



TTR Infolisty

Doplňujúci informačný dokument k Opisu redizajnu procesu tvorby cestovného poriadku
a kapacity ŽI

Verzia 3.0



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

Phone: +43 1 907 62 72 00
mailbox@rne.eu
www.rne.eu

Obsah

0.	Predbežná poznámka	4
1.	Predstavenie.....	4
2.	Stratégia kapacity	5
3.	Model kapacity s rozdelením kapacity.....	7
4.	Ponuka kapacity (vrátane plánovania kapacity a alokácie pre TCR)	10
5.	Štúdie uskutočniteľnosti/realizovateľnosti (požiadavky na trasu).....	12
6.	Ročný cestovný poriadok (RCP)/Annual Timetable (ATT).....	14
7.	Priebežné plánovanie / Rolling Planning.....	16
8.	Ad hoc	18
9.	Zmeny po pridelení trasy (Úprava/modifikácia PM / Alternácia – PA / Optimalizácia – PO / Zrušenie – PC).....	20
10.	Dočasné obmedzenia kapacity – TCR.....	23

História verzií

VERZIA	ZODPOVEDNOSŤ	DÁTUM	ZMENY
0.1	Zsolt Ungvári Capacity Manager	2021-08-12	Vytvorenie prvej verzie na základe: <ul style="list-style-type: none"> • Infolistu "Capacity Strategy" (V0.3) – Stratégia kapacity • Infolistu "Capacity Model with Capacity Partitioning" (V0.2) – Model capacity s Rozdelením kapacity • Infolistu "Capacity Supply" (V0.4) – Ponuka kapacity • Infolistu "Feasibility Studies" (V0.3) – Štúdie realizovateľnosti (požiadavky na kapacitu) • Infolistu "Annual Timetable" (V0.3) – Ročný cestovný poriadok • Infolistu "Rolling Planning" (V0.3) – Priebežné (viacročné) plánovanie (capacity) • Infolistu "Ad hoc" (V0.2) – Ad hoc • Infolistu: Changes after Path Allocation (Path Modification – PM / Alteration – PA / Optimisation - PO / Cancellation - PC) (V0.3) – Zmeny po alokácii capacity (modifikácia/alternácia/optimalizácia/zrušenie trasy)
0.2	Daniel Haltner	2021-08-27	Revízia Procesnou skupinou TTR
0.3	Ádám Kertai	2021-09-17	Zpracovanie Infolistu pre Dočasné obmedzenia capacity (TCR - Temporary Capacity Restrictions)
0.4	Ádám Kertai	2021-10-11	Zpracovanie doplnení odsúhlasených na výkonnom zosúladení medzi RNE a FTE
0.5	Ádám Kertai	2021-10-20	Zpracovanie doplnení týkajúcich sa Príručiek TTR odsúhlasených na pracovných skupinách Predaj a Cestovný poriadok (Sales and Timetabling)
0.6	Ádám Kertai	2021-10-27	Zpracovanie doplnení z pracovnej skupiny Právne záležitosti
1.0	RNE General Assembly	2021-12-07	Schválená verzia 0.6 na Valnom zhromaždení 7 Decembra 2021
1.1	Ádám Kertai	2022-03-10	Odstránenie stĺpca "TT25 Minimum Scope – Minimálny rozsah RCP25"
2.0	RNE General Assembly	2022-05-31	Schválenie verzie 1.1 na Valnom zhromaždení 31 Mája 2022
2.1	Alessandro Bianchi Timetabling Manager	2024-09-11	Doplnené do Príručiek RNE
3.0	Valné zhromaždenie RNE	2024-12-10	Schválenie verzie 3.0 na Valnom zhromaždení 10 Decembra 2024

0. Predbežná poznámka

Tento dokument je určený ako doplnkový informačný dokument k Opisu procesu redizajnu tvorby cestovného poriadku a kapacity (TTR), ako ho opisuje RNE. Keďže ani legislatíva, ani IT systémy nie sú v súčasnosti plne prispôbolené tak, aby umožňovali všetky prvky TTR, jednotlivé prvky TTR môžu manažéri infraštruktúry implementovať len v obmedzenom rozsahu pre nadchádzajúce obdobia cestovného poriadku, počnúc decembrom 2024. Ak a keď legislatíva a IT systémy plne umožnia implementáciu všetkých prvkov TTR, v procese by sa mali použiť odlišné dokumenty RNE o týchto prvkoch. Presné podrobnosti o prechodnom období budú rozpracované v Základných požiadavkách, ktoré budú predmetom schvaľovania Valného zhromaždenia RNE.

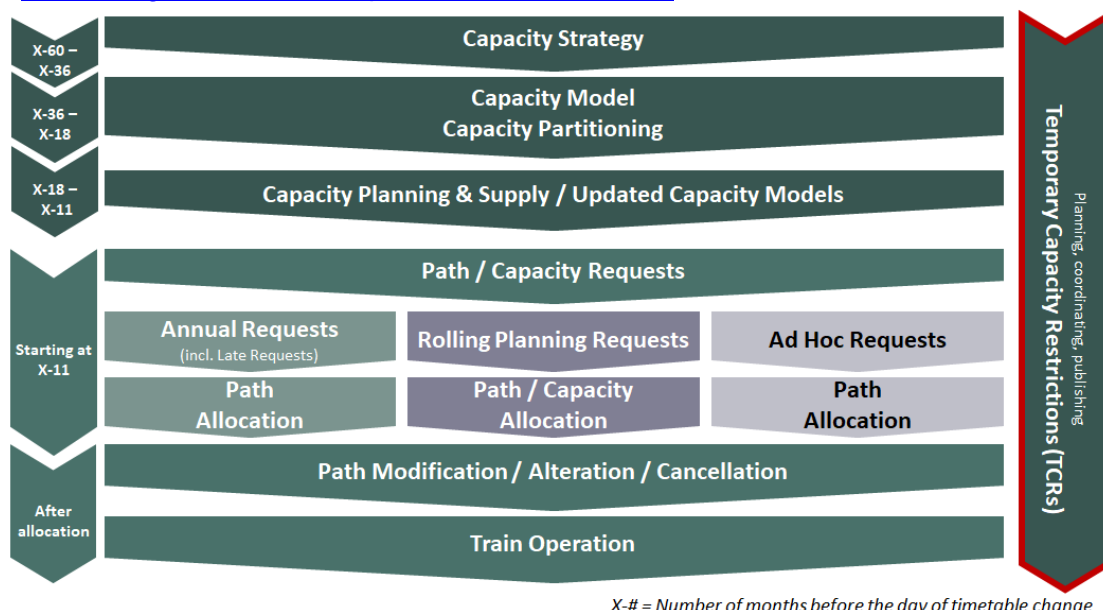
Tento dokument poskytuje cieľovú víziu procesu TTR a jeho prvkov. Podrobné a aktuálne postupy odrážajúce aktuálnu vyspelosť projektu nájdete v príslušných príručkách RNE dostupných na <https://rne.eu/downloads/> v časti „Manažment kapacity“. Upozorňujeme, že proces opísaný v príručke ešte plne neodráža ciele prvkov TTR, Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore do značnej miery nadväzuje na Projekt TTR. Preto, keď nariadenie vstúpi do platnosti, všetky súvisiace dokumenty TTR sa môžu zodpovedajúcim spôsobom upraviť

1. Predstavenie

Cieľom tohto dokumentu je poskytnúť krátke a ľahko zrozumiteľné prehľady o hlavných črtách komponentov procesu TTR.

