamom pridelennej kapacity MPPD na príslušné obdobie platnosti CP, 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 CP 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 ŽSR a železničným podnikom. Vzor zmluvy o užívaní MPPD je uvedený v prílohe 7.3.2.5.A a Všeobecné podmienky užívania služieb prístupu k MPPD sú uvedené v prílohe 7.3.2.5.B.

### 7.3.2.6 Pridelenie kapacity MPPD

#### **Žiadosť o pridelenie kapacity MPPD**

Železničný podnik 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 7.3.2.3. (Zoznam DB s prenájanými priestormi určených na predaj prepravných dokladov), ktorými sú:

- číslo miestnosti,
- číslo budovy,
- názov DB,
- označenie miestnosti,
- veľkosť plochy vzťahujúcej sa k MPPD, o ktorého pridelenie má záujem.

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

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

Zároveň v žiadosti uvedie časové rozpätie, resp. časové obdobie užívania MPPD počas platnosti CP.

ŽSR pridelujú kapacitu MPPD maximálne na obdobie platnosti jedného CP.

Lehoty stanovené na spracovanie žiadosti podanej železničným podnikom:

1. podanie žiadosti železničným podnikom v lehote najskôr 10 mesiacov a najneskôr 4 mesiace pred platnosťou CP,
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 platnosťou CP.

V prípade kladného vyhovenia žiadosti železničným podnikom ŽSR uzatvoria zmluvu o užívaní MPPD (ďalej aj „zmluva“), ktorej neoddeliteľnou súčasťou bude príloha so zoznamom pridelenej kapacity MPPD na príslušné obdobie platnosti CP. 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.

### **Proces koordinácie**

Ak ŽSR dostanú žiadosť o pridelenie kapacity MPPD, ktorá koliduje s inou žiadosťou alebo sa týka už pridenej 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.

V prípade, že nie je možné vyhovieť všetkým uplatneným požiadavkám žiadateľov, ŽSR sú oprávnené prednostne prideliť kapacitu MPPD žiadateľovi, ktorý:

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

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. ŽSR môžu žiadosť zamietnuť aj z ďalších dôvodov uvedených v právnych predpisoch.

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

### **7.3.3 Nákladné terminály**

Nákladný terminál je zariadenie upravené buď na účely nakladania a/alebo vykladania tovaru do/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 staniaciach a termináloch intermodálnej prepravy v správe ŽSR sú uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR.

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

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 5.2.

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

Informácie o poskytovaných službách a poplatkoch za služby vo verejnom termináli intermodálnej prepravy je zverejnený na webovom sídle terminálu: <https://www.terminalzilina.sk> .

### **7.3.4 Zriaďovacie a vlakové stanice vrátane zariadení na posun**

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

ŽSR ponúkajú vo vybraných zriaďovacích a vlakových staniaciach zamestnancov posunu v typových pozíciách posunovač a vedúci posunu ako bezplatnú doplnkovú službu. Náklady na túto službu uhrádza vlastník servisného zariadenia.

Podmienky, podľa ktorých ŽSR ponúkajú zamestnancov posunu v typových pozíciách posunovač a vedúci posunu, sú uvedené v prílohe 7.3.4.

**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<sub>Sz3</sub>**

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 DB 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 DB pre vlaky nákladnej dopravy. Úhrada za použitie DB v ND sa neuplatňuje pri Rv vlakoch.

### 7.3.5 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.

Železničný podnik v prípade plánovaného dlhodobého odstavenia vozňa/vozňov požiada telefonicky príp. emailom na dispečerský aparát ŽSR o odstavenie vozňa/vozňov, prípadne celej vlakovej súpravy v DB s koľajami určenými na poskytovanie služby odstavných koľají. Dispečerský aparát ŽSR na základe aktuálnej prevádzkovej situácie žiadosti vyhovie alebo navrhne iný DB. V prípade prevádzkového (operatívneho) odstavenia vozňa/vozňov nie je žiadosť na odstavenie potrebná. Prístup do takto určených staníc poskytujú ŽSR železničným podnikom na základe zmluvy o PŽI. Začiatok a koniec pobytu vozňa sa zaznamená do informačného systému dátumom (kalendárny deň) a časom (hodina a minúta) príchodu a odchodu vozňa z DB.

**Maximálna úhrada za používanie odstavných koľají vyčlenených na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami U<sub>Sz4</sub>**

Na účely spoplatňovania úhrady za používanie odstavných koľají vyčlenených na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami U<sub>Sz4</sub> platia nasledovné ustanovenia:

**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 dvoma 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 v správe ŽSR (koľaje vnútri opravárenských dielní, vozňových dep alebo rušňových dep, ako aj odbočných železničných 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 neodráta.

### **Stanovenie času konca poskytovania SOK**

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

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) na koľaje mimo železničnej siete v správe ŽSR (vlečka, depo v stanici), v tom istom, prípadne susednom DB, tento čas sa z dĺžky poskytnutia SOK 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 východová 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 vyčlenených na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami je podstatná skutočná (reálna) dĺžka pobytu vozňa na koľajach v správe ŽSR nad rámec pobytu oslobodeného od spolplatňovania (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).

**Úhrada za využívanie SOK bude účtovaná železničnému podniku aj v prípadoch, ak mu skončila platnosť a účinnosť zmluvy o prístupe k ŽI a využívanie SOK vzniklo v dobe platnosti tejto zmluvy.**

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 zadán 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.

### 7.3.6 Zariadenia na údržbu koľajových vozidiel

ŽSR neprevádzkujú zariadenia pre opravy a údržbu KV.

### 7.3.7 Iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie KV a umývanie KV

ŽSR prevádzkujú:

- kontrolné zariadenia uvedené v podkapitole 2.3.11.,
- koľajové váhy uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR,
- nakladacie rampy a obrysnice uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR,
- elektrické predkurovacie zariadenia uvedené v aplikácii Infomapa ŽSR a v prílohe 5.4.2.

ŽSR neprevádzkujú zariadenia na čistenie KV ani umyvárne.

Koľaje určené na vykonávanie opráv železničných koľajových vozidiel dopravcov a súvisiace podmienky sú uvedené v Prílohe 7.3.6.

### 7.3.8 Námorné a vnútrozemské prístavy

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. Informácie sú zverejnené na webovom sídle firmy: [www.spap.sk](http://www.spap.sk).

### 7.3.9 Pomocné zariadenia

ŽSR neprevádzkujú pomocné zariadenia.

### 7.3.10 Zariadenie na doplnenie paliva a dodávku paliva

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

ŽSR nie sú vlastníkom ani prevádzkovateľom takýchto zariadení.