

# Proč TTR?

*Přepracování procesu tvorby jízdního řádu a managementu kapacity je pro budoucnost evropských železnic nezbytná.*

Zatížení emisemi CO<sub>2</sub> je u železnice devětkrát nižší než u silniční nákladní a letecké osobní dopravy. Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu je proto zásadní pro dosažení cíle Zelené dohody pro Evropu (EU Green Deal), kterým je snížení emisí skleníkových plynů spojených s dopravou.

Současný proces tvorby jízdního řádu a managementu kapacity však dostatečně neodpovídá potřebám trhu a je tak překážkou dalšího zvyšování tržního podílu železnice. K dosažení plného potenciálu je pro Evropu nezbytný nový a inovativní proces: Timetable Redesign (TTR) for Smart Capacity Management (Redesign tvorby jízdního řádu pro chytrý management kapacity).

Touto společnou iniciativou manažeři infrastruktury i železniční dopravci usilují o zlepšení využití železniční infrastruktury ve prospěch celého železničního odvětví a obecného veřejného zájmu.

# NEDOSTATKY SOUČASNÉHO PROCESU TVORBY JÍZDNÍHO ŘÁDU A MANAGEMENTU KAPACITY...

Dočasná omezení kapacity (DOK) jsou nevyhnutelná, ale vyžadují lepší plánování, komunikaci a harmonizaci, aby nebyla hlavní překážkou konkurenceschopného železničního odvětví. DOK v současné době mají za následek neočekávané náklady a dokonce ztráty zakázek dopravců, snížení spolehlivosti na trhu a nežádoucí nedostupnost tratí.



Vzhledem k tomu, že konečná podoba jízdního řádu je zveřejňována v září, nemohou dopravci v osobní dopravě prodávat své jízdenky s dostatečným předstihem před změnou jízdního řádu v prosinci, což zvyšuje konkurenční nevýhodu ve vztahu k silniční a letecké dopravě.



Současný proces tvorby jízdního řádu se výrazně zaměřuje na žádosti do ročního jízdního řádu. Toto včasné zpracování žádostí o trasy postrádá dynamiku a pružnost, jež některé podniky, zejména v železniční nákladní dopravě, potřebují k tomu, aby si udržely konkurenceschopnost.



Harmonizaci mezistátních tras často brání vnitrostátní postupy a způsoby jednání, které nejsou mezinárodně sladěny.



Předpokladem mezinárodně harmonizovaných procesů tvorby jízdního řádu je vysoký stupeň synchronizované digitalizace a odpovídajících vnitrostátních systémů IT. Příliš často tomu tak zatím není. Rovněž je oprávněně požadováno věnovat větší pozornost rychlému a digitalizovanému vyřizování žádostí v režimu ad-hoc.



## ... A JAK JE ZVLÁDNE TTR



Díky kapacitní strategii a kapacitnímu modelu přidělí manažeři infrastruktury od počátku kapacitu různým potřebám (nákladní, osobní, DOK). Tyto výstupy přispívají k vyhrazení kvalitní komerční kapacity, zejména pro dálkovou dopravu. Kromě toho, se zdokonalenými konzultacemi s dopravci, nezbytným seskupením DOK podle jejich dopadu a v neposlední řadě s nástrojem pro optimalizovanou komunikaci a plánování DOK (TCR Tool), TTR poskytuje řešení pro mezinárodně koordinovaný přístup k minimalizaci negativních dopadů.



Díky pokročilému plánování pomocí kapacitních modelů, které vede k urychlení procesu přidělování kapacity, mohou dopravci v osobní dopravě prodávat své jízdenky s několikaměsíčním předstihem, čímž se stávají konkurenceschopnějšími.



Diferencované produkty jízdního řádu – z nichž některé budou vycházet z vyhrazené kapacity – budou sloužit různým potřebám trhu: žádosti do ročního jízdního řádu budou doplněny možností požádat o kapacitu krátce před jízdou vlakem prostřednictvím velmi kvalitních, vnitrostátně a mezinárodně harmonizovaných, kapacitních produktů.



