



Smernica pre oznámenie požiadaviek na kapacitu ŽI v podmienkach ŽSR (CNA)

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Generálne riaditeľstvo ŽSR
Klemensova 8, Bratislava

www.zsr.sk
ttr@zsr.sk

PLÁN [OBNOVY]



Obsah

1. Úvod a pôsobnosť tohto dokumentu	4
1.1 Manažérske zhrnutie	4
1.2 Prečo je dôležité podať Oznámenie požiadaviek na kapacitu ŽI (CNA)	4
1.3 Popis Oznámenia požiadaviek na kapacitu ŽI (CNA).....	4
1.4 Zjednodušená časová schéma procesu TTR vo vzťahu k CNA:	5
1.5 Referenčné dokumenty a IT systémy.....	5
2. CNA.....	5
2.1 Význam a prínosy CNA	5
2.2 Popis CNA.....	6
2.3 Kto môže CNA podať	6
2.4 Vzťah CNA k Rámcovým dohodám (FA)	6
2.5 CNA Proces.....	7
2.5.1 Prípravná CNA fáza (X-36 až X-24).....	7
2.5.2 Fáza Kapacitného modelu (X-24 až X-18)	8
Vedúci žiadatelia sa môžu v jednotlivých prípadoch dohodnúť so svojimi partnermi na iných lehotách, harmonizácia CNA môže začať skôr a tiež sa skráti doba kontroly súladu.	8
2.5.3 Fáza Ponuky kapacity ŽI (X-18 až X-11)	8
3. Prechodné obdobia.....	9

História zmien

Verzia	Upravil	Dátum	Popis zmeny
0.1	Jozef Dudák, národný manažér TTR pre SR	31.07.2022	Vytvorenie štruktúry a náplne dokumentu
0.2	Jozef Dudák, národný manažér TTR pre SR	19.08.2022	Prvé zapracovanie pripomienok a zmien
0.3	Miroslav Zuber, Blanka Ondovčíková, Jozef Dudák	30.11.2022	Druhé zapracovanie pripomienok a zmien, doplnenie kapitoly 2.4
1.0	Jozef Dudák, národný manažér TTR pre SR	30.03.2023	Finálne zapracovanie pripomienok a zmien (ŽSR)
2.0	Jozef Dudák, národný manažér TTR pre SR	15.07.2023	Finálne zapracovanie pripomienok a zmien (platforma externých subjektov TTR SR)

1. Úvod a pôsobnosť tohto dokumentu

1.1 Manažérske zhrnutie

TTR (z anglického TIMETABLING AND CAPACITY REDESIGN) je značka pre „Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry (ŽI)“, ktorého cieľom je harmonizovanie podmienok pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na európskom ako aj slovenskom železničnom dopravnom trhu a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy voči iným módom dopravy. TTR zavádza nové a reviduje existujúce procesy za účelom nového prístupu na ŽI využívajúc lepšie a plynulejšie plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry (ŽI). Projekt TTR zároveň zohľadňuje viacero postupných časových prvkov, ktoré sú pri dlhodobom, strednodobom, ale aj krátkodobom plánovaní kapacity ŽI dôležité pre jej efektívne využitie, a to plánovanie krátkodobého príp. dlhodobého obmedzenia kapacity ŽI z dôvodu rekonštrukcií, prestavby resp. výkonu údržby, kapacitnú stratégiu, požiadavky na kapacitu, kapacitné modely, ponuku kapacity, žiadosti do ročného cestovného poriadku (RCP), priebežné plánovanie, plánovanie vlakových trás do prebiehajúceho RCP (tzv. AD HOC) ako aj úpravy kapacity počas samotnej prevádzky vlaku.

Táto smernica stanovuje spoločné pravidlá s cieľom podporiť žiadateľov o kapacitu ŽI a železničné podniky (ďalej žiadateľ) v Slovenskej republike pri procese implementácie komponentu TTR “Oznámenie požiadaviek na kapacitu ŽI“ (ďalej len "CNA" z anglického výrazu Capacity Need Announcement).

Smernica poskytuje postup v súlade s procesom TTR, ktorý by mal pomôcť žiadateľom optimalizovať podanie CNA a porozumieť účelom CNA, vrátane následných konzultácií medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľmi.