Je dôležité poznamenať, že presný popis procesu možno nájsť v:

- [Description of the Timetabling and Capacity Redesign Process](#)
- [Handbook on Procedures for Capacity Strategy](#)
- [New and updated Capacity Handbooks 2024 - RNE – RailNetEurope | Association For Facilitating Traffic On European Rail Infrastructure](#)



Kľúčové komponenty procesu TTR

Tento dokument nepredstavuje právnu povinnosť pre žiadnu zainteresovanú stranu

2. Stratégia kapacity

Krátky popis

Nevyhnutnou súčasťou procesu TTR je predbežné plánovanie, ktorého prvým prvkom je Stratégia kapacity. Kapacitná stratégia je písomný dokument, ktorý stanovuje všeobecné princípy, ktoré sa budú ďalej používať v procese plánovania a pridelovania kapacít. Okrem toho obsahuje predpokladanú dostupnú kapacitu a prvú hrubú analýzu budúcich dopravných tokov.

Obsah Stratégie kapacity

Geografické územie

Popis a/alebo vizualizácia oblasti, pre ktorú je táto Stratégia kapacity použiteľná, a zoznam všetkých zúčastnených IM, terminálov a servisných zariadení.

Predpokladaná kapacita infraštruktúry v príslušnom období cestovného poriadku

Prehľad dostupných informácií o predpokladanom vplyve na kapacitu - využiteľná trvalá pozitívna (dodatočná) kapacita a tiež predpokladaná negatívna/trvale znížená kapacita.

Dočasné obmedzenia kapacity (TCR)

Opis princípov a typológie pre plánovanie TCR spolu s dostupnými informáciami o očakávaných TCR s tzv. závažným vplyvom (major impact TCR).

Zásady plánovania dopravy a dopravné toky

Opis hlavných princípov pre každý úsek trate, ktoré budú neskôr použité pri plánovaní prvkov v kapacitných modeloch, vrátane princípov spolupráce v rámci manažmentu kapacity¹ s terminálmi a obslužnými zariadeniami. Mala by byť sprevádzaná analýzou hrubej prognózy dopytu na základe súčasných dopravných tokov a známych alebo možných úprav v budúcnosti spolu so spoločným prehľadom očakávaných dopravných tokov na spoločných hraničných bodoch MI a ostatných MI zapojených do stratégie.

Časová os procesu (po období RCP 2028, kt. Začína 12 Decembra 2027)

Od 60 mesiacov po 36 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku.

Doručenia/Výstupy procesu (obsah a formát)

V čase X-36 bude konečná Stratégia kapacity zverejnená v štandardizovanom formáte spolu s anglickým prekladom. Anglický preklad je už potrebný pre návrh Stratégie kapacity (harmonizácia s ostatnými prevádzkovateľmi infraštruktúry, zapojenie ostatných zainteresovaných strán).²

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry
- Žiadatelia (ŽP a mimo ŽP)
- Ministerstvá dopravy
- Región, miestna samospráva, dopravné združenie, priemysel
- Terminál a servisné zariadenie

Relevantné centrálné IT moduly

NIE JE POTREBNÉ.

¹ Manažment kapacity (RCP a TCR) je oblasť podnikania (obchodná oblasť) na železnici, ktorej konečným cieľom je vyvážiť ponuku kapacity s dopytom po kapacite.

² Osobitne, z pohľadu otvorenia trhu

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobná implementácia, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne termíny)
Zemepisná oblasť	Opis a/alebo vizualizácia zemepisnej oblasti, na ktorú sa táto kapacitná stratégia vzťahuje.	(aspoň jeden) Kapacitná stratégia zahŕňa každú časť celej siete	Chýbajúce zapojenie iných manažérov infraštruktúry, príslušných terminálov a servisných zariadení.
Očakávaná kapacita infraštruktúry v RCP20xx	Dostupné informácie o očakávaných využiteľných trvalých pozitívnych a negatívnych vplyvoch na kapacitu.	(aspoň jeden) Kapacitná stratégia zahŕňa každú časť celej siete	
Dočasné kapacitné obmedzenia (TCR)	Opis zásad a typológie plánovania TCR spolu s dostupnými informáciami o očakávaných zásadných významných vplyvoch TCR.	(aspoň jeden) Kapacitná stratégia zahŕňa každú časť celej siete	Rôzne časové harmonogramy plánovania TCR. Rôzne štandardy pre údaje TCR. Neharmonizované zásady TCR týkajúce sa cezhraničných tratí a medzinárodných presmerovaní.
Zásady plánovania dopravy a dopravné toky	Opis hlavných zásad pre každú železničnú trať alebo úsek, ktoré sa neskôr použijú pri plánovaní prvkov v kapacitných modeloch a prehľade očakávaných dopravných tokov v sieti a na spoločných hraničných bodoch MI.	(aspoň jeden) Kapacitná stratégia zahŕňa každú časť celej siete	Neharmonizované zásady plánovania dopravy a očakávané dopravné toky na cezhraničných tratiach.

3. Model kapacity s rozdelením kapacity

Krátky opis

Na základe princípov definovaných v Kapacitnej stratégii MI pokračujú v konsolidácii všetkých známych a očakávaných objemov kapacít, výstup tejto práce je vizualizovaný v Kapacitnom modeli. Cieľom kapacitného modelu je ukázať, harmonizovať a podrobnejšie prediskutovať očakávaný objem kapacity spotrebovanej jednotlivými segmentmi trhu (komerčné potreby) a TCR. V dôsledku toho sa kapacitný model skladá z dvoch častí:

- Dopravná časť - 24-hodinový prehľad odrážajúci potreby trhu
- Časť TCR - prehľad kapacity spotrebovanej TCR

Dopravná časť

Manažéri infraštruktúry musia vypočítať očakávaný dopyt po kapacite v rôznych segmentoch trhu a zobrazíť ho vo forme objemov v 24-hodinovom prehľade. Vstup pre kapacitný model môže pochádzať z:

- informácií poskytnutých príslušnými orgánmi vo fáze kapacitnej stratégie,
- predložených viacročných žiadostí o priebežné plánovanie,
- údajov o vlakových službách prevádzkovaných v bežnom alebo predchádzajúcom roku,
- odhadov a vlastnej hypotézy budúceho vývoja na trhu,
- oznámení o kapacitných potrebách,
- rámcových dohôd.

Je vhodné začať len s 1-hodinovým prehľadom, ktorý je možné počas vývoja kapacitného modelu rozšíriť na 24-hodinový prehľad.

TCR časť

Bez ohľadu na prílohu VII k smernici 2012/34/EÚ by sa varianty kapacitných modelov mali pripraviť na obdobia TCR so zásadným/major a veľkým/high vplyvom. Okrem toho by mal manažér infraštruktúry zverejňovať a iteratívne aktualizovať prehľad trvania TCR od X-21 do X+12.

Rozdelenie kapacity

Po medzinárodnej harmonizácii slúži zverejnená finálna verzia kapacitného modelu na tzv. delenie kapacít. Použitím tohto postupu rozdelenia kapacity sa kapacita prepojenia z východiskového/do cieľového bodu trate vyčlení v kapacitnom modeli na vyhradené účely. Ako minimálnu požiadavku by sa malo nastaviť rozdelenie kapacity pre:

- osobná doprava
- nákladná doprava
- iný
- TCR

Je tiež možné, že MI pripraví podrobnejšie rozdelenie kapacity, berúc do úvahy typy tzv. produktov kapacity:

- Ročné požiadavky na osobnú aj nákladnú dopravu (stabilná doprava)
- Požiadavky na priebežné plánovanie
- Ad hoc žiadosti

Toto bude vstup pre tzv. Ponuku kapacity.

Časový harmonogram procesu (po úplnej implementácii)

Začína sa 36 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku po fáze kapacitnej stratégie, s priebežnými krokmi a končí 11 mesiacov pred zmenou CP fázou plánovania Ponuky kapacity."

