

4.9 REDIZAJN MEDZINÁRODNÉHO CESTOVNÉHO PORIADKU A PRIDEĽOVANIA KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY (TTR)

4.9.1 Predstavenie 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 ŽI (ďalej TTR). Cieľom TTR je harmonizácia kapacity ŽI a zlepšenie európskeho systému cestovného poriadku v železničnej doprave s cieľom výrazne zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

TTR pozostáva z rôznych komponentov vrátane najmä zlepšeného plánovania a distribúcie kapacity infraštruktúry (vrátane dočasných obmedzení kapacity-TCR) a zavedenia nových procesov pridelovania kapacity.

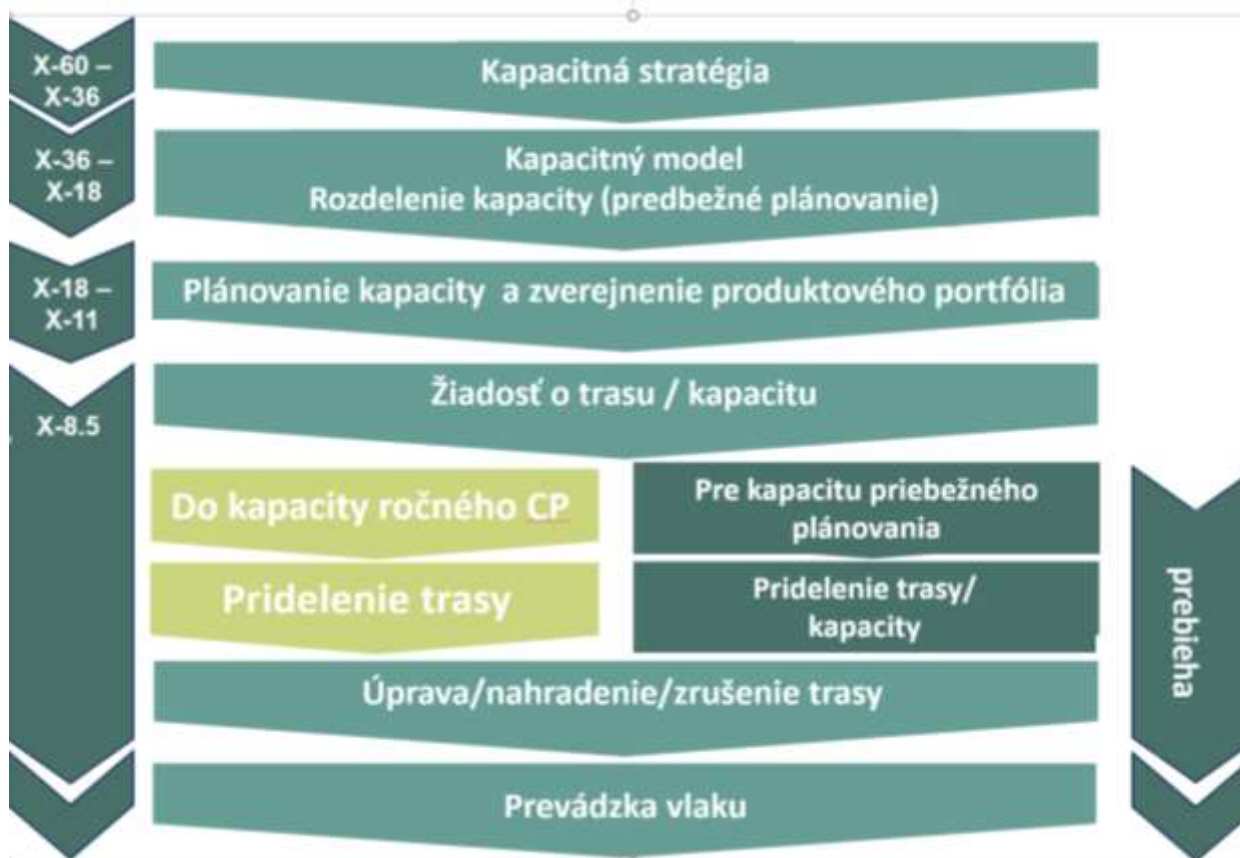
Podrobné informácie o projekte TTR sú zverejnené na:

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

TTR sa plánuje v plnej miere implementovať do harmonogramu GVD 2024/2025 za predpokladu, že bude podporený európskym a vnútroštátnym právnym rámcom.