TTR znamená celoevropskou a přeshraniční harmonizaci všech příslušných procesů tvorby jízdního řádu s cílem usnadnit mezinárodní železniční dopravu a usnadnit práci manažerům infrastruktury i železničním dopravcům. Klíčová bude zejména společná infrastruktura IT a úprava podpůrného právního rámce TTR.



Digitální management kapacity (DCM) jako nedílná IT část TTR propojí množství vnitrostátních systémů IT s centrální obchodní vrstvou, čímž zajistí kompatibilitu na základě TSI TAF/TAP. Umožní rychlou komunikaci a umožní snadnější změny – bez ohledu na typ dopravy, vnitrostátní či mezistátní, osobní či nákladní. Digitalizace vnitrostátních a mezistátních vrstev minimalizuje manuální pracovní zátěž a dobu přípravy při plánování kapacity a přidělování tras. Pomůže při optimalizaci a bude přínosem pro dopravce i manažery infrastruktury.

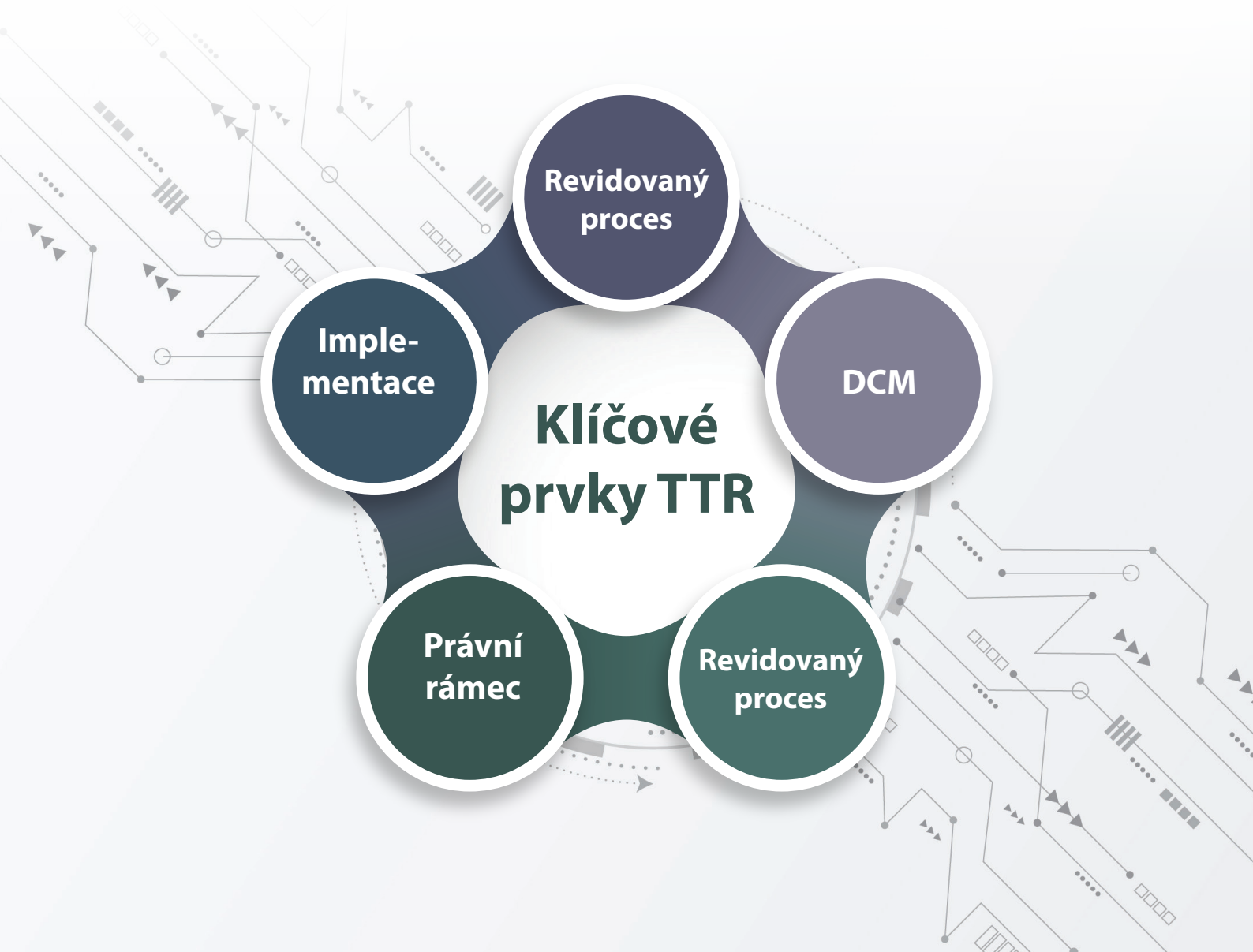
# KLÍČOVÉ PRVKY TTR

Jak je podrobněji popsáno na následujících stránkách, úspěch TTR a jeho včasné zavedení bude do značné míry záviset na složení pěti klíčových prvků, které tvoří jádro programu.

Pouze synchronizovaná souhra,

- revize zastaralých procesů tvorby jízdního řádu,
- nastavení podpůrného procesu digitálního managementu kapacity,
- zavedení obchodních podmínek na podporu procesů,
- poskytování podnětů legislativním orgánům s cílem odstranit překážky, které ohrožují plnou implementaci,
- poskytování podnětů legislativním orgánům s cílem odstranit překážky, které ohrožují plnou implementaci,

zajistí, aby TTR mohl plně využít svůj potenciál.