Smernica vychádza z príručky CNA odsúhlasenej Implementačnou radou projektu TTR a bola upravená národným manažérom TTR v SR na podmienky v Slovenskej republike.

V celom tomto dokumente sa za pojem kapacita považuje kapacita železničnej infraštruktúry. Na území Slovenskej republiky sa, v zmysle tohto dokumentu, považujú za manažéra infraštruktúry (MI) Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

1.2 Prečo je dôležité podať Oznámenie požiadaviek na kapacitu ŽI (CNA)

CNA sú veľmi dôležitým komponentom v rámci celého procesu TTR, ktorý prináša žiadateľovi značnú príležitosť zúčastniť sa plánovania a optimalizácie kapacity železničnej infraštruktúry. Je veľmi dôležité sa aktívne zúčastniť vzhľadom k možnosti, že zapojením do tohto procesu je možné ovplyvniť plánovanie kapacity na ŽI tak, aby:

- kapacitné produkty konštruované MI (napr. katalógové trasy) zodpovedali reálnym potrebám trhu železničnej dopravy SR,
- kapacita bola vyvážená distribuovaná medzi segmentami osobnej dopravy, nákladnej dopravy a kapacitou pre výkon plánovanej príp. neplánovanej údržby,
- dočasné obmedzenie kapacity (TCR) a s nimi spojené dopravné riešenia boli akceptovateľné vzhľadom na potreby trhu.

1.3 Popis Oznámenia požiadaviek na kapacitu ŽI (CNA)

CNA je pre MI prvotná informácia o budúcej plánovanej prevádzke od žiadateľov. Aby bola kapacita ŽI čo najlepšie využitá, mali by žiadatelia poskytnúť reálne dokázateľné maximum presných údajov v štandardizovanom formáte. CNA pre trh osobnej dopravy budú pravdepodobne veľmi podrobné, zatiaľ čo na trhu nákladnej dopravy je možné predpokladať, že väčšina žiadateľov bude CNA vo svojich oznámeniach podávať všeobecne (napr. počet vlakových trás z východiskového do cieľového miesta za týždeň). Väčšina políčok v žiadosti je nepovinná a podporuje ako všeobecné, tak podrobné podania.

1.4 Zjednodušená časová schéma procesu TTR vo vzťahu k CNA:

Časová os	Míľnik/Akcia
X-36 až X-24	Železničné podniky, žiadatelia bez licencie a koneční zákazníci spolu komunikujú a rozhodujú o tom, kto podá CNA pre jednotlivé obchodné prípady. CNA sú medzinárodne optimalizované naprieč zúčastnenými partnermi. Každý subjekt, ktorý má záujem o kapacitu, môže podať CNA. Pre správne plánovanie je však dôležité, aby pre tú istú dopravu (obchodný prípad) neboli podávané viacsobné CNA líšiacie sa len subjektom, ktorý CNA podáva (napr. odosielateľ, špediér, dopravca...). V procese pridelenia kapacity sa neberie do úvahy ktorý subjekt CNA podal, podstatné sú len očakávané kapacitné potreby pre vytvorenie realistického plánu rozdelenia kapacitných produktov.
X-24	Termín pre podanie CNA
X-24 až X-18	MI vykoná analýzu všetkých zozbieraných CNA. Žiadatelia sú v prípade potreby zo strany MI prístupní k podaniu dodatočného vysvetlenia . Následne prebiehajú so žiadateľmi konzultácie návrhu kapacitných modelov vrátane variantov dopravných riešení TCR so závažným a veľkým vplyvom. MI jednotlivé požiadavky CNA akceptuje / zamietne a informuje o tom príslušného žiadateľa. Akceptované CNA zohľadní MI v tvorbe kapacitného modelu, ktorého návrh je zverejnený v X-21. Žiadatelia si v zverejnenom návrhu Kapacitného modelu môžu skontrolovať, či sú ich potreby zohľadnené. Prípadné nezrovnalosti môžu byť odkonzultované medzi MI a žiadateľmi pred zverejnením konečného Kapacitného modelu v termíne X-18.
X-18 až X-11	MI, ktorí dopredu plánujú kapacitu na nejakej časti infraštruktúry, využijú informáciu z CNA a následných konzultácií v procese tvorby kapacitných produktov .
X-11	Je zverejnená Ponuka kapacity ŽI , všetky TCR so závažným, veľkým a stredným vplyvom sú dostupné v 365-dňovom prehľade. Predbežné (skoré) plánovanie v rámci TTR procesu končí.