4.9.2 Komponenty/Časti procesu TTR

Proces TTR je postavený na nasledujúcich komponentoch:



Základné pojmy:

• **Kapacitná stratégia (X -60 až X -36 mesiacov):** Kapacitná stratégia je dlhodobé plánovanie kapacity prevádzkovateľa infraštruktúry (MI) pre vyhradenú trať, časť siete alebo celú sieť. Hlavným cieľom

kapacitnej stratégie je poskytnúť prvý prehľad dostupnej kapacity infraštruktúry v budúcnosti a budúcich potrieb kapacity. Umožňuje IM zdieľať budúce potreby kapacity so susednými MI a žiadateľmi.

- **Kapacitný model (X * -30 až X * -18 mesiacov) s rozdelením kapacity:** Kapacitný model poskytuje podrobnejšiu definíciu predpovede dopytu o rozdelení kapacity na ročné plánovanie, priebežné plánovanie, dočasné obmedzenia kapacity a neplánovanú kapacitu (ak je k dispozícii). Žiadatelia majú možnosť poskytnúť vstup do kapacitného modelu oznámením svojich kapacitných potrieb a môžu reagovať na navrhované rozdelenie kapacity MI. Oznámenia o potrebe kapacity a kapacitný model sú opísané v kapitolách 4.9.3.1 a 4.9.3.2.

- **Medzinárodné zosúladenie TCR(Dočasné obmedzenia kapacity):**sa môžu vyskytnúť v prípade údržby, obnovy alebo výstavby železničnej infraštruktúry (ŽI) alebo iných obmedzení používania, ktoré majú vplyv na dostupnú kapacitu ŽI na trati. Vzťahujú sa na TCR s veľkým, vysokým, stredným a malým dopadom, ako aj na dostupnú kapacitu z dôvodu údržby. TCR sú potrebné na udržanie infraštruktúry a jej vybavenia v dobrom stave a na umožnenie rozvoja infraštruktúry v súlade s potrebami trhu (ďalšie informácie sú uvedené v kapitole 4.3).

- **Kapacita ŽI pre ročné žiadosti vlakových trás:** Kapacita ŽI, ktorá sa má koordinovať v určenom termíne alebo sprístupniť pre žiadosti vlakových trás predložené po tomto termíne.

- **Kapacita pre požiadavky Priebežného plánovania:** vyhradená kapacita založená na kapacitných pásmach pre definované časové okno alebo vlakové trasy, pričom všetky sa používajú s konkrétnymi konečnými termínmi na žiadosti. Podrobné informácie o kapacite vyčlenenej ako „Zabezpečená kapacita pre žiadosti vlakových trás pre Priebežné plánovanie“ „nájdete v prílohe X [zverejnenie vášho MI zobrazujúce kapacitu priebežného plánovania] [alebo odkaz na webovú stránku IM, kde sa informácie zverejnia].

S cieľom získať dostatok času na prípravu kvalitnej ponuky sa žiadosti vlakových trás pre Priebežné plánovanie môžu predkladať **najskôr štyri mesiace pred prvým dňom realizácie vlakovéj trasy a najneskôr jeden mesiac pred prvým dňom realizácie vlakovéj trasy**. Žiadosti však musia rešpektovať zverejnené charakteristiky kapacitného pásma. Po uvedených lehotách sa nevyužitá zabezpečená kapacita pre žiadosti vlakových trás Priebežného plánovania pripočíta k zvyšnej kapacite (Rezervná kapacita, AD HOC).