# REVIDOVANÝ PROCES

Revidovaný proces tvorby jízdního řádu a managementu kapacity vychází z nových a inovativních komponent. Zahrnuje období od úvodního strategického plánování až po žádosti ad hoc o kapacitu dráhy a zaměřuje se na efektivní mezinárodní koordinaci s cílem co nejlépe vyvážit různé požadavky na železniční kapacitu.

Tři roky před změnou jízdního řádu bude rozhodnuto o **kapacitní strategii**, včetně vstupů od všech zúčastněných stran. Spolu s **oznámeními o potřebách kapacity** od žadatelů a zkušenostmi manažerů infrastruktury bude zpracována do **kapacitního modelu**. V kapacitním modelu bude kapacita rozdělena podle potřeb trhu, přičemž již bude zahrnovat kapacitu požadovanou na DOK.

Počínaje jedenácti měsíci před změnou jízdního řádu bude zveřejněna **nabídka kapacity**, která je vyjádřena v **kapacitních produktech: žádosti do ročního jízdního řádu**, které nabízejí možnost včasné rezervace a včasné odpovědi, **klouzavé plánování a žádosti ad hoc** uspokojí poptávku trhu po větší flexibilitě. Zavedení všech komponent bude přínosem pro celé odvětví železniční dopravy.

**Nákladní dopravci** mohou žádat o kapacitu krátce před jízdou vlaku, přičemž znají všechny podrobnosti o trase a mají jistotu, že obdrží trasy vysoké kvality.

**Osobní dopravci** budou mít k dispozici dříve pravidelné trasy a mohou tak otevřít své rezervační systémy šest měsíců před změnou jízdního řádu.

**Manažeři infrastruktury** mohou optimalizovat své plány, omezit rezervy v procesu tvorby jízdního řádu, lépe využívat dostupnou kapacitu dráhy a poskytovat harmonizované nabídky vysoké kvality.