Výstup procesu (obsah a formát)

Do centrálného systému (v súčasnosti ECMT, budúceho kapacitného centra) by sa mali zahrnúť tieto položky:

- Preťažené body a úzke miesta sa identifikujú včas a poskytnú sa alternatívy
- 24-hodinový prehľad objemu dopravy (aspoň pre štandardný deň mimo TCR)
- Informácie o závažných/major TCR a TCR s veľkým/high vplyvom
- Odhadované objemy kapacity, ktoré majú spotrebovať iné TCR a údržbové okná TCR (počas celého obdobia TT)

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a mimo RU)
- Ministerstvá dopravy
- Región, miestna samospráva, dopravné združenie, priemysel
- Terminál a servisné zariadenie

Relevantné centrálné IT moduly

- TCR
Riadiť koordináciu a začleňovanie TCR do kapacitného modelu ako objemov kapacity
- Kapacitný hub (ECMT)
Zhromažďovanie a zobrazenie objemov kapacity
- Modul správ - CI
Prepojenie vyššie uvedených modulov navzájom, s národnými (staršími) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobnej implementácii, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne lehoty)
Vstup pre dopravnú časť	Zhromažďovanie budúcich potrieb dopravy z rôznych zdrojov s cieľom formovať (vrátane medzinárodnej harmonizácie) rozdelenie kapacity podľa potrieb trhu.	<p><u>Možnosť pre žiadateľov:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> predkladať svoje údaje prostredníctvom spoločných formulárov, spoločného portálu a štandardizovaných rozhraní <p><u>Schopnosť manažérov infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> byť schopní prijímať a vymieňať si dáta prostredníctvom národného aj medzinárodného systému – sú prepojené odhaľovať a komunikovať nezrovnalosti technickým spôsobom 	<p>Rôzne termíny na predloženie CNA alebo spätnú väzbu.</p> <p>Rôzne štandardy pre CNA a pre spätnú väzbu na CNA.</p>
Vstup pre TCR časť	Zhromaždiť známu spotrebu kapacity a predvídať nie konkrétne známy objem spotreby kapacity v dôsledku TCR s cieľom predpovedať kapacitu, ktorá nie je použiteľná pre potreby trhu. Zahŕňa medzinárodnú harmonizáciu.	<p><u>Schopnosť manažérov infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> informovať a rokovať o TCR pomocou centrálného nástroja TCR, obojsmerne (automaticky) prepojeného s vnútroštátnymi systémami 	<p>Rôzne časové harmonogramy plánovania TCR.</p> <p>Rôzne štandardy pre údaje TCR.</p> <p>Rozdielny stupeň prepojenia automatizácie medzi nástrojmi TCR a vnútroštátnym IT (manuálna práca môže viesť k nespoľahlivosti a nepoužívaniu).</p>
Rozdelenie kapacity	Vyhodnoťte kombináciu budúcich potrieb trhu a TCR a vytvorte rozdelenie kapacity, aby sa umožnila rovnováha medzi rôznymi potrebami. Zahŕňa medzinárodnú harmonizáciu.	<p><u>Schopnosť manažéra infraštruktúry</u></p> <ul style="list-style-type: none"> vyhodnotiť kombinované objemy potrieb trhu a TCR a identifikovať úzke miesta. Schopnosť rozdeliť kapacitu aspoň na kapacitu pre ročný cestovný poriadok, priebežné plánovanie, ad hoc a TCR automatická výmena s centrálnou platformou (kapacitný hub-ECMT) v oboch smeroch s automatickými aktualizáciami pre všetky trate harmonizovať s MI v elektronickom formáte pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre trate s medzinárodnou dopravou konzultovať so žiadateľmi (predbežné) výsledky pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre všetky trate 	<p>Neharmonizované rozdelenie kapacity medzi rôzne manažérske správy (napr. z dôvodu rôzneho stupňa vykonávania môže manuálna práca viesť k nespoľahlivosti a nevyužitiu)</p>

4. Ponuka kapacity (vrátane plánovania kapacity a alokácie pre TCR)

Krátky opis

Na základe konečného kapacitného modelu MI pokračujú v plánovaní kapacity s prihliadnutím na TCR pre každý deň obdobia CP, rozdelené podľa účelu (objemy pre osobnú dopravu, objemy pre nákladnú dopravu a TCR), ale v prípade potreby aj medzi rôznymi typmi produktov kapacity (ročné, priebežné plánovanie, ad hoc). Výstup tejto práce je vizualizovaný v Ponuke kapacity/Capacity Supply. Cieľom ponuky kapacity je ukázať, zosúladiť medzi manažérmi infraštruktúry a sprístupniť Žiadateľom podrobnosti o využiteľnej kapacite pre každý účel (osobná, nákladná).

Komerčný podiel (dopravná časť)

Ponuka pozostáva z 365-dňového kapacitného diagram (grafikon), kde sa zobrazujú objekty ako vopred naplánované trasy/PaP, systémové trasy/CP a/alebo širšie časové kapacitné pásma s počtom dostupných slotov a/alebo prázdnych miestom pre trasy na mieru. Zohľadní sa v ňom aj kapacita, ktorá nie je k dispozícii na rezerváciu (napr. z dôvodu existujúcich rámcových dohôd alebo viacročných záväzkov priebežného plánovania/RP).

TCR vo fáze Ponuky kapacity (do X-11)

Cieľom dôkladného plánovania TCR je eliminovať zmeny v kapacitných modeloch a minimalizovať dopad na pridelené trasy. Pri vytváraní Ponuky kapacity musia byť v tejto fázy rozvoja Ponuky kapacity (do X-11) zahrnuté všetky závažné/major, veľké/high a stredné/medium TCR. Keďže je príliš skoro na presné podrobnosti o menších vplyvoch alebo neskorých TCR, MI môžu vytvoriť/rezervovať pravidelné časové okná pre TCR, aby mohli reagovať. Na dni, keď bude prevádzka ovplyvnená TCR, by manažéri infraštruktúry mali spoločne pripraviť harmonizovanú dostatočnú kapacitu na obchádzkových/odklonových tratiach. Súčasťou tejto harmonizácie je aj zosúladenie rezervovaných časových okien TCR.

Aktualizácie po x-11

Ponuka kapacity po jej zverejnení v čase X-11 musí byť stabilná a prístupná pre všetkých žiadateľov. Existuje však niekoľko spúšťačov, vďaka ktorým je Ponuka v určitom časovom horizonte dynamická až do X+12. Vo všeobecnosti to znamená, že kapacita, ktorá nebola využitá v určitom kroku (napr. kapacita pôvodne plánovaná pre RCP/ATT, ale nebola rezervovaná do termínu pre neskoré požiadavky na trasu/LPR), sa sprístupní pre ďalšie kroky (napr. Pre priebežné plánovanie RP alebo ad hoc).

Časový harmonogram procesu (po úplnej implementácii)

Začiatok v čase X-18 a koniec v čase X-11 (mesiace pred zmenou cestovného poriadku) s medzikrokmi, ktorých výsledkom je fáza Ročný cestovný poriadok (ATT). Aktualizácie ponuky kapacity sú naďalej možné.

