

Dialog k projektu TTR

Datum konání 14. června 2024
Čas 10.00–14.30
Místo konání Správa železnic, budova CDP Praha, V Trianglu 2474, 180 00 Praha 9 - Libeň
Naše zn. 45999/2024-SŽ-GR-O16
Zapsal(a) Bc. Jakub Svozil

Přítomni Viz prezenční listina

Probíraná témata v rámci diskuze mezi účastníky:

1. EP Cargo a.s.

Dotaz

Bude možné požadavky na kapacitu (CNA) podávat i prostřednictvím manažera infrastruktury? Nástroj ECMT je dost komplikovaný a zadávání není uživatelsky příjemné.

Odpověď

Bohužel není v silách SŽ zadávat za žadatele CNA.

2. ROPID

Dotaz

V roce 2025/26 budou objednatelé povinni posílat plány (sampler) týkající se předpokládané požadované kapacity. Digitální nástroj ECMT by mohl být pro tento účel užitečný. Pomocí něj by kraje mohly diskutovat o jednotlivých tratích. Tento projekt by mohl také přispět k rozvoji infrastruktury – ukázat, že plánované rozsahy přeprav vyžadují rozšíření stávající infrastruktury.

Odpověď

Projekt TTR není nastaven k tomu, aby upravoval dostupnou kapacitu, má sloužit k jejímu lepšímu využití. Rádi bychom ale samozřejmě použili informace od objednatelů a předáme je odpovědným složkám SŽ (odbory strategie, provozuschopnost).

3. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Kapacitní strategie pro rok 2025 nebyla dokončena kvůli absenci podpůrné legislativy. I v současné době nemáme dostatečné informace o tom, jak budou prováděny analýzy očekávaného vývoje. Strategie by měla vycházet z potřeb dopravců a žadatelů, a to až pět let dopředu. Spolupráce mezi manažerem infrastruktury a dopravci by měla sloužit k plánování kapacity a odstranění problémů, jako je například provoz nákladní dopravy ve zbytkové kapacitě s nízkou kvalitou tras. Potřebujeme garantovat kvalitu tras pro nákladní dopravu, a tím zvýšit její konkurenceschopnost. Jak bude tato spolupráce probíhat, abychom se dověděli, zda bude dostupná kapacita v daném množství a kvalitě?

Odpověď

I nyní jsme ve stejné legislativní situaci, avšak blíží se nové Nařízení o kapacitě, a tak Správa železnic chce připravit sebe i zákazníky na stav, kdy procesy zde popsané budou povinné.

Ad-hoc segment je důležitý. Existuje riziko, že při segmentaci kapacity zbyde malý podíl pro ad-hoc a pokud chceme rezervovat pro ad-hoc více, tak je potřeba z jiného podílu zase odebrat. Bude třeba hledat a projednat optimální rozložení kapacity pro jednotlivé segmenty. TTR novou kapacitu bohužel nepřinese.

4. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Přenos informací ke Stavebním správám není pouhým vedlejším produktem TTR, nýbrž představuje zásadní prvek. Bez tohoto přenosu by TTR ztratilo svůj smysl. Komunikace uvnitř Správy železnic není dokonalá, avšak to nás jako zákazníka nezajímá. Strategie by měla sloužit jako klíčový podklad pro Stavební správy a měla by identifikovat místa, kde existuje kapacitní problém a kde je třeba přijmout opatření. Na rozdíl od osobní veřejné dopravy se nákladní doprava nevrátí, pokud jednou trh opustí.

Rozhodování o stavbách (co se má postavit a co ne) nepatří do kompetence O16, dopravců ani objednatelů. Tuto pravomoc má Stavební správa, a to bez ohledu na požadavky dopravců. O16 by měl využít procesů TTR k tomu, aby tuto situaci změnil. Aby mělo TTR smysl, musí především sloužit jako podklad pro potřeby rozvoje železniční sítě, a to na základě předpokládaných objemů dopravy, jak je prezentují objednatelé a žadatelé. O16 by měl mít zásadní vliv na to, co se má stavět.

Odpověď

Cílem projektu TTR je hospodaření se stávající kapacitou, ale pokud O16 zjistí, že kapacita nestačí, tak odpovědné složky budou informovány – O16 ovšem nemá rozhodující hlas při rozhodování o investicích do dopravní sítě.

5. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Dotaz

TTR nemá smysl, pokud X-36 nebudou stavební plány fixované, uzavřené a stabilní. Je potřeba už X-60 začít stavby projednávat a řešit.

Odpověď

Viz odpověď v připomínkách ke strategii, bude diskutováno později bilaterálně s připomínkujícím.

6. KORDIS JMK, a.s.

Dotaz

Kapacitní model definuje modelové rozdělení kapacity, budou mít tyto modelové trasy přednost při následné roční konstrukci přednost před požadavky z jiného segmentu?