**Všechny zúčastněné strany** budou mít prospěch z vyšší výkonnosti prostřednictvím snížení provozu ve špičkách.

## Právní rámec a Prohlášení o dráze

## Obchodní podmínky

## Management DOK

Kapacitní strategie



Kapacitní model



Nabídka kapacity



Žádost do ročního JŘ



Klouzavé plánování



Žádost ad hoc



## Digitální management kapacity (DCM)

# DIGITÁLNÍ MANAGEMENT KAPACITY

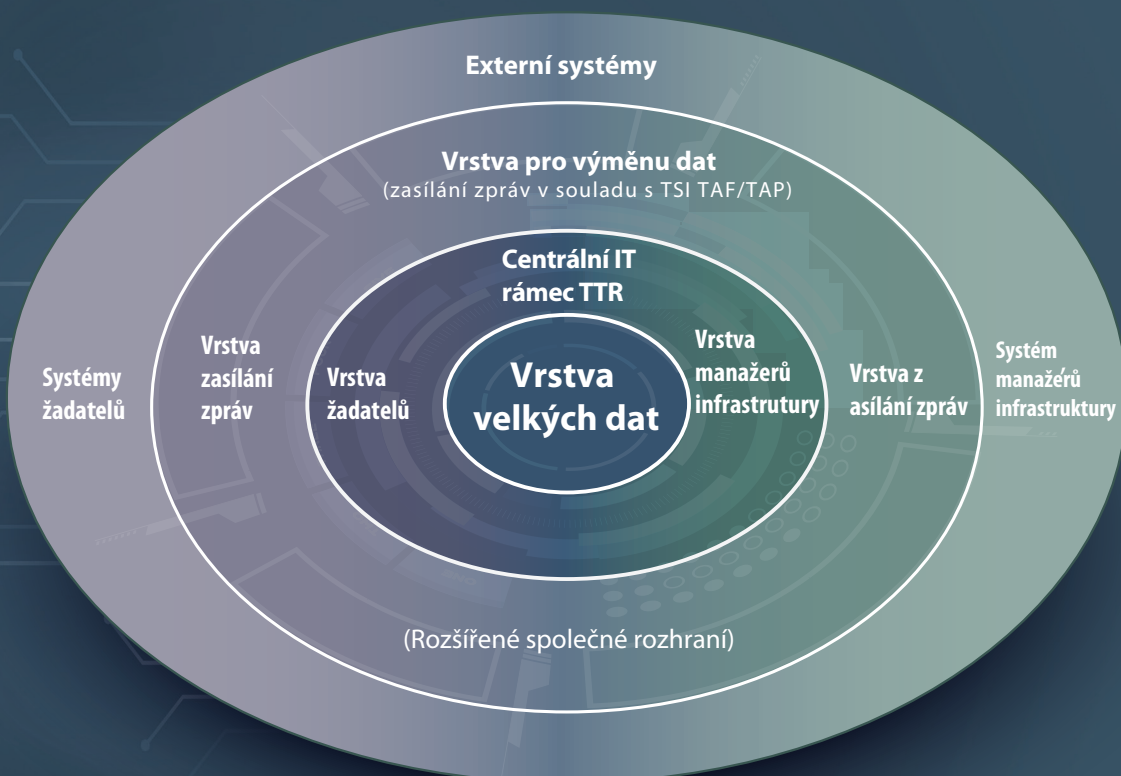
**Cíle zavedení revidovaného procesu a dosažení účinné komunikace na evropské úrovni mezi všemi zúčastněnými stranami lze dosáhnout pouze prostřednictvím synchronizované digitalizace a společného využívání specializovaných systémů IT, které jsou účelově navrženy a přizpůsobeny procesu TTR.**

Cílem digitálního managementu kapacity je:

- **zvýšit kvalitu informací** předávaných mezi všemi zúčastněnými stranami,
- **urychlit procesní kroky** umožněním určitého rozšíření automatizace a optimalizace,
- **poskytnout snadný přístup všem zúčastněným stranám**, buď prostřednictvím rozhraní, nebo webových prohlížečů.