1.5 Referenčné dokumenty a IT systémy

Smernica je založená na spoločne vytvorenej dokumentácii expertným tímom RNE, FTE, jednotlivých žiadateľov a MI združených v projekte TTR a to:

- **Opis procesu redizajnu plánovania kapacity a tvorby cestovného poriadku v2.0** (z anglického Description of the 'Timetabling and Capacity Redesign Process v2.0);
- **Postupy pre riadenie dočasného obmedzenia kapacity (TCR) v1.0** (z anglického Procedures for Temporary Capacity Restriction Management v1.0);
- **Postupy pre Kapacitný model v1.0** (z anglického Procedures for Capacity Model v1.0).

RailNetEurope (RNE) vyvíja a poskytuje software **European Capacity Management Tool (ECMT)**, ktorý sa bude využívať pre vytvorenie oznámení požiadaviek na kapacitu ŽI. Príslušná pracovná skupina v RNE definovala svoje užívateľské požiadavky pre fungovanie softwaru a riadi ECMT Change Control Board (členovia organizácií RNE a FTE) pri procese ďalšieho vývoja.

2. CNA

Táto kapitola všeobecne oboznamuje s CNA a vysvetľuje, prečo je dôležité zúčastniť sa procesu podania CNA, čo sú CNA a kto je zodpovedný za ich tvorbu.

2.1 Význam a prínosy CNA

Jedným z kľúčových komponentov procesu TTR je **celoeurópske zavedenie systému skorého plánovania** (tzv. advance planning), ktoré prebieha pred podaním prvých žiadostí o pridelenie kapacity ŽI. Vďaka tomu dochádza k odhaleniu potenciálnych konfliktov a preťaženia infraštruktúry už v počiatkovej fáze, čo poskytuje viac času na zlepšenie situácie vhodnými opatreniami. Žiadatelia budú interakčným procesom skorého plánovania vedení zo strany MI, vrátane možností konzultácie. CNA sú veľmi dôležitým komponentom v rámci celého TTR procesu, ktorý všetkým žiadateľom prináša značnú príležitosť podieľať sa na plánovaní budúceho využitia kapacity na ŽI. Je veľmi dôležité, aby sa žiadatelia do procesu aktívne zapojili a boli tak schopní využiť z toho plynúce výhody uvedené v kapitole 1.2.

2.2 Popis CNA

CNA je prvotná informácia pre MI o budúcej plánovanej doprave na tratiach zahrnutých do projektu TTR*. CNA obsahuje štandardizované dátové polia týkajúce sa požadovaného cestovného poriadku, vzoru zastavovania, frekvencie a parametrov vlaku. Aby bola kapacita čo najlepšie využitá, mali by žiadatelia poskytnúť reálne dosiahnuteľné maximum presných údajov v štandardizovanom formáte. CNA pre trh osobnej dopravy budú pravdepodobne veľmi podrobné, zatiaľ čo na trhu nákladnej dopravy je možné predpokladať, že väčšina žiadateľov bude podávať svoje žiadosti všeobecne (napr. počet trás z východiskového do cieľového bodu za týždeň). Väčšina polí v žiadosti je nepovinná a podporuje ako všeobecné, tak podrobné podania.