Odpověď

Předpokládáme, že na základě nové legislativy bude mít SŽ možnost upřednostnit ty žádosti, které odpovídají modelovým předpřipraveným trasám, které byly v procesu TTR postupně připravovány.

7. KORDIS JMK, a.s.

Dotaz

Bude tento proces „rezervace“ modelových tras aplikován i při výlukových opatřeních?

Odpověď

U známých omezení se bude i v kapacitních modelech počítat s omezenou kapacitou a rozdělit se jen dostupná kapacita.

8. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Dotaz PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Kapacitní strategie nepočítá s intermodálními vlaky rychlostí 120 km/h, ač jsme to připomínkovali a z důvodu obrátů bychom to na tranzitních tratích rádi využili.

Odpověď ŽESNAD.CZ

Toto povede k rozevření parametrů a sníží to optimální využití kapacity, což část žadatelů/dopravců bude omezovat. Je potřeba, aby tyto vlaky byly v pohybu a měly minimum zastavení.

Odpověď Správa železnic

Je otázka, zda by zavedení rychlejších nákladních tras bylo efektivní. Pro zadání takového požadavku se hodí právě CNA, po jejichž zadání se možnost využití tohoto typu trasy prověří.

9. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Dotaz

Zásadní výluky by měly být hotové v X-36, avšak v současnosti se v tomto termínu začínají teprve projednávat. V termínu X-24 už mají být nejpozději publikované – ale podle procesu TTR už mají být X-36 uzavřené.

Odpověď

Bude diskutováno, kde je přesně tato informace publikovaná a bude předáno k vyjádření na SŽ O12.

10. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Není pravda, že česká legislativa nemůže řešit vytváření oken DOK. I když je nepodporuje, také je nezakazuje. Tato otázka spadá plně do kompetence manažera infrastruktury. Správa železnic má povinnost udržovat infrastrukturu, a proto může omezení kapacity definovat předem. Manažer infrastruktury by měl plánovat okna pro údržbu v optimálním rozsahu.

Odpověď

Výklad regulátora byl odlišný a Správa železnic se řídí tímto výkladem. Podle něj nesmí být kapacita pro údržbu předem rezervována. Pokud je kapacita dostupná, musí být na žádost přidělena. Námět, vedení snahou o uspokojení poptávky po výlukových oknech na vybraných tratích, budeme déle prověřovat.

11. EP Cargo a.s.

Dotaz

Bude možné využít trasy, které máme přidělené, ale změní se parametry?

Odpověď

Projekt TTR tuto problematiku neřeší, ale předpoklad je, že přidělenou trasu bude možné využít i s jinými parametry, avšak pouze v případě, že nedojde k jejich zhoršení. Pokud by se tak stalo, bude nutné podat novou žádost (ad-hoc). Stejný princip bude platit i pro žádosti o roční jízdní řád.

12. KORDIS JMK, a.s.

Dotaz

Existují typy výluk, kdy je výhodnější zachovat regionální dopravu a nahradit autobusy vlaky dálkové dopravy.

Odpověď

Ano, o tom, co bude nahrazeno náhradní autobusovou dopravou bude vždy rozhodovat dopravce/žadatel. Bude to vždy o diskusi mezi manažerem infrastruktury a dopravcem/žadatelem.

12. KOVED, s.r.o.

Dotaz

Není nám jasné, jestli vstupní informace, které máme dodat, mají počítat s plnou dostupností kapacity nebo s omezenou dostupností kapacity vlivem výluk, o kterých však v daném předstihu není dostatek informací.

Odpověď

V první fázi prosíme o informace o plném rozsahu provozu. Následně se tento plán bude diskutovat a upřesňovat s ohledem na plánovaná dočasná omezení kapacity.

12. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Kapacitní strategie popisuje plánované výluky, avšak k projednání plánu DOK dojde až po schválení kapacitní strategie, čímž může docházet k rozporu.

Odpověď

Bohužel plánování DOK se aktuálně řeší mimo proces přípravy TTR strategie – SŽ bude diskutovat možnost tyto procesy propojit a do přípravy kapacitní strategie zahrnout i projednávání DOK.

13. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Dotaz

Kapacitní strategie nepočítá s vlaky o hmotnosti více než 2500 tun s délkou přes 600 metrů. V kapacitním modelu bychom chtěli vytvořit alespoň jednu trasu pro extrémní soupravy s těmito parametry. Tato trasa by mohla být například pouze v režimu ad-hoc.

Odpověď

Pokud to bude možné, budeme se snažit připravit nabídkové trasy i pro těžší a delší soupravy. I v režimu ad-hoc, kde nepočítáme s předpřipravenými produkty, budeme muset zohlednit takové „extrémní“ parametry. To znamená, že i pro tyto trasy bude nutné ponechat dostatek prostoru.

14. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Myslíme, že u kategorií nákladních vlaků by bylo vhodné zavést parametr měrného výkonu na tunu. Tento parametr lépe popisuje vlastnosti tras u nákladních vlaků.