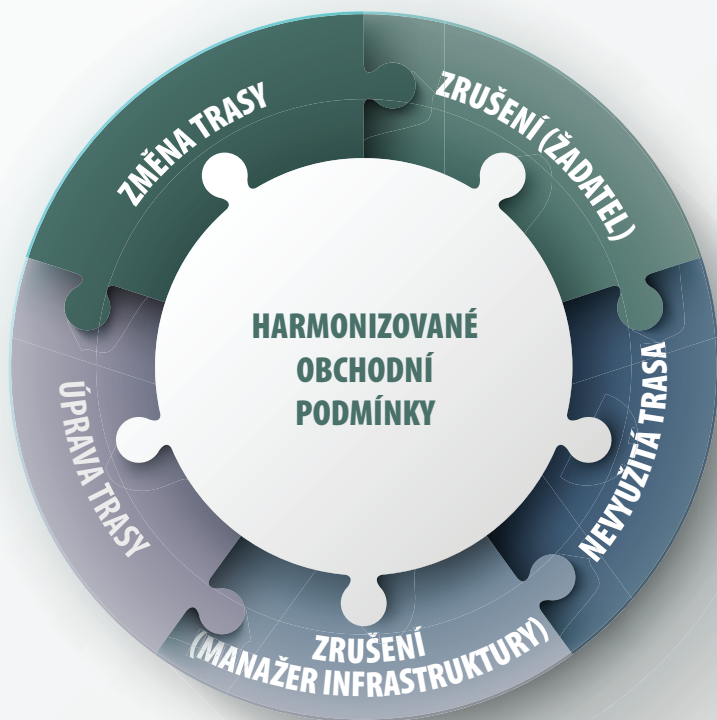
IT prostředí se skládá ze **dvou hlavních bloků: centrálního IT rámce** vyvinutého RNE a **národních a externích systémů**, které budou s centrálním IT rámcem komunikovat. Komunikace bude **založena na standardech TSI TAF/TAP**.

**Řada důležitých funkcí** pro žadatele a manažery infrastruktury (např. oznámení o potřebách kapacity, předběžné plánování, DOK, kapacitní modely, nabídka kapacity, žádosti o trasy a zpracování tras) **bude spojena do jednoho společného IT ekosystému**.



# OBCHODNÍ PODMÍNKY

Za účelem motivace zúčastněných stran k co nejefektivnějšímu využívání procesů a kapacitních produktů musí být dohodnuty a uplatňovány určité obchodní podmínky, aby nedocházelo ke znehodnocování kapacity a byla zajištěna přeshraniční provázanost na evropské úrovni.



Kapacitou dráhy se plýtvá zejména z důvodu:

- **kapacita je rezervována, ale nakonec není využita** ze strany dopravců,
- **neustále se mění** parametry plánování (dopraců i manažerů infrastruktury).

Obchodní podmínky budou usměrňovat chování zúčastněných stran tak, aby co nejlépe využívaly dostupnou kapacitu železniční sítě.

Následující prvky procesu vyžadují přizpůsobení prostřednictvím obchodních podmínek:



**Úprava, zrušení a nepoužití trasy ze strany žadatele**  
z důvodu obchodních nebo provozních potřeb.



**Změna a zrušení trasy ze strany manažera infrastruktury**  
v souvislosti s DOK (pozdní DOK, změny v plánovaných DOK).

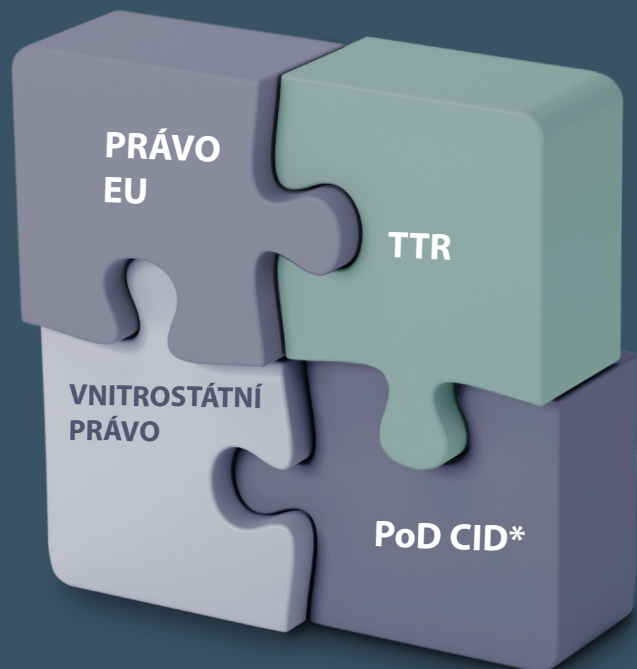
Obchodní podmínky jsou součástí projektů zaměřených na nalezení dohody mezi manažery infrastruktury a dopravci.

# PRÁVNÍ RÁMEC

**Vzhledem ke své inovativní povaze není TTR plně kompatibilní se stávajícími právními rámci EU a vnitrostátními rámci, které odrážejí současné zastaralé postupy. Podmínkou úspěšné implementace TTR je překonání právních překážek.**

Zatímco řada inovativních komponent TTR, jako je například kapacitní strategie, není v současné době z velké části regulována nebo je se stávajícími právními předpisy v souladu, aspekty, jako je koncept klouzavého plánování, víceletý aspekt či členění kapacity, jsou obklopeny vysokou mírou právní nejistoty.

Jako potenciální překážky harmonizované implementace TTR byla rovněž identifikována specifika vnitrostátních právních rámců a rozhodovací praxe regulačních orgánů.



\* Prohlášení o dráze & Koridorové informační dokumenty (CID)



K překonání těchto překážek a zajištění pevného právního základu pro nasazení TTR bude zapotřebí společného úsilí celého odvětví a odpovědných autorit a kombinace různých opatření. To může mj. zahrnovat změny právních předpisů, pokud je to nezbytné, a sblížení s cílem dosáhnout společného porozumění stávajícím právním předpisům otevřeným pro TTR všude tam, kde je to možné.



Odvětví zpřístupnilo hloubkovou analýzu možných právních překážek implementace TTR vyplývajících z práva EU a vnitrostátních právních rámců (Přehled překážek TTR). V letech 2022/2023 budou práce na podporu řešení právních otázek pokračovat.



# IMPLEMENTACE

Nejdůležitějším krokem je nakonec implementace přepracovaného procesu a všech jeho komponent, v níž bude pro úspěch tohoto programu klíčový závazek a úsilí všech zúčastněných stran. Procesní komponenty a systémy IT se již testují v různých pilotních projektech a v čele celkové implementace stojí skupina „účastníci první vlny implementace“, manažeři infrastruktury, kteří budou v první linii pokládat základy nově navrženého přístupu.

Zatímco všichni členové RNE se zavázali k implementaci TTR, některé země vnímají naléhavější potřebu zavést části TTR předčasně, aby naplnily požadavky trhu. Tyto země představují účastníky první vlny implementace TTR a urychlují implementaci prostřednictvím včasnějších a rozsáhlejších investic.