* poznámka: v prvých obdobiach zavádzania TTR (RCP 2025 -2027) môže byť rozsah tratí s TTR obmedzený (napríklad na trase s medzinárodným významom alebo trate s vysokou potrebou kapacity ŽI), neskôr sa plánuje rozšírenie TTR na celú sieť ŽSR

2.3 Kto môže CNA podať

CNA môže podať akýkoľvek subjekt, ktorý má záujem o využitie kapacity (železničný podnik - dopravca, ministerstvo dopravy, vyšší územný celok, špeditér, terminál, hospodársky subjekt). Subjekty ani nemusia mať platnú licenciu na prevádzkovanie železničnej dopravy, ani sídlo v krajine, v ktorej chcú CNA podať. Subjekt, ktorý podá počiatkovú CNA (vedúci žiadateľ), môže nominovať pre akúkoľvek zemepisnú oblasť (úsek medzi ľubovoľnými dopravnými bodmi na budúcej trase vlaku) žiadateľa z inej spoločnosti. Zodpovedný žiadateľ preberá zodpovednosť za dokončenie podania CNA v danom úseku a stáva sa tiež partnerom MI pre ďalšie konzultácie (kapacitný model/ponuka, TCR). Nominácia nie je obmedzená na obdobie pred podaním CNA, teda i žiadateľ bez licencie, môže podať CNA a kedykoľvek i neskôr nominovať železničný podnik pre naviazujúce konzultácie s MI.

2.4 Vzťah CNA k Rámcovým dohodám (FA)

Dňa 7. apríla 2016 ES prijalo pravidlá na vytvorenie spravodlivých podmienok pre nové služby pridelenia kapacity (ďalej potreby vlakovej služby), ktoré lepšie využívajú dostupnú železničnú infraštruktúru a to **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/545 o postupoch a kritériách týkajúcich sa rámcových dohôd o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry**. V podmienkach ŽSR sú pravidlá a možnosti uzatvorenia FA popísané v kapitole 3.3.1 Podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre.

FA sa môže uzavrieť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom. FA špecifikuje charakteristiky kapacity požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi počas obdobia, ktoré presahuje jedno časové obdobie platnosti ročného cestovného poriadku. FA podrobne nešpecifikuje vlakové trasy, ale zodpovedá oprávneným obchodným potrebám žiadateľa. Manažér infraštruktúry sa dohodne na časovom rámci požadovanej kapacity so žiadateľom. Časový rámec musí odrážať potreby vlakovej služby. To znamená, že časový rámec môže byť krátky alebo až do 24 hodín (článok 7 vykonávacieho nariadenia 2016/545). Pre služby pridelenia kapacity využívajúce viac

ako jednu sieť je potrebná spolupráca medzi manažérmi infraštruktúry na zabezpečenie koherentnosti FA.

Ak má žiadateľ uzatvorenú FA na obdobie aspoň troch RCP budú jeho kapacitné potreby zohľadnené pri tvorbe Kapacitných modelov na dotknutých tratiach uvedených v FA. V tomto prípade FA nahrádza CNA a žiadateľ podá CNA iba na trate, ktoré nie sú zahrnuté v FA. Podaná CNA neposkytuje práva a povinnosti vyplývajúce z FA. CNA je nezáväzná informácia o očakávanom rozsahu kapacity ŽI potrebnom pre obchodné aktivity žiadateľa, zatiaľ čo FA predstavuje záväzok tak pre MI (prideliť žiadateľovi rámcovú kapacitu ŽI), ako aj pre žiadateľa (podať konkrétne objednávky na vlakové trasy podľa harmonogramu prác pre zostavu RCP v rozsahu pridelenej rámcovej kapacity ŽI).

Ak žiadateľ chce mať zabezpečenú kapacitu pre viacročné žiadosti (viac ako obdobie jedného RCP) odporúča sa uzavrieť FA. Na základe toho je potrebné požiadať o uzavretie FA v dostatočnom predstihu pred začatím platnosti ročného cestovného poriadku.

2.5 CNA Proces

Táto kapitola vysvetľuje postup pre podanie CNA a následné konzultácie MI a subjektov so záujmom o využitie kapacity ŽI, ktoré sú v súlade s TTR procesom skorého plánovania s využitím poskytnutých dát z CNA.