Výstup procesu (obsah a formát)

Do centrálného systému (v súčasnosti ECMT, budúceho kapacitného centra) by sa mali zahrnúť tieto položky:

- 365-dňové 24-hodinové kapacitné diagramy/grafikony zobrazujúce trasy, šírky pásma, už pridelené kapacity, prázdne miesto a blokovaný priestor pre TCR pre každý deň cestovného poriadku
- Zobrazenia o tom, ktorá kapacita je k dispozícii pre ktorý produkt (ATT, RP, ad hoc)

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry
- Regulačné orgány
- Terminál a servisné zariadenie

Relevantné centrálné IT moduly

- TCR: Riadiť koordináciu a začleňovanie TCR do ponuky kapacity ako bloky/záporná kapacita
- Kapacitný hub (ECMT): Zhromažďovanie a zobrazovanie diagramov/grafikonov kapacity, harmonizácia s ostatnými manažérmi infraštruktúry
- Modul zasielania správ/CI: Prepojenie vyššie uvedených modulov medzi sebou, s národnými (staršími) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobnej implementácii, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne lehoty)
Komerčný podiel	Vytvorte 365-dňový – kapacitný diagram/grafikon, kde sa zobrazujú objekty ako vopred naplánované trasy/PaP, systémové/katalógové trasy/CP, už pridelená kapacita (rámcové zmluvy/FA, priebežné plánovanie/RP) a/alebo širšie kapacitné šírky pásma s počtom dostupných časových slotov a/alebo prázdnych miestom pre trasy na mieru; uvedúc, pre ktorý produkt (RCP/ATT, RP, ad hoc) sú k dispozícii. Už pridelená kapacita sa nezobrazuje ako dostupná.	<u>Schopnosť MI:</u> <ul style="list-style-type: none"> • zostaviť 365-dňové kapacitné diagramy v národných systémoch. Oddelíte kapacitu podľa účelu osobnej a nákladnej dopravy • zabezpečiť vysokokvalitné kapacitné produkty pre osobnú a nákladnú dopravu a sprístupniť kapacitu v súlade s termínmi pre produkty capacity. • mať automatizované prepojenie medzi vnútroštátnymi systémami a kapacitným centrom ECMT na koordináciu s manažermi infraštruktúry a kedykoľvek získať informácie o dostupných kapacitách pre žiadateľov s prihladením na rezervácie atď • konzultujte so Žiadateľmi cez Capacity Hub/ECMT 	V prípade chýbajúcej IT podpory vysoké riziko, že manažéri infraštruktúry nebudú môcť Ponuku /Capacity Supply zverejniť ani priebežne aktualizovať. (Je potrebné počítať s veľmi vysokým objemom manuálnych vstupov a z dôvodu nedostatku dostatočných ľudských zdrojov je veľmi ťažké aktualizovať priebežne).
TCR	Všetky závažné, veľké a stredné TCR, ako aj buffer/TCR okien pre menšie a neskoré TCR sú plánované a harmonizované medzi MI. V prípade potreby sa plánujú obchádzkové trasy.	<u>Schopnosť MI:</u> <ul style="list-style-type: none"> • používať automatizované prepojenie medzi vnútroštátnymi systémami, nástrojom TCR a kapacitným centrom ECMT 	Ak nedôjde k automatickému nahrávaniu TCR, Ponuka kapacity nebude spoľahlivá z dôvodu vysokého manuálneho pracovného zaťaženia
Plánovanie kapacít	Harmonizácia TCR a dostupných kapacít medzi manažermi infraštruktúry. Zostavte kapacitné diagram/grafikony s prihladením na TCR a potreby komerčnej dopravy. Priradte kapacitu produktom (ATT, RP, ad hoc). Oznámenie, ktorá kapacita je k dispozícii na rezerváciu – s prihladením na už pridelené kapacity (rámcová dohoda, viacročné RP)	<u>Schopnosť MI:</u> <ul style="list-style-type: none"> • zostavte 365-dňové kapacitné diagramy/grafikony vrátane TCR. Oddelíte podľa účelu osobnej a nákladnej dopravy • zabezpečiť kapacitu a sprístupniť ju v termínoch podľa kapacitných produktov • mať automatizované prepojenie medzi vnútroštátnymi systémami, nástrojom TCR a kapacitným centrom ECMT na koordináciu s manažermi infraštruktúry a kedykoľvek získať informácie o dostupných kapacitách pre žiadateľov s prihladením na rezervácie atď. 	Rovnaké poznámky ako vyššie.
Aktualizácie po x-11	Aktualizujte Ponuku kapacity na kapacitu, ktorá už bola pridelená na ďalší proces. Sprístupnite kapacitu, ktorá bola alokovaná a nevyužila sa ku koncu termínov konkrétnych produktov, pre iné produkty.	<u>Schopnosť MI:</u> <ul style="list-style-type: none"> • kedykoľvek používať automatizované prepojenie medzi vnútroštátnymi systémami, nástrojom TCR a kapacitným centrom na získanie informácií o dostupnej kapacite pre žiadateľov s prihladením na rezervácie atď. 	V prípade chýbajúcej IT podpory vysoké riziko, že manažéri infraštruktúry nebudú môcť Ponuku /Capacity Supply zverejniť ani priebežne aktualizovať. (Je potrebné počítať s veľmi vysokým objemom manuálnych vstupov a z dôvodu nedostatku dostatočných ľudských zdrojov je veľmi ťažké aktualizovať priebežne).

5. Štúdie uskutočniteľnosti/realizovateľnosti (požiadavky na trasu)

Krátky opis

Štúdia uskutočniteľnosti je služba, ktorú ponúkajú manažéri infraštruktúry žiadateľom, ak chcú dobre porozumieť a naznačiť, ako by ich trasy mohli zapadnúť do cestovného poriadku pred podaním oficiálnych žiadostí o trasu. Odpoveď na štúdiu uskutočniteľnosti nie je pre manažérov infraštruktúry záväzná, preto výsledok štúdie uskutočniteľnosti nie je záväzkom k prideleniu trasy.

Dôvody štúdií uskutočniteľnosti

Štúdiu uskutočniteľnosti je možné požiadať z rôznych dôvodov:

- štúdiom trasy novej dopravy,
- zverejnená Ponuka kapacity neposkytuje Žiadateľom dostatok informácií,
- zverejnená Ponuka kapacity sa nezhoduje s dopytom žiadateľov.

V závislosti od dôvodu, prečo sa žiada o štúdiu uskutočniteľnosti, majú žiadatelia možnosť podať čiastočnú alebo úplnú žiadosť o uskutočniteľnosť.

Manažéri infraštruktúry môžu zamietnuť žiadosť o štúdiu uskutočniteľnosti za podmienok vymedzených v kapitole 6.3.2 príručky štúdie uskutočniteľnosti, avšak v takom prípade by mali informovať každého iného manažéra infraštruktúry a žiadateľa do piatich kalendárnych dní odo dňa žiadosti o štúdiu uskutočniteľnosti.

Časová os procesu (X-15 až X+12)

Od 15 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku do 12 mesiacov po zmene cestovného poriadku

Výstup procesu (obsah a formát)

Koordinovaný výsledok štúdie uskutočniteľnosti

Zapojené zainteresované strany

- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/zapojených manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a mimo RU) – vrátane vedúceho/zapojeného uchádzača

