

## Náměty na změny legislativy a předpisů

V souvislosti s řešením grantu SGS18/150/OHK2/2T/16 Technické parametry železniční dopravní cesty pro optimální provozní koncepci byly předmětem možné změny legislativy a souvisejících předpisů.

Řešitelský tým nenalezl během řešení však zásadní rozpory, které by měly vést ke změnám legislativy v oblasti. Řešitelský tým však v budoucnu navrhuje změny v legislativě a předpisech týkajících se přidělování kapacity železniční dopravní cesty, kde považuje nutnost změn za účelnou.

Za zásadní považuje řešitelský tým však proces přidělování kapacity železniční dopravní cesty.

Stávající úseky celostátní dráhy, které disponují atraktivními parametry (vysoké traťové rychlosti, spojení přepravně atraktivních oblastí, možnost závislé el. trakce), obvykle z důvodu rostoucího zájmu o žel. přepravu osobní i nákladní, a tedy následně i z důvodu stoupající intenzity dopravy, dosáhly hranice své kapacity. To vede ke složitým jednáním mezi provozovatelem dráhy (resp. přidělcem) a dopravci při sestavování jízdního řádu (resp. grafikonu vlakové dopravy – GVD), při nichž dochází ke konfrontaci představ dopravců a zároveň možností dráhy o přidělení tras, které mnohdy vyvrcholí až odmítnutím přidělení trasy vlaku (odmítnutí přidělení kapacity dráhy). Zvýšení kapacity dráhy je sice v zájmu provozovatele dráhy (je to předmět jeho podnikání a jeho důležitým příjmem je poplatek za použití železniční dopravní cesty), nicméně je to vždy plán dlouhodobý a náročný (zvýšení úrovně zabezp. zařízení, přidání traťových kolejí, zřízení nebo úprava dopraven pro předjíždění nebo křížování vlaků, zlepšení geometrických parametrů traťových kolejí atd.).

V platném zákoně o dráhách (ZoD) je zaveden pojem „prohlášení přidělce o překročení kapacity dráhy“ (§ 34a, odst. 5). Tento stav je vyhlášen tehdy, pokud se přidělcem s dopravci nedohodne na přidělení kapacity dráhy (§ 34a, odst. 4). V odst. 5 je dále uveden postup přidělování kapacity za této situace s určitou prioritou vlaků podle jejich významu, resp. účelu. V případě přetrvávající nespokojenosti může dopravce požádat Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI) o vyjádření, zda přidělcem postupoval v souladu s legislativou (§ 34f ZoD). V případě prohlášení dráhy nebo její části za přetíženou má její provozovatel povinnost zpracovat analýzu důvodů přetížení dráhy a návrh opatření ke zmírnění nebo odstranění přetížení (§ 23, odst. 5 a násl. ZoD). Dle Dopravního řádu drah (DŘD) má provozovatel dráhy povinnost oznámit překročení kapacity dráhy na základě požadavků dopravců v Přepravním a tarifním věstníku (§ 21, odst. 2 DŘD).

Kapacita žel. dráhy se přiděluje na období jízdního řádu (§ 32, odst. 2 ZoD), tj. na rok. Přidělcem a dopravcem mají možnost uzavřít rámcovou dohodu na dobu max. pěti let s možností prodloužení o nejvýše dalších pět let. Toto ustanovení vychází z legislativy EU, nicméně v aktuálním znění prohlášení o dráze vydaném SŽDC není uzavírání takovýchto nových dohod umožněno a stávající nejsou prodlužovány.

Ve vyhl. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah – v §22, jsou určena pořadí vlaků při operativním řízení provozu

### **Prohlášení o dráze SŽDC 2020 stanovuje následující pořadí přidělení kapacity dráhy:**

Nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, provede SŽDC koordinaci řádných žádostí žadatelů a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.

Nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy, je SŽDC oprávněna přednostně přidělit kapacitu dráhy v tomto pořadí:

a) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících:

- 1) vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru,
- 2) vlaky v územním obvodu kraje,
- 3) vlaky v územním obvodu obce,

b) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování kombinované dopravy,

c) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování mezinárodní nákladní drážní dopravy,

d) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy v rozsahu dle rámcové smlouvy,

e) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné mezistátní osobní dopravy,

f) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní osobní dopravy,

g) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní nákladní dopravy,

h) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování ostatní dopravy.

Přednostní přidělení kapacity dráhy SŽDC s příslušnými žadateli projedná; v případě potřeby se přiměřeně použije postup podle prvního odstavce.

V procesu přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelné změny ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci přidělení kapacity ad hoc jsou konflikty v přidělování kapacity dráhy řešeny tak, že je upřednostněna ta žádost, která byla doručena na SŽDC dříve.

**Dle názoru řešitelského týmu je nutné podmínky v budoucnu pojmout komplexněji, a to zejména na úsecích, které jsou přetížené, resp. kde nelze uspokojit všechny požadavky dopravců dle jejich přání. Obecná pravidla by dle názoru řešitelského týmu měla lépe zohledňovat:**

- **přidělení kapacity pro nákladní a osobní dopravu; na tratích s požadavky převyšujícími kapacitu by v krajním případě mohla být upřednostněna ve vybraných časových oknech nákladní doprava před segmenty osobní dopravy s podprůměrnou přepravou počtu cestujících,**

- u osobní dopravy zohlednit kromě hlediska závazku veřejné služby a provozu na komerční riziko dopravce také další aspekty, konkrétně například:
  - vytížení osobních vlaků souhrnnými počty cestujících (jednak v omezujícím úseku a jednak v případě linky jako celku) s možností růstu či poklesu potenciálu takové linky
  - nasazení vozidel na linku (zde lze zmínit například vybavení ETCS, které již dnes je např. hodnoceno, ale též například využití traťové rychlosti, využití dvouzdrojových vozidel apod.),
  - důležitost linky v systému dopravní obslužnosti (typicky lze zmínit počty přestupních vazeb v přestupních uzlech a zastávkách – čím více těchto vazeb, tím může být náhrada linky jinou formou problematičtější),
  - konkurenceschopnost linky vůči individuální automobilové dopravě.

Řešitelský tým navrhuje též ke zvážení doplnit ustanovení ZoD, které se týká přidělování kapacity dráhy při jejím překročení, tak, aby v takovémto případě byl přidělcem povinen pro přetížený úsek dráhy zpracovat vlastní modelový GVD, který by zajistil maximální využití kapacity (propustnosti) dráhy za daných parametrů infrastruktury, fungování zabezpečovacího zařízení, provozních postupů a poptávky po žel. přepravě (osobní i nákladní). Při tom by zohlednil různé druhy (kategorie) vlaků podle obsluhy přepravně zajímavých míst v daném úseku dráhy (různé četnosti zastavování vlaků osobní dopravy ve stanicích a zastávkách, obsluha vleček, přistavování a dobírání vozů v nákladových obvodech stanic a příp. na nákladištích) a zejména traťové rychlosti v jednotlivých kolejkách pro nejvyšší nedostatek převýšení, jehož využití je v daných úsecích umožněno pro vozidla bez naklápěcích skříní (tzn. v současnosti max. 130 mm).

V další fázi lze zvolit také aplikaci vybraných opatření ze zahraničí, a to například:

- Německo: přidělování kapacity do 80 % stupně obsazenosti,
- Švýcarsko: pečlivé dimenzování infrastruktury na výhledové počty vlaků (speciální infrastrukturní opatření na částech sítě, kde je očekáváno více než 150 vlaků denně),
- Rakousko: jeden z nejpropracovanějších systémů – konkrétně problematika sdružování tras vlaků, harmonizace rychlostí vlaků, stanovení odlišných pořadí priorit pro tratě přetížené a ostatní apod.