2.5.1 Prípravná CNA fáza (X-36 až X-24)

Časová os	Míľnik/Akcia
X-36 až X-26	<p>Prípravné práce Žiadatelia by mali všeobecne začať realizovať prieskum trhu a vyhodnocovať svoje vlastné podnikateľské plány.</p> <p>Doprava riadená dopytom Žiadateľ sa obráti na konečného zákazníka, napr. na príslušné orgány pre objednávanie vlakovej dopravy v záväzku verejnej služby (osobná doprava) a zasielateľov/hospodársky subjekt (nákladná doprava). Mali by sa spoločne dohodnúť, kto bude pre danú vlakovú trasu CNA podávať, či to vykoná subjekt sám, alebo požiada/najme si železničný podnik.</p> <p>Doprava riadená ponukou Vedúci žiadateľ preverí potenciálne partnerstvo s ďalšími žiadateľmi a spoločne sa dohodnú, kto bude vedúcim žiadateľom, a teda kto podá počiatočnú CNA. Pokiaľ v tejto fáze nie sú partneri známi, vedúci žiadateľ podá CNA sám a nomináciu vykoná v neskoršej fáze.</p>
X-26	Termín pre vedúcich žiadateľov, aby podali počiatočnú CNA , alebo predložili CNA podľa predchádzajúcich ročných cestovných poriadkov (RCP) a menovali zodpovedných žiadateľov pre každú časť trasy.
X-26	Termín pre MI, v ktorom musia poskytnúť informácie o TCR so závažným a veľkým vplyvom , pokiaľ si želajú, aby pri podávaní CNA boli tieto konkrétne TCR vzaté do úvahy. Proces CNA spúšťa MI.
X-26 až X-24.75	CNA harmonizácia Po konzultáciách s partnerskými subjektami, zodpovední žiadatelia vyplnia údaje o CNA s čo najpodrobnejšími a najspoľahlivejšími informáciami, ktoré sú v danom čase možné.
X-24.75 až X-24	Kontrola konzistentnosti Vedúci žiadatelia vykonajú kontrolu konzistentnosti u CNA zodpovedných žiadateľov a spoločne s nimi odstraňujú prípadné nezrovnalosti. Následne sú CNA zaslané MI.
X-24	Termín podania CNA pre MI Vedúci žiadatelia podajú CNA (cez aplikáciu ECMT alebo iným vhodným spôsobom). MI sú povinní zachovávať prísnu dôvernosť všetkých

	predložených CNA a všetkej súvisiacej komunikácie. Ustanovenia o dôvernosti sa nevzťahujú na ostatných zodpovedných žiadateľov, ktorých vedúci žiadateľ nominoval pre danú CNA. V závislosti od stavu spracovania Kapacitného modelu nemusí byť nová CNA a významné aktualizácie CNA podané po X-24 plne zohľadnené zo strany MI. I napriek tomu je stále lepšie podať CNA po uplynutí lehoty ako nepodať CNA vôbec.
--	--

2.5.2 Fáza Kapacitného modelu (X-24 až X-18)

Informácie z CNA používajú MI ako jeden z dôležitých zdrojov informácií pre návrh budúcich Kapacitných modelov a zvolenie dopravných riešení v obdobiach TCR.

Časová os	Míľnik/Akcia
X-24 až X-21	Tvorba návrhu Kapacitného modelu MI pracujú na Kapacitných modeloch a žiadatelia by mali byť MI k dispozícii v prípade potreby podania vysvetlenia ohľadne ich CNA. V X-21 zverejnia MI návrh Kapacitných modelov a varianty dopravných riešení pre TCR so závažným a veľkým vplyvom. Všetkým potenciálnym žiadateľom je umožnený prístup k návrhu Kapacitných modelov, ktoré sú zverejnené v aplikácii ECMT a na webovom sídle ŽSR.
X-21 až X-18	Konzultácie Kapacitných modelov Žiadatelia konzultujú s MI Kapacitné modely a môžu tak skontrolovať, či sú ich potreby zohľadnené a tiež sa vyjadrujú k dopravným riešeniam pre obdobie TCR so závažným a veľkým vplyvom. MI by mali odstrániť nezrovnalosti a pokúsiť sa so žiadateľmi nájsť také riešenia, ktoré eliminujú kapacitné konflikty.
X-18	Zverejnenie Kapacitných modelov MI zverejní konečné Kapacitné modely v aplikácii ECMT a na webovom sídle ŽSR.

Poznámka:

Vedúci žiadatelia sa môžu v jednotlivých prípadoch dohodnúť so svojimi partnermi na iných lehotách, harmonizácia CNA môže začať skôr a tiež sa skráti doba kontroly súladu.