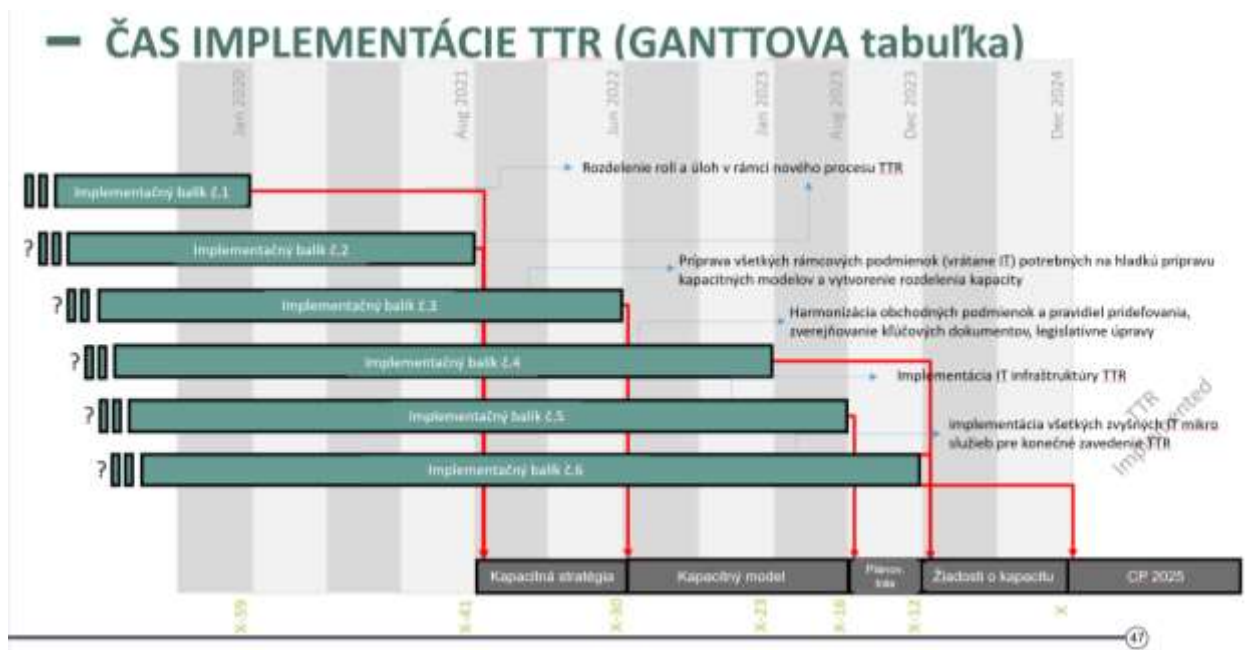
Pokiaľ ide o žiadosti o Priebežné plánovanie, ŽSR pripraví odpoveď (návrh ponuky) na žiadosť o trasu čo najskôr, najneskôr však do štyroch pracovných dní od podania žiadosti Priebežného plánovania.

- **Kapacita pre žiadosti ad hoc vlakových trás:** Neplánovaná kapacita alebo zvyšková kapacita pre žiadosti predložené menej ako 30 dní pred realizáciou.

X - predstavuje termín zmeny ročného cestovného poriadku (GVD)

4.9.3 Implementácia / Realizácia TTR v SR

Časový harmonogram implementácie TTR v Slovenskej republike je zobrazený v nasledujúcom ganttovom grafe:



ŽSR sa zúčastňujú na implementácii projektu TTR na vnútroštátnej úrovni podľa spoločného časového plánu, ako je opísané v priloženom grafe. Prístup TTR, najmä inovatívne komponenty procesu, sa testuje na pilotných projektoch (pozri kapitolu 4.9.4) s cieľom vyhodnotiť systém TTR a poskytnúť možné úpravy alebo vylepšenia projektu pred implementáciou procesu TTR v jednotlivých štátoch (viac informácií nájdete v kapitole 4.9.4).

Manažéri infraštruktúr ako prvý krok pri implementácii vnútroštátneho procesu plánujú vypracovať kapacitnú stratégiu (2021) a kapacitný model (2022) počas časového harmonogramu.

Časový harmonogram:



Ďalšie informácie poskytuje národný manažér implementácie TTR [ŽSR] v SR (kontakt v prílohe 1.6).