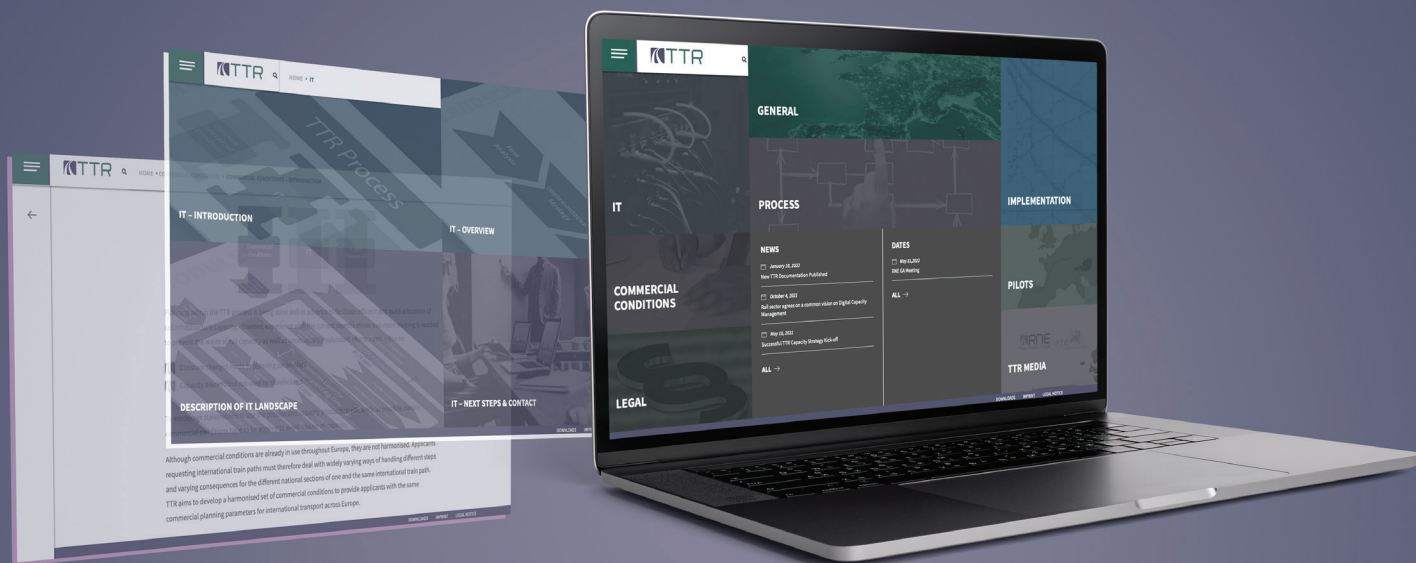


Na základě koncepce migrace TTR byly zahájeny v omezeném geografickém rozsahu první implementace, aby byly k dispozici prvotní poznatky. První kapacitní strategie budou dostupné v roce 2022 a práce na prvních kapacitních modelech budou zahájeny v roce 2022.

Synchronizace výše uvedených prvků TTR, financování a dalších rámcových parametrů bude vyžadovat propracovaný program. RNE převezme koordinační vedení a uvítá mnoho zúčastněných stran ze všech částí železničního odvětví, aby spojily své síly a s velkým nasazením podpořily implementaci TTR pro větší rozkvět evropského železničního odvětví i za jeho hranice.



# DALŠÍ INFORMACE O TTR



Pro podrobnější informace  
o programu TTR,  
navštivte prosím webové stránky TTR

nebo nás kontaktujte:

[www.ttr.rne.eu](http://www.ttr.rne.eu)

[ttr@rne.eu](mailto:ttr@rne.eu)



RailNetEurope  
Austria Campus 3  
Jakov-Lind-Straße 5  
1020 Vienna  
**Austria**



[www.rne.eu](http://www.rne.eu)



[ttr@rne.eu](mailto:ttr@rne.eu)

  
RailNetEurope



Forum Train Europe  
Hilfikerstrasse 3  
3000 Bern 65  
**Switzerland**



[www.forumtraineurope.eu](http://www.forumtraineurope.eu)



[info@forumtraineurope.eu](mailto:info@forumtraineurope.eu)

  
FORUM TRAIN EUROPE

 **SPRÁVA  
ŽELEZNIC**

**Národní kontaktní místo TTR**  
e-mail: [ttr@spravazeleznic.cz](mailto:ttr@spravazeleznic.cz)