Relevantné centrálné IT moduly

- Kapacitný hub (ECMT)
Zhromažďovanie a zobrazenie objemov kapacity
- Manažment žiadostí o kapacitu/trasu (PCS)
Spracovanie a koordinácia medzinárodných štúdií uskutočniteľnosti
- Modul správ/CI
Prepojenie vyššie uvedených modulov s národným (starším) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobnej implementácii, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne lehoty)
Čiastočná štúdia uskutočniteľnosti	Štúdia uskutočniteľnosti sa požaduje len od určitých manažérov infraštruktúry alebo len na určité obdobie jazdy vlaku. (nie každý zúčastnený MI).	<p><u>Schopnosť manažérov infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • mať automatizované prepojenie medzi vnútroštátnymi systémami, nástrojom TCR a kapacitným centrom ECMT na koordináciu s manažérmi infraštruktúry a kedykoľvek získať informácie o kapacite dostupnej pre žiadateľov • prijímať, vypracúvať, vymieňať a koordinovať žiadosti o štúdiu uskutočniteľnosti so žiadateľmi a susedným manažérom infraštruktúry prostredníctvom spoločnej platformy v oblasti sprostredkovateľa kapacít PCS • mať automatizované prepojenia medzi vnútroštátnymi systémami a sprostredkovateľom capacity PCS <p><u>Spôsobilosť uchádzačov:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • požiadať určité manažérske správy o vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti na určité obdobie pre dopravu v ročnom cestovnom poriadku, opakovanom ad hoc a priebežnom plánovaní 	<ul style="list-style-type: none"> • Prepojenie rôznych stupňov automatizácie medzi vnútroštátnym IT a kapacitným centrom ECMT/sprostredkovateľom kapacít PCS. • Rôzne termíny na odoslanie spätnej väzby.
Úplná žiadosť o štúdiu uskutočniteľnosti	Štúdia uskutočniteľnosti sa požaduje od každého zúčastneného manažéra infraštruktúry za celé obdobie jazdy vlaku.	<p><u>Schopnosť manažérov infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • prijímať, vypracúvať, vymieňať a koordinovať žiadosti o štúdiu uskutočniteľnosti so žiadateľmi a susedným manažérom infraštruktúry prostredníctvom spoločnej platformy v oblasti sprostredkovateľa kapacít PCS • mať automatizované prepojenia medzi vnútroštátnymi systémami a sprostredkovateľom capacity PCS <p><u>Spôsobilosť uchádzačov:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • požiadať o vypracovanie procesu štúdie uskutočniteľnosti pre dopravu v ročnom cestovnom poriadku, pravidelnom ad hoc a priebežnom plánovaní 	<ul style="list-style-type: none"> • Rôzne termíny na odoslanie alebo spätnú väzbu.

6. Ročný cestovný poriadok (RCP)/Annual Timetable (ATT)

Krátky opis

RCP/ATT poskytuje každoročnú príležitosť na koordináciu nekompatibilných požiadaviek a hľadanie optimalizovaných riešení. S cieľom zaručiť spoľahlivosť cestovného poriadku je predpokladom mať príslušný podiel vlakov so statickým cestovným poriadkom. V segmentoch osobnej a nákladnej dopravy existujú rôzne potreby trhu, ktoré spĺňajú tento predpoklad. Žiadosti o kapacitu v RCP možno rozdeliť na:

- Ročné žiadosti podané včas (nové žiadosti o trasu)
- Ročné žiadosti podané po termíne žiadosti o trasu (oneskorené žiadosti o trasu)

Kapacita pre RCP sa preberá z fázy Ponuka kapacity.

Ročné žiadosti podané včas (nové žiadosti o trasu)

Počiatkové žiadosti o trasy pre nadchádzajúci RCP sa musia predložiť najneskôr do X-8.5, pričom sa dodržia všetky už známe TCR. Žiadateľom sa odporúča, aby si v diagrame Ponuky kapacity vyžiadali vopred vytvorené produkty (vopred naplánované trasy a sloty v šírkach pásma), ktoré manažéri infraštruktúry uverejnili ako Ponuku capacity/Capacity Supply. Požiadavky na mieru sú možné aj v RCP/ATT. V prípade rozporu medzi viacerými žiadosťami manažéri infraštruktúry budú tieto žiadosti koordinovať, aby sa pokúsili zabezpečiť čo najlepšie zosúladenie všetkých požiadaviek. Žiadatelia môžu predložiť pripomienky k návrhu Ponuky pred uverejnením konečnej Ponuky v konečnom termíne ponuky.

Zmeny pôvodnej žiadosti o trasu

Ak si žiadateľ želá zmeniť pôvodnú žiadosť o trasu (napr. zmenené parametre, dodatočné požiadavky) medzi termínom žiadosti o trasu a konečnou ponukou, manažéri infraštruktúry budú s týmito žiadosťami o zmenu zaobchádzať v závislosti od toho, či sa považujú za menej závažné alebo významné. Presné rozdiely medzi kategóriami sú opísané v prílohe 1.5 k [long_desc_of_the_TTR-Process-v3.0.pdf](#)

Ročné žiadosti podané po termíne žiadosti o trasu (X-8,5) (oneskorené žiadosti o trasu)

Žiadatelia majú možnosť požiadať o kapacitu v RCP/ATT do X-2. Avšak iba žiadosti podané do X-8.5 sa spracúvajú podľa štandardných postupov RCP/ATT, zvyšok (považovaný za oneskorené žiadosti o trasu) sa spracováva až po konečnom termíne Ponuky kapacity. Príslušné zaobchádzanie s takýmito žiadosťami bude prebiehať na princípe "kto prv príde - ten prv berie".

Časový harmonogram procesu (po úplnej implementácii)

Začiatok X-11 s možnosťou zadávania požiadaviek na trasu a ukončenie do X-1 pridelením kapacity posledných oneskorených žiadostí o trasu v RCP/ATT.

Výstup procesu (obsah a formát)

Do centrálného systému (ECMT) by mali byť zahrnuté tieto položky:

- Dostupná kapacita pre RCP/ATT
- Už pridelená kapacita
- Pridelené koordinované trasy RCP/ATT

Zapojené zainteresované strany

- Popredný medzinárodný subjekt pre plánovanie a riadenie kapacít
- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/zapojených manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a non-RU) – vrátane vedúceho uchádzača
- Regulačné orgány
- Terminál a servisné zariadenie

Relevantné centrálné IT moduly

- Kapacitný rozbočovač (ECMT)
- Manažment žiadostí o kapacitu/trasu (PCS)
- Modul zasielania správ/CI: Prepojenie vyššie uvedených modulov medzi sebou, s národnými (staršími) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobná implementácia, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne termíny)
Ročné žiadosti podané včas	Spracovanie žiadostí o trasu zadaných do X-8.5.	<p>Schopnosť manažéra infraštruktúry</p> <ul style="list-style-type: none"> • vybaviť požiadavku na trasu podľa nového termínu X-8.5 cez automatizované rozhranie do Capacity Hubu/ECMT • automaticky informuje žiadateľa, ak je požadovaný RCP v rozpore s inými kapacitnými objektmi v konkrétnych dňoch a požiada o doplnkový RCP • automaticky informuje žiadateľa, ak žiadosť o trasu nie je možné vybaviť v kapacite RCP/ATT po koordinácii 	<p>Hybridná situácia pre príľahlé siete (IM 1 so starým termínom, IM 2 s novým termínom).</p> <p>Nezodpovedajúce termíny.</p>
Následné zmeny	Žiadatelia môžu pôvodnú žiadosť zmeniť.	<p>Schopnosť MI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • spracovať zmeny žiadostí o trasu prostredníctvom automatizovaného rozhrania do Capacity Hubu/ECMT 	
Ročné žiadosti podané po termíne žiadosti o trasu	Spracovanie požiadaviek o trasu zadaných medzi X-8.5 a X-2.	<p>Schopnosť MI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • na spracovanie neskorých žiadostí o trasu po novom termíne x-8.5 cez automatizované rozhranie do Capacity Hubu/ECMT • automaticky informuje žiadateľa, ak je požadovaný RCP v rozpore s inými kapacitnými objektmi v konkrétnych dňoch a požiada o doplnkový RCP • automaticky informuje žiadateľa, ak žiadosť o trasu nie je možné vybaviť v kapacite RCP/ATT po koordinácii 	<p>Hybridná situácia pre príľahlé siete (IM 1 so starým termínom, IM 2 s novým termínom).</p> <p>Nezodpovedajúce termíny.</p>

7. Priebežné plánovanie / Rolling Planning

Krátky opis

Priebežné plánovanie je nový inovatívny typ žiadosti o trasu, ktorý slúži viacročným požiadavkám bez ohľadu na akúkoľvek zmenu cestovného poriadku a slúži aj žiadosti o kapacitné potreby, ktoré nie sú známe (alebo nie sú stabilné) v termínoch pre podávanie žiadostí o ročný cestovný poriadok (RCP/ATT). Okrem toho priebežné plánovanie umožňuje žiadateľovi požiadať o kapacitu na dobu trvania zmluvy, a to až na 36 mesiacov. V dnešnej situácii, keď sa žiadatelia, ktorí prevádzkujú vlaky na nasýtenej infraštruktúre, musia obávať, že v nasledujúcom roku cestovného poriadku dostanú úplne iný prevádzkový čas, a to aj napriek záväznej zmluve so zákazníkom. Prístup priebežného plánovania preto znižuje toto riziko pre žiadateľov, ktorí nedostanú podobnú trasu ako v predchádzajúcom roku (rokoch) cestovného poriadku.