4.9.3.1 Oznámenia o potrebe kapacity

Žiadatelia môžu oznámiť svoju potrebu kapacity do jednotlivých kapacitných modelov tratí ŽSR medzi X-30 a X-18 mesiacov pred platnosťou cestovného poriadku prostredníctvom pripravovaného IT nástroja alebo šablóny, ktorá bude zverejnená na webovom sídle ŽSR.

Žiadatelia by mali vo svojich oznámeniach o potrebe kapacity uviesť informácie v zmysle stanovenej štruktúry kapacitných modelov tratí ŽSR. (kapacitný model bude zverejnený po jeho zrealizovaní)

Oznámenia o potrebe kapacity sa považujú za nezáväzný údaje žiadateľov o ich očakávaných budúcich potrebách rezervácie kapacity ŽI.

V prípade, že ŽSR identifikujú oznámenia o prekrývajúcej sa kapacitnej potrebe, prediskutujú to s príslušnými žiadateľmi s cieľom identifikovať možné riešenia. ŽSR použijú informácie poskytnuté ako vstup do kapacitného modelu (ďalšie informácie o kapacitnom modeli sú uvedené v kapitole 4.9.3.2). ŽSR za žiadnych okolností nemôžu zaručiť zahrnutie všetkých oznámení o potrebe kapacity

infraštruktúry do konečného modelu kapacity, ani oznámenie o potrebe kapacity infraštruktúry nemôže mať za následok žiadnu prioritu v nasledujúcom procese pridelovania kapacity infraštruktúry.

4.9.3.2 Kapacitný model

Kapacitný model je založený na kapacitnej stratégii ŽSR (pozri kapitolu 4.9.2), požiadavkách trhu (napr. plánované nové služby) a TCR (dočasné obmedzenia kapacity infraštruktúry, pozri kapitolu 4.9.2) a slúži ako základ pre všetky požiadavky na kapacitu infraštruktúry tratí ŽSR. Na tento účel je kapacita v kapacitných modeloch tratí ŽSR pridelovaná rôznym obchodným a technickým potrebám („rozdelenie kapacity infraštruktúry“), ktoré sú vo všeobecnosti:

- kapacita infraštruktúry požadovaná pre TCR;
- kapacita infraštruktúry dostupná pre ročné žiadosti (pozri kapitolu 4.9.2);
- kapacita infraštruktúry určená pre žiadosti Priebežné plánovanie (Rolling Planning);
- neplánovaná kapacita infraštruktúry.

4.9.4 Pilotné / skúšobné / projekty TTR v EU

Existujúce komponenty procesu pridelovania kapacity ŽI a tvorby cestovného poriadku (TT) boli zjednodušené a vylepšené a niektoré inovatívne komponenty a produkty procesu TT boli novo vytvorené, aby plne pokryli všetky požiadavky medzinárodného železničného trhu.

Aby sa otestoval nový proces TTR, najmä inovačné komponenty procesu, v celej Európe boli spustené pilotné projekty vo viacerých európskych krajinách od harmonogramu TT 2019-2020. Účelom je posúdiť, ako nový proces TTR efektívne reaguje na príslušné ciele. Mali by tiež poskytnúť možnosť upraviť všetky kritické aspekty a vykonať ďalšie úpravy pred skutočnou realizáciou projektu a preukázať prvé prínosy pre železničný trh EU.

Pilotné projekty predovšetkým predstavujú prvú aplikáciu kapacitného modelu a testujú výhody pre trh žiadostí o priebežné plánovanie.

Pilotné trate pozdĺž troch železničných koridorov nákladnej dopravy, v ktorých sa testuje nový systém TTR sú:

- **Mannheim - Miranda de Ebro** (na RFC Atlantický)
- **Amsterdam - Paríž** (na RFC Severné more - Stredozemné more)
- **Mannheim - severné Taliansko** (na RFC Rýn – Alpy)
- **Břeclav – Tarvisio-B./Jesenice/Spielfeld** (na RFC Baltsko - jadranský).