Odpověď

Ano, souhlasíme. Bylo by rozumné počítat i s takovým parametrem, jako je měrný výkon nebo zrychlení. Správa železnic prověří, jak s tímto údajem v budoucnu pracovat.

15. Leo Express Global a.s.

Dotaz

Doplnění typových jízdních dob by se hodily pro orientační představu o jízdních dobách pro následné rozhodování o politice zastavování u osobních dopravců.

SŽ

Nebráníme do budoucna přidání informací o typových jízdních dobách na jednotlivých úsecích pro jednotlivé typy vlaků. Tato data by mohla sloužit především pro kapacitní model, ale existuje možnost přidat je také do kapacitní strategie.

16. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Už v kapacitní strategii by bylo dobré od začátku pracovat s rozdělenými segmenty nákladní a osobní dopravy. Některá opatření pro nákladní dopravu mohou ztížit pozici osobní dopravy a naopak.

Jak bude posuzováno, co je sociologicky výhodnější? Návrh legislativy počítá se socioekonomickým dopadem na prioritizaci přidělu kapacity.

Odpověď

Dopad na to, kdo dostane přednost mezi nákladní a osobní dopravou záleží na více faktorech. Rozdělení do jednotlivých segmentů se v rámci procesů TTR provádí až v dalších fázích (kapacitní model). Socioekonomické posouzení je v současné době těžko proveditelné. Na úrovni RNE, ve spolupráci s akademickou sférou, je rozpracováván projekt na hodnocení socioekonomických aspektů.

17. ŽESNAD.CZ

Dotaz

Je důležité, aby kapacitní strategie a model, v případě existence DOK, zahrnovaly odklonové varianty. Koordinace se sousedními infrastrukturními manažery je klíčová, ačkoli máme dojem, že harmonizace není dostatečná. Jednotliví manažeři infrastruktury řeší DOK individuálně a pouze mezi sebou sdílí konečné informace s velmi omezenými možnostmi změn. Není vhodné, aby DB InfraGO oznámila DOK a Správa železnic se tomu přizpůsobila místo toho, aby to řešila přes evropské struktury.

Odpověď

Nesouhlasíme. Se sousedními IM koordinace i harmonizace probíhají, např. na platformě Skupina údolí Labe mezi SŽ a DB InfraGo.

Vždy existuje riziko, že národní investiční zájmy budou nakonec převažovat nad koordinačními dohodami mezi manažery infrastruktury, a tím dojde ke znehodnocení předchozí koordinace.

18. ŽESNAD.CZ

Dotaz

S ohledem na otázky týkající se plánování výluk a jejich koordinace, by bylo vhodné zorganizovat jednání s odpovědnými složkami, které se touto problematikou zabývají.

Kapacitní strategii by měl předcházet průzkum trhu, aby manažer infrastruktury věděl předpokládané rozsahy přeprav v roce, na který se strategie připravuje. Strategie by ve své analytické části měla poskytnout informace, jak se jednotlivé segmenty vyvíjí a z jakých důvodů.

Strategii nechápeme jako plánovací dokument, protože nerozumíme tomu, jak z tohoto dokumentu bude tvořen kapacitní model a kapacitní nabídka.

Odpověď

Proces přípravy Kapacitní strategie TTR se řídí příručkami RNE. Kapacitní strategie Správy železnic je s těmito příručkami v souladu a obsahuje všechny nezbytné náležitosti. Postup implementace TTR a přípravy Kapacitního modelu bude představen v následném bodě programu tohoto dialogu.

19. EP Cargo a.s.

Dotaz

Plánuje se možnost přenosu dat mezi ECMT a objednávacím systémem pro objednání tras?

Odpověď

Oba nástroje jsou v gesci RNE. Do budoucna lze očekávat vazbu systémů ECMT a PCS Broker.

20. EP Cargo a.s.

Dotaz

Pokud poctivě podáme žádosti CNA a budeme se zapojovat do dlouhodobého plánování, existuje možnost, že při přidělu tras bude upřednostněn jiný žadatel, který se do podávání CNA nezapojil?

Odpověď

Výhodu při přidělu kapacity by měl mít vždy ten žadatel, který podal CNA a podílel se na tvorbě nabídky. Předpokládáme legislativní pokrytí této výhody v NOK.

21. KORDIS JMK, a.s.

Dotaz:

Mají se podat data o předpokládaném linkovém vedení ve formě požadované tabulky přehledu linek i CNA?

SŽ:

Pro začátek je důležitější tabulka přehledu linek, abychom byli schopni sestavit základ modelu. Předpokládáme, že tabulka přehledu linek bude potřeba vyplnit pouze jednou. Požadavky CNA budou pak vhodné do budoucna především pro změny a nové požadavky nezahrnuté v tabulce.

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

Doložka číslo: 4784571

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 05cb65b7-642d-40cb-909e-5a78156ceb7c

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Richard TĚHNÍK)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 17.07.2024 14:14:02



d02343d1-0a66-4439-a4e5-f7ff06746948