Cieľová skupina pre priebežné plánovanie

Produkt Rolling Planning/Priebežné plánovanie pokrýva nasledujúce potreby trhu:

- Podrobnosti o novej doprave, ktoré sú relevantné pre prípravu žiadosti o trasu, nie sú známe mnoho mesiacov pred začatím prevádzky
- Úplne prvý deň prevádzky vo väčšine prípadov nezodpovedá zmene cestovného poriadku
- Žiadateľ má záujem o rýchlu odpoveď (návrh ponuky) za účelom potvrdenia RCP voči svojmu zákazníkovi
- Žiadateľ má so svojim zákazníkom zmluvu na vymedzené obdobie, a preto má veľký záujem o vyžiadanie a získanie kapacity na celú dobu trvania zmluvy
- Hoci existuje zmluva, je potrebné upraviť trasu počas trvania zmluvy

Časová os procesu

Žiadosť o priebežné plánovanie je žiadosť o trasu zadaná štyri až jeden mesiac pred prvým dňom prevádzky vlaku (M-4 až M-1) na maximálne obdobie 36 mesiacov. Odpoveď na takúto žiadosť je založená na princípe "kto prv príde – ten prv berie".

Výstup procesu (obsah a formát)

Pridelená koordinovaná trasa priebežného plánovania

Aktualizovaná kapacita (podľa pridenej alebo zrušenej kapacity)

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/zapojených manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a mimo RU) – vrátane vedúceho žiadateľa
- Regulačné orgány
- Terminálové a servisné zariadenia

Relevantné centrálné IT moduly

- Kapacitný hub (ECMT)
- Zhromažďovanie a zobrazenie objemov kapacity

- Manažment žiadostí o kapacitu/trasu (PCS)

Vybaviť a koordinovať medzinárodný systém koordinácie žiadostí o trasu pre žiadateľov o trasu

- Modul správ/CI

Prepojenie vyššie uvedených modulov navzájom, s národným (starším) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobnej implementácii, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne lehoty)
Zabezpečená kapacita pre požiadavky na priebežné plánovanie v kapacitnom modeli	model kapacity, ak je dostupná kapacita rozdelená podľa potrieb trhu, obsahuje minimálnu kapacitu zabezpečenú pre žiadosti o priebežné plánovanie	<p><u>Schopnosť manažéra infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> na rozdelenie kapacity pre priebežné plánovanie. na automatickú výmenu s centrálnou platformou (kapacitným uzlom ECMT) v oboch smeroch s automatickými aktualizáciami pre všetky trate koordináciu s manažermi infraštruktúry v elektronickom formáte pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre trate s medzinárodnou dopravou. konzultovať so žiadateľmi (predbežné) výsledky pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre všetky trate. 	Neharmonizované rozdelenie kapacity medzi rôznymi MI (napr. z dôvodu rôzneho stupňa vykonávania môže manuálna práca viesť k nespoľahlivosti a nevyužitiu). Nestabilné plánovanie kapacity v dôsledku neskorých TCR.
Kapacita pre priebežné požiadavky na plánovanie v Ponuke kapacity	Zverejnenie kapacity pohyblivého plánovania v ponuke kapacity	<p><u>Schopnosť manažéra infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> na ochranu vopred naplánovaných trás alebo šírky pásma pre požiadavky. na automatickú výmenu s centrálnou platformou (Capacity Broker PCS) v oboch smeroch s automatickými aktualizáciami pre všetky trate. koordináciu s manažermi infraštruktúry v elektronickom formáte pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre trate s medzinárodnou dopravou. konzultovať so žiadateľmi (predbežné) výsledky pomocou centrálnej platformy (kapacitného centra ECMT) pre všetky trate. 	Neharmonizované Ponuky kapacity medzi rôznymi manažermi infraštruktúry (napr. z dôvodu rôzneho stupňa vykonávania môže manuálna práca viesť k nespoľahlivosti a nevyužitiu). Prepojená kapacita ponúkaná niektorými MI ako priebežné plánovanie a iné ako ad hoc.
Požiadavka na trasu priebežného plánovania	Spracovanie a vypracovanie požiadaviek na priebežné plánovanie	<p><u>Schopnosť manažéra infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> prijímať, vypracúvať, vymieňať a koordinovať žiadosti o priebežné plánovanie so žiadateľmi a susedným manažérom infraštruktúry prostredníctvom spoločnej platformy v sprostredkovateľovi capacity PCS. Automatizované prepojenia medzi vnútroštátnymi systémami a sprostredkovateľom capacity PCS. 	Prepojená kapacita ponúkaná niektorými MI ako priebežné plánovanie a iné ako ad hoc.
Žiadosť o viacročné priebežné plánovanie		<p><u>Schopnosť manažéra infraštruktúry:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> prijímať, vypracúvať, vymieňať a koordinovať žiadosti o priebežné plánovanie so žiadateľmi a susedným manažérom infraštruktúry počas niekoľkých období TT Automatizované prepojenia medzi vnútroštátnymi systémami a sprostredkovateľom capacity PCS 	Rôzne možnosti vykonávania viacročných regionálnych požiadaviek zo strany rôznych MI

8. Ad hoc

Krátky opis

Žiadosti ad hoc sa týkajú dopravy, pre ktorú nie je možné použiť zverejnenú kapacitu ročného cestovného poriadku a priebežného plánovania (od X-2), alebo prevádzky vlaku požadovanej vo veľmi krátkom čase (krátkodobé ad hoc požadované po M-1 pre všetku zostávajúcu kapacitu).

Rozlišuje sa medzi dvoma typmi návštevnosti ad hoc. Na jednej strane žiadosti o individuálnu, jednu trasu a na druhej strane žiadosti o opakovane používané trasy.

Cieľová skupina pre ad hoc prepravu

Produkt Ad hoc pokrýva nasledujúce potreby trhu:

- Potreba prepravy na dlhšie obdobie (ale kratšie ako rok CP), ale uplynula lehota na podanie žiadostí o neskorú trasu RCP/ATT (X-2) a zverejnená kapacita Priebežného plánovania nezodpovedá požadovaným charakteristikám trasy.
- Potreba prepravy pre jednotlivú jazdu jedného vlaku v aktuálnom roku CP/TT, ale zverejnená kapacita Rolling Planning nezodpovedá požadovaným charakteristikám trasy.
- Zákazník má jednorazovú potrebu prepravy v krátkom čase (krátkodobá ad hoc požiadavka).

Časová os procesu

Žiadosť ad hoc je žiadosť o trasu zadaná po X-2 až krátko pred prevádzkou vlaku pre individuálnu alebo opakujúcu sa trasu vlaku, môže byť podaná pre prevádzkové dni v rámci aktuálneho roka cestovného poriadku. Odpoveď na takúto žiadosť je založená na princípe "kto prv príde – ten prv berie".

