



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

**Projekt STANOVENÍ A OPTIMÁLNÍ VYUŽITÍ PARAMETRŮ
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY**

ANALÝZA ŘEŠENÍ PŘETÍŽENÝCH ÚSEKŮ V ZAHRANIČÍ A VYBRANÉ PŘÍKLADY

Štěpán Mládek

2021

Obsah

1	DB AG	3
1.1	Legislativa	3
1.2	SNB 2021 (Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2021)	5
1.3	Přetížené tratě 2020	8
1.4	Přetížené železnice	10
1.5	Plán na zvýšení kapacity dráhy	10
2	ÖBB	19
2.1	Legislativa	19
2.2	SNNB 2021 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021)	20
2.3	Modernizace trati Wien Meidling – Mödling	22
3	SBB	24
3.1	Legislativa	24
3.2	NWS 2021 (Network Statement 2021)	24
3.3	Přetížení	25
3.4	Snížení přetížení díky orientaci na poptávku	26
3.5	Přetížené železniční uzly	26

1 DB AG

1.1 Legislativa

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) (2016) (Zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 29.6.2020)

- <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html>

V tomto zákoně jsou definovány záležitosti, které se týkají železničních tratí prohlášených za přetížené. Konkrétnější údaje jsou uvedené v aktuálním vydání dokumentu SNB.

Umístění v zákoně:

- Kapitel 3 – Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr
 - § 55 Überlastete Schienenwege
 - § 58 Kapazitätsanalyse
 - § 59 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

1.1.1 Termíny ze zákona ERegG

(13) Přetížená železniční trať je takový traťový úsek, na kterém nelze v přiměřeném množství uspokojit poptávku po vlakových trasách ani po koordinaci různých žádostí o přidělení vlakových tras v určitém časovém období.

(14) Plán na zvýšení kapacity dráhy je harmonogram opatření, nebo řady opatření s cílem odstranění úzkých kapacitních hrdel, které by mohly zapříčinit prohlášení tohoto traťového úseku za přetížený.

1.1.2 § 55 Přetížené železniční tratě

(1) V případech, kdy nelze žádostem o přidělení kapacity železnice vyhovět v přiměřeném rozsahu ani po koordinaci žádaných tras vlaků a po konzultaci s oprávněnými subjekty podle §§ 52 a 53, musí příslušný provozovatel dráhy neprodleně prohlásit příslušný traťový úsek za přetížený. Toto se týká také traťových úseků, u nichž lze předpokládat, že jejich kapacita bude v blízké budoucnosti nedostatečná. Prohlášení o přetížení musí být předloženo regulačnímu úřadu a odpovědnému dozorovému úřadu. Oznámení musí být zveřejněno v souladu s § 19 odst. 2.

(2) Pokud byla železniční trať prohlášena za přetíženou, musí provozovatel dráhy provést kapacitní analýzu podle § 58, jestliže již nebyl představen plán na zvýšení kapacity dráhy.

(3) Pokud nebyly vybírány poplatky podle § 67a nebo pokud jimi nebylo dosaženo uspokojivého výsledku a železniční infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, může provozovatel dráhy při přidělování kapacity aplikovat dodatečná pravidla přidělování v souladu s odstavci 4 a 5.

(4) Přidělovací kritéria musí zohledňovat sociální přínos dopravní služby ve porovnání s jinými dopravními službami, které jsou tím vyloučeny z užívání železnice. Provozovatel dráhy může dát přednost službám veřejné dopravy, pokud je to nezbytně nutné k zajištění odpovídající dopravní obslužnosti. V případě opatření podle věty 2 je třeba

zohlednit také důsledky tohoto vyloučení na provozovatele dráhy v jiných členských státech.

(5) Při stanovení přidělovacích kritérií je potřeba zohlednit význam nákladní dopravy, především u mezinárodní nákladní dopravy.

(6) Postupy, které je třeba dodržet, jedná-li se o infrastrukturu prohlášenou za přetíženou, a přidělovací kritéria, která mají být aplikována, jsou zveřejněny podle § 19 v dokumentu SNB.

(7) Pokud provozovatel dráhy prohlásil železniční trať za přetíženou, měl by regulační úřad na žádost oprávněného subjektu podle § 1 odst. 12 číslo 2 písm. a stanovit provozovateli dráhy vytvořit a zveřejnit do tří týdnů prioritní kritéria ve smyslu odstavců 4 a 5, bez ohledu na ostatní požadavky odstavce 3, pokud je to nezbytné k odstranění přetížení. Přidělovací kritéria začínají platit týden po jejich zveřejnění. Obzvláště naléhavé případy jsou zejména ty, pokud je bezprostředně ohrožena funkčnost zavedených taktových jízdních řádů ve veřejné železniční osobní dopravě.