2.5.3 Fáza Ponuky kapacity ŽI (X-18 až X-11)

Zatiaľ čo vo fáze Kapacitného modelu bola diskusia všeobecnejšia a týkala sa objemov vlakovej dopravy, počnúc fázou Ponuky kapacity využívajú MI podrobné informácie z CNA.

Časová os	Míľnik/Akcia
X-18 až X-11	Zhodnotenie ponuky kapacity ŽI a) Predplánovaná kapacita ŽI Pre konštrukciu kapacitných produktov (vopred naplánované katalógové trasy, kapacitné pásma (tzv. band-width) pre žiadosti) využívajú MI podrobné informácie z CNA a informácie z následných konzultácií. Tieto produkty zohľadňujú všetky TCR so závažným, veľkým a stredným vplyvom. b) Nepredplánovaná kapacita ŽI MI konzultujú so žiadateľmi všetky TCR so závažným, veľkým a stredným vplyvom (v rozsahu, v akom sú známe) s využitím aktualizovaného Kapacitného modelu a variantov dopravných riešení (lehota pre MI je X-13.5). Vedúci žiadatelia, ktorí chcú poznať podrobnosti o trase, môžu požiadať o štúdiu uskutočniteľnosti vlakovej trasy.
X-11	Zverejnenie Ponuky kapacity ŽI MI zverejní Ponuku kapacity ŽI. Všetky vopred naplánované kapacitné produkty a všetky TCR so závažným, veľkým a stredným vplyvom sú dostupné v 365-dennom prehľade. Skoré plánovanie v rámci TTR procesu končí.

Poznámka: Dopravným riešením sa rozumie plán, ako majú byť objemy dopravy ovplyvnené TCR a akým spôsobom.

3. Prechodné obdobia

Termíny pre poskytnutie dát pre CNA definované v kapitole 2.4 sa uplatňujú po úplnom zavedení TTR (od RCP 2027). Presné termíny by mali byť dohodnuté pre každé obdobie harmonogramu medzi MI a žiadateľmi v príslušnej pracovnej skupine a zverejnené na webovom sídle ŽSR a v kalendároch RNE a FTE.

Pre nadchádzajúce obdobia RCP sa budú uplatňovať tieto termíny (prechodné):

RCP 2024/2025

Časová os	Termín	Míľnik/Akcia
X-15	júl 2023	Termín pre MI k spusteniu procesu a pre vedúcich žiadateľov k vytvoreniu počiatočných CNA
X-16	august 2023	Termín pre zodpovedných žiadateľov k vyplneniu dát pre CNA
X-16	august 2023	Termín pre vedúcich žiadateľov k podaniu CNA
X-14	október 2023	Termín pre MI k zverejneniu návrhu Kapacitných modelov
X-13	november 2023	Termín pre MI k zverejneniu konečných verzií Kapacitných modelov
X-11	január 2024	Termín pre MI k zverejneniu konečnej Ponuky kapacity

RCP 2025/2026

Časová os	Termín	Míľnik/Akcia
X-25	november 2023	Termín pre MI k spusteniu procesu a pre vedúcich žiadateľov k vytvoreniu počiatočných CNA
X-25	november 2023	Termín pre zodpovedných žiadateľov k vyplneniu dát pre CNA
X-24	december 2023	Termín pre vedúcich žiadateľov k podaniu CNA
X-21	marec 2024	Termín pre MI k zverejneniu návrhu Kapacitných modelov
X-18	jún 2024	Termín pre MI k zverejneniu konečných verzií Kapacitných modelov
X-11	január 2025	Termín pre MI k zverejneniu konečnej Ponuky kapacity

Poznámka:

S prvou realizáciou procesu CNA sa počíta pre obdobie RCP 2025, avšak rozsah realizácie v prvých RCP obdobiach vo viacerých krajinách môže byť obmedzený (napríklad na trate s medzinárodným významom alebo trate s vysokou potrebou kapacity). Pre konkrétne informácie kontaktuje národného manažéra pre implementáciu TTR príslušného MI alebo ich vyhľadajte v Podmienkach používania železničnej siete).