Výstup procesu (obsah a formát)

Pridelené harmonizované trasy ad hoc
Aktualizovaná Ponuka kapacity

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/zapojených manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a non-RU) – vrátane vedúceho uchádzača
- Regulačné orgány
- Terminálové a servisné zariadenia

Relevantné centrálné IT moduly

- Kapacitný hub (ECMT)

Zhromažďovanie a zobrazenie objemov kapacity

- Manažment žiadostí o kapacitu/trasu (PCS)

Vybaviť a koordinovať medzinárodný systém koordinácie žiadostí o trasu pre žiadateľov o trasu

- Modul správ/CI

Prepojenie vyššie uvedených modulov navzájom, s národným (starším) IT a s centrálnymi databázami

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobná implementácia, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne termíny)
Zabezpečená kapacita pre ad hoc požiadavky v kapacitnom modeli (ak sa uplatňuje)	model kapacity, ak je dostupná kapacita rozdelená podľa potrieb trhu, môže obsahovať minimálnu kapacitu zabezpečenú pre žiadosti ad hoc	<u>Spôsobilosť manažéra infraštruktúry (uplatňuje sa len vtedy, ak sa manažér infraštruktúry rozhodne zabezpečiť kapacitu pre žiadosti ad hoc):</u> <ul style="list-style-type: none"> • na rozdelenie kapacity pre požiadavky ad hoc. • na automatickú výmenu s centrálnou platformou (kapacitným uzlom ECMT) v oboch smeroch s automatickými aktualizáciami pre všetky trate • harmonizovať s manažermi infraštruktúry v elektronickej podobe pomocou centrálnej platformy (kapacitného uzla ECMT) pre trate s medzinárodnou dopravou. 	Neharmonizované rozdelenie kapacity pre prevádzku ad hoc medzi rôznymi manažermi infraštruktúry (napr. z dôvodu rozdielnej interpretácie potrieb trhu pre prevádzku ad hoc). Zabezpečenie kapacity pripojenej manažermi infraštruktúry k rôznym produktom (ad hoc a priebežné plánovanie)
Žiadosť o ad hoc trasu	Spracovanie a vypracovanie ad hoc požiadaviek	<u>Schopnosť manažéra infraštruktúry:</u> <ul style="list-style-type: none"> • prijímať, vypracúvať, vymieňať a koordinovať ad hoc žiadosti so žiadateľmi a susedným manažérom infraštruktúry prostredníctvom spoločnej platformy sprostredkovateľa kapacity. • Automatizované prepojenia medzi vnútroštátnymi systémami a sprostredkovateľom kapacity. 	Miešanie rolovacích a ad hoc kapacít a požiadaviek

9. Zmeny po pridelení trasy (Úprava/modifikácia PM / Alternácia – PA / Optimalizácia – PO / Zrušenie – PC)

Krátky opis

Hoci sa TTR zameriava na stabilitu pridelených trás, môžu existovať dôvody na zmenu zo strany žiadateľov a manažérov infraštruktúry:

- Trhy nákladnej a osobnej dopravy si vyžadujú prijať určité zmeny zo strany **žadateľov**, aby sa prispôbili zmenám na trhu vo vzťahu k už prideleným kapacitám. Táto činnosť je takzvaná "**modifikácia trasy**" (PM). Môžu sa vzťahovať na jeden bežný deň, niekoľko dní alebo všetky zostávajúce dni v RCP; Je možné upraviť celý úsek trasy alebo len jej časť. Vzťahuje sa na trasy v ročnom cestovnom poriadku a aj na tie, ktoré sú rezervované pomocou procesu krátkodobého plánovania.
Mali by sa rozoznať dva typy úprav: väčšie a menšie zmeny. Vo všeobecnosti sú veľkými zmenami zmeny parametrov pridelenej vlakovej trasy, ktoré majú podstatný vplyv na pridelený cestovný poriadok, a preto znemožňujú dodržiavanie pridelenej trasy vlaku.
Žiadosť o takúto zmenu harmonizujú zúčastnené železničné podniky a následne dotknutí manažéri infraštruktúry.
Úprava viacročného priebežného plánovania bude mať dva kroky: bežnú úpravu súčasného cestovného poriadku; Následné časové obdobie cestovného poriadku: možno požiadať počas príprav na premenu slotu na trasu.
- Na základe dohôd o trase môžu žiadatelia očakávať, že pridelená trasa bude k dispozícii až do jej prevádzky. Vo viacerých prípadoch však môže byť potrebné, aby **manažéri infraštruktúry** a pridelovacie orgány vymenili, upravili, nahradili alebo zrušili už pridelené trasy. Táto aktivita je takzvaná "**alternácia trasy**" (PA) na jeden alebo niekoľko bežiacich dní. Potreba alternácie trasy sa zníži na minimum. Alternácia trasy môže mať za následok aj situáciu, keď nie je **k dispozícii žiadna alternatíva**, v takom prípade sa dotknuté prevádzkové dni **stiahnu**. Manažéri infraštruktúry by mali stanoviť spoločné postupy pre alternáciu, aby sa s nimi zaobchádzalo harmonizovaným spôsobom, a dohodnúť sa na prevádzkových podrobnostiach, ktoré sa musia dodržiavať vo všetkých sieťach, ako napríklad harmonizovaný čas odozvy, harmonogram prijatia a zásady pridelovania.
- Proces **optimalizácie cesty** (PO) je špeciálnym prípadom zmeny trasy. Pôvodná trasa je stále k dispozícii pre prevádzku vlaku a aktívna pre žiadateľov, ktorí sú držiteľmi práv na túto pridelenú trasu. **Manažéri infraštruktúry** spúšťajú proces optimalizácie trasy s cieľom zabezpečiť čo najlepšie zosúladenie všetkých žiadostí o trasu alebo zvýšiť kapacitu trate optimalizáciou cestovného poriadku. Komunikácia musí obsahovať informáciu, že proces je riadený optimalizáciou a nie skutočnosťou, že pôvodná trasa už nie je dostupná. Ak žiadatelia neposkytnú odpoveď v časovom rámci stanovenom manažermi infraštruktúry, optimalizovaná ponuka trasy sa považuje za zamietnutú a pôvodná trasa zostane aktívna a pridelená.
- **Zrušenie trasy (PC):** Žiadateľ môže vždy zrušiť pridelenú trasu. Toto zrušenie trasy sa môže vzťahovať na jeden alebo viac dní. Je tiež možné zrušiť celú jazdu vlaku (všetky úseky trasy) alebo len jeden alebo viac úsekov vlaku (jeden úsek trasy). Ak sa na úsekoch trasy zúčastňuje viac ako jeden žiadateľ, môže byť možné, aby si jeden zo zúčastnených žiadateľov ponechal svoj pridelený úsek trasy a opätovne ho použil na inú dopravu s rovnakými parametrami. V takom prípade žiadosť o zmenu trasy podá (po zrušení nepotrebných úsekov trasy) žiadateľ, ktorý si stále želá použiť svoj úsek trasy na inú vlakovú dopravu.