1.1.3 § 58 Kapacitní analýza

(1) Účelem kapacitní analýzy přetížených železničních tratí je kromě určení úzkých míst v dopravní kapacitě, která brání úplnému vyhovění žádostem o přidělení kapacity, představení způsobů, díky kterým by mohly být akceptovány další žádosti o kapacitu. V kapacitní analýze musí provozovatel dráhy stanovit důvody přetížení a navrhnout možná krátkodobá a střednědobá nápravná opatření.

(2) Předmětem analýzy je železniční infrastruktura, provozní postupy, charakter různých prováděných železničních služeb a důsledky všech těchto faktorů na kapacitu dráhy. Mezi opatření, která je nutno posoudit, patří zejména objízdné trasy železniční dopravy, odložení termínů služeb železniční infrastruktury, omezení traťové rychlosti a zlepšení železniční infrastruktury.

(3) Kapacitní analýza musí být dokončena do šesti měsíců poté, co je železniční infrastruktura prohlášena za přetíženou.

1.1.4 § 59 Plán na zvýšení kapacity dráhy

(1) Během šesti měsíců od dokončení kapacitní analýzy musí provozovatel dráhy po konzultaci s příslušnými subjekty podle odstavce 2, jimiž byly přiděleny vlakové trasy na dotčené přetížené infrastruktury, představit plán na zvýšení kapacity dráhy příslušnému regulačnímu a dozorovému úřadu. V něm jsou uvedeny:

1. důvody přetížení,
2. očekávaný budoucí vývoj provozu,
3. omezení rozvoje železniční infrastruktury,
4. možná možnosti a náklady na zvýšení dopravní kapacity, včetně očekávaných změn poplatků za infrastrukturu,

Kromě toho musí být na základě CBA analýzy identifikovaných možných opatření určeno, jaká opatření mají být přijata ke zvýšení kapacity infrastruktury; to zahrnuje také harmonogram provádění těchto opatření.

(2) Má-li provozovatel dráhy v úmyslu předložit plán na zvýšení kapacity dráhy, musí být plán zveřejněn na internetových stránkách provozovatele dráhy nejméně tři měsíce

před jeho předložením podle odstavce 1. Zveřejnění musí být ve vhodné formě doplněno popisem plánovaných opatření. Při publikování je třeba poznamenat, že oprávněné subjekty mohou posílat své připomínky k tomuto plánu po dobu jednoho měsíce. Je třeba uvést, jakým způsobem lze tyto připomínky podávat.

(3) Pokud opatření nejsou financována výhradně samotným provozovatelem dráhy, řídí se rozhodnutí o financování opatření u spolkových drah zákonem Bundesschienenwegeausbaugesetz (zákon o modernizaci spolkových železničních tratí) a zveřejněným spolkovým rozpočtem. V případě železnic, které nejsou spolkové, se rozhodnutí řídí v souladu s platným zákonem o rozpočtu.

(4) Provozovatel dráhy musí přestat vybírat poplatky vybírané podle § 35 odst. 1 v případech, když:

1. nepředloží plán na zvýšení dopravní kapacity nebo
2. když pomocí opatření uvedených v plánu na zvýšení kapacity dráhy nebylo dosaženo žádného pokroku.

(5) Aniž by byl porušen odstavec 4, smí provozovatel dráhy nadále vybírat poplatky se souhlasem regulačního úřadu za podmínek, když:

1. plán na zvýšení kapacity dráhy nelze provést důvodů, které nemůže ovlivnit nebo
2. dostupné možnosti jsou ekonomicky a finančně neudržitelné.

(6) Dozorčí orgán sleduje dodržování povinností vyplývajících z předpisů o přetížených železnicích v souladu s odstavci 1 až 4 a v souladu s § 58. Po konzultaci s regulačním úřadem může dozorčí orgán přijmout opatření nezbytná k dodržení povinností. Orgán dozoru může vykonávat své příkazy v souladu s ustanoveními použitelnými na výkon správních opatření. Výše pokuty je až 500 000 eur.