Časový harmonogram procesu (po úplnej implementácii)

- Modifikácia trasy, zrušenie trasy, optimalizácia trasy: kedykoľvek po pridelení (najskôr x-5,25) do konca RCP (x+12)
- Alternácia trasy pre menšie a oneskorené TCR: začiatok najneskôr T-135 dní a dokončenie najnovšieho T-106 pre osobnú a T-16 pre nákladnú dopravu

Výstup procesu (obsah a formát)

Do centrálného systému (budúceho kapacitného centra ECMT) by mali byť zahrnuté tieto položky:

- Aktualizované pridelené koordinované trasy
- Aktualizovaná Ponuka kapacity

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/iniciujúcich/koordinujúcich manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a mimo RU) – vrátane vedúceho/iniciujúceho žiadateľa
- Regulačné orgány
- Terminálové a servisné zariadenia

Relevantné centrálné IT moduly

- Kapacitný hub (ECMT)
- Manažment žiadostí o kapacitu/trasu (PCS)
- Nástroj TCR
- Modul zasielania správ/CI:

Prepojenie vyššie uvedených modulov medzi sebou, s národným (starším) IT a s centrálnymi databázami

Prvok	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobná implementácia, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne termíny)
Modifikácia trasy, zrušenie trasy	Žiadatelia môžu požiadať o modifikáciu alebo zrušenie už pridelených trás.	<u>Schopnosť MI:</u> <ul style="list-style-type: none"> Riešenie a harmonizácia modifikácie/zrušenia pre všetky vlaky prostredníctvom automatizovaného rozhrania na system sprostredkovateľa capacity PCS. 	Chýbajúca harmonizácia žiadostí o modifikáciu zo strany železničných podnikov a ponúk manažérov infraštruktúry.
Alternácia trasy	Manažéri infraštruktúry môžu alternovať už pridelené trasy, ak nie je možné splniť záväzok trasy (napr. z dôvodu malej/neskoršej TCR).	<u>Schopnosť manažéra infraštruktúry spracovávať a harmonizovať zmeny pre malé a neskoré TCR:</u> <ul style="list-style-type: none"> najneskôr do T-120 dní pre všetkých cestujúcich a najneskôr T-30 dní pre všetky nákladné vlaky <u>Schopnosť MI spracovávať a harmonizovať zmeny v spoločnej časovej osi:</u> <ul style="list-style-type: none"> pre všetky vlaky cez automatizované rozhranie k PCS-Capacity Broker. 	Rôzne časové harmonogramy plánovania TCR Chýbajúca harmonizácia alternácií
Optimalizácia cesty	Manažéri infraštruktúry môžu navrhnúť optimalizáciu už pridelených trás s cieľom zvýšiť kapacitu trate.	<u>Schopnosť manažéra infraštruktúry spracovávať a harmonizovať optimalizácie v spoločnej časovej osi:</u> <ul style="list-style-type: none"> pre všetky vlaky cez automatizované rozhranie k PCS - Capacity Broker. 	Chýbajúca harmonizácia optimalizácií

10. Dočasné obmedzenia kapacity – TCR

Krátky opis

Dočasné obmedzenia kapacity (ďalej len "TCR") sú potrebné na udržanie infraštruktúry a jej vybavenia v dobrom stave a na umožnenie rozvoja infraštruktúry v súlade s potrebami trhu.

V prílohe VII k smernici 2012/34 (ďalej len "príloha VII") sa stanovujú základné prvky, ktoré sa majú zohľadniť, aby sa umožnilo vykonávanie procesu TCR v celej Európe.

Okrem toho by sa z prílohy VII do prvkov TTR, ako je vymedzené v TCR HB, mali začleniť aj oneskorené TCR.

Na základe tejto zásady príloha VII:

- vydefinovala kritériá, do ktorých by sa TCR mali zoskupiť na základe ich vplyvu na dopravu,
- stanovila bežné termíny pre okamžité správy na dokončenie každého kroku procesu pre každý typ TCR.

	Po sebe idúce dni	Vplyv na premávku (odhadovaná premávka zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi dopravy)	Lehota na prvé uverejnenie podľa prílohy VII
Závažný vplyv TCR¹	Viac ako 30 po sebe nasledujúcich dní	Viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati za deň	X-24
TCR s veľkým vplyvom	Viac ako 7 po sebe nasledujúcich dní	Viac ako 30 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati za deň	
TCR so stredným vplyvom	7 po sebe nasledujúcich dní alebo menej	Viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati za deň	X-12
TCR s malým vplyvom	Nešpecifikovaná	Viac ako 10 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati za deň	X-4
Menší ako malý vplyv TCR	Nešpecifikovaná	Maximálne 10 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati za deň	Manažérom infraštruktúry sa odporúča, aby spĺňali požiadavky na zmenu trasy: ➤ Osobná: T-4 ➤ Nákladná: T-1

Zapojené zainteresované strany

- Medzinárodný vedúci subjekt
- Manažéri infraštruktúry – vrátane vedúcich/koordinujúcich manažérov infraštruktúry
- Žiadatelia (RU a mimo RU) – vrátane vedúceho žiadateľa
- Regulačné orgány
- Terminály a servisné zariadenia

Časový harmonogram procesu (po úplnej implementácii)

- Manažment TCR (X-60 → X+12)

Výstup procesu (obsah a formát)

Mali by sa uviesť tieto položky:

- **Kapacitná stratégia:** Základné princípy plánovania TCR
- **Kapacitný model:** Varianty kapacitného modelu pre obdobia TCR so závažným a veľkým vplyvom
- **Ponuka kapacity:** Ponuka kapacity zahŕňajúca obdobia TCR so závažným, veľkým a stredným vplyvom

- **Konečná ponuka:** Upravené podľa dostupných informácií TCR
- **Alternovaná trasa:** Koordinovaný proces alternácie trasy v súlade s prílohou VII.

Relevantné centrálné IT moduly

- Nástroj TCR
- Kapacitný hub (ECMT)

Prvok/Element	Obsah	Celý rozsah implementácie vrátane <u>úplného IT</u>	Nepravdepodobná implementácia, ktorej sa treba vyhnúť (napr. rôzne termíny)
TCR so závažným dopadom	TCR s trvaním viac ako 30 dní, ktoré ovplyvňujú viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy za deň	<ul style="list-style-type: none"> • Technické rozhranie pre automatickú výmenu údajov zavedené na národnej aj centrálnej úrovni TCR Tool • TCR Tool plne prepojený s ECMT pre automatickú aktualizáciu a vizualizáciu TCR • Zásady plánovania TCR vymedzené v Stratégii capacity (X – 36) • Varianty modelu kapacity sú pripravené pre obdobia TCR so závažným a veľkým vplyvom (X-21) • Varianty konečného kapacitného modelu sú pripravené pre obdobia TCR so závažným a veľkým vplyvom (X-18) • Aktualizovaný kapacitný model / návrh Ponuky kapacity zahŕňajúci TCR so závažným a veľkým vplyvom (X-13.5) • Aktualizovaný model kapacity / Ponuka kapacity zahŕňajúca TCR so závažným veľkým , a stredným vplyvom (X-11) • Konečná ponuka na RCP/ATT zahŕňajúca TCR so závažným veľkým , a stredným vplyvom (X-5.5) • Konečná ponuka na LPR, RP a ad hoc zahŕňajúca TCR so závažným veľkým, stredným a malým vplyvom (X-1) • ECMT môže automaticky vytvárať a aktualizovať prehľad spotreby kapacity TCR (X-30 až X+12) • ECMT dokáže automaticky vypočítať vplyv TCR (X-30 až X+12) • ECMT môže automaticky zoskupovať TCR (X-30 - X+12) • Schopnosť manažéra infraštruktúry spracovávať a harmonizovať zmeny v spoločnej časovej osi pre všetky pridelené trasy prostredníctvom automatizovaného rozhrania k sprostredkovateľovi capacity PCS. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nekoordinované zásady plánovania TCR medzi manažermi infraštruktúry • Kolísanie dostupných finančných zdrojov na realizáciu prác na železničnej infraštruktúre môže viesť k významným zmenám od prvého k druhému zverejneniu • Nekoordinované používanie nástroja TCR • Heterogénne načasovanie implementácie technického rozhrania na vnútroštátnej úrovni • Rôzna interpretácia procesu zmeny trasy
TCR s veľkým dopadom	TCR s trvaním viac ako 7 dní, ktoré ovplyvňujú viac ako 30 % odhadovaného objemu dopravy za deň		
TCR so stredným nárazom	TCR s trvaním 7 dní alebo menej ovplyvňujúce viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy za deň		
TCR s malým vplyvom	TCR ovplyvňujúce viac ako 10 % odhadovaného objemu dopravy za deň		
Menej ako malý vplyv TCR	TCR ovplyvňujúce max. 10 % odhadovaného objemu dopravy za deň		