1.2 SNB 2021 (Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2021)

- https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/schienennetz_benutzungsbedingungen/snb_2021-4609716

1.2.1 Přetížené železniční tratě

1.2.1.1 Postup

DB AG detekuje přetížené tratě nebo tratě, jejichž kapacita bude v dohledné budoucnosti vyčerpána, v souladu se směrnicí Spolkového úřadu pro železnice a Spolkové agentury pro síť ohledně „Přetížených železničních tratí“. Směrnice je k dispozici na stránkách Spolkové agentury.

www.bundesnetzagentur.de/cln_1411/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Schienenwege/schienenwege-node.de

V průběhu šesti měsíců po prohlášení úseku za přetížený, provede DB AG kapacitní analýzu dle § 58 zákona ERegG pro uvedené úseky. DB AG poté zhotoví v průběhu třech následujících měsíců návrh plánu zvýšení kapacity na daném úseku, který je zveřejněn po konzultaci s uživateli v souladu s § 59 zákona ERegG Spolkového úřadu pro železnice a Spolkové agentury pro síť. Návrh zveřejní DB Netz AG na internetové adrese: www.dbnetze.com/stellungnahmeverfahren

V průběhu následujícího jednoho měsíce od zveřejnění mají oprávněné subjekty možnost připomínkovat tento návrh.

1.2.1.2 Prohlášení infrastruktury za přetíženou a podmínky užívání

V souladu s § 55 zákona ERegG prohlašuje DB Netz AG traťové úseky za přetížené a stanovuje speciální podmínky užívání této infrastruktury.

Traťové úseky prohlášené společností DB Netz AG za přetížené a k nim platné podmínky užívání této infrastruktury jsou součástí dokumentu SNB v příloze 4.3.2. (od SNB 2022 je to příloha 4.6.2)

1.2.1.3 Detekce dalších přetížených úseků

O dalších kapacitně přetížených úsecích informuje DB Netz AG na internetové adrese: www.dbnetze.com/uels

1.2.1.4 Podmínky užívání a rámcové smlouvy

Výše uvedené ustanovení odstavce 1.2.1.1 (Postup) (SNB odst. 4.3.1) platí obdobně pro proces žádosti, zpracování a přidělování kapacit prostřednictvím rámcových smluv.

U tratí prohlášených za přetížené jsou změny rámcové smlouvy akceptovány, pouze pokud změny splňují Podmínky užívání. Toto platí i v případě, že se jedná jen o traťové úseky.

Ustanovení tohoto odstavce (Podmínky užívání a rámcové smlouvy) (SNB odst. 4.3.4) neplatí pro rámcové smlouvy, které byly uzavřeny před 15.04.2014.

1.2.2 Garantované jízdy

Pro železniční tratě, které jsou dle dokumentu SNB odstavce 4.3 prohlášené za přetížené nebo za v blízké budoucnosti pravděpodobně přetížené, nejsou zaručeny garantované jízdy.

1.2.3 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Společnost DB Netz AG zohlední určité meze konstrukčního prostoru jízdního řádu s ohledem na předchozí konzultace v souladu s bodem 4.3.5 dokumentu SNB.

Pokud není trasa objednána v segment osobní dálkové železniční dopravy jako Punkt-zu-Punkt-Verkehre (viz SNB odst. 6.2.1.2.8) nebo v segmentu nákladní železniční dopravy s označením „Z-Flex“ nebo „R-Flex“ (viz SNB odst. 6.2.1.4.8 a SNB odst. 6.2.1.4.9), pokusí se DB Netz AG vypracovat nabídku vlakových tras v následujících mezích konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylkách od objednaných jízdních dob) za podmínky, že tato trasa zahrnuje alespoň jeden traťový úsek, který je prohlášen za přetížený dle bodu SNB 4.3:

- u železniční osobní dopravy se získaným oprávněním (SNB – *Fahrlagenberatung (Testat)*): +/- 3 minuty,
- u železniční nákladní dopravy se získaným oprávněním: +/- 30 minut,
- u ostatních vlakových tras (např. železniční osobní doprava bez získaného oprávnění): +/- 30 minut,
- u ostatních vlakových tras (např. nákladní vlaky, lokomotivové vlaky bez získaného oprávnění): +/- 60 minut.

Pokud není trasa objednána v segment osobní dálkové železniční dopravy jako Punkt-zu-Punkt-Verkehre (viz SNB odst. 6.2.1.2.8) nebo v segmentu nákladní železniční dopravy s označením „Z-Flex“ nebo „R-Flex“ (viz SNB odst. 6.2.1.4.8 a SNB odst. 6.2.1.4.9), pokusí se DB Netz AG vypracovat nabídku vlakových tras v následujících mezích konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylkách od objednaných jízdních dob) za podmínky, že tato trasa nezahrnuje žádný traťový úsek, který je prohlášen za přetížený dle bodu SNB 4.3:

- u železniční osobní dopravy: +/- 3 minuty,
- u ostatních vlakových tras (např. nákladní vlaky, lokomotivové vlaky): +/- 30 minut.

Pro segment osobní dálkové železniční dopravy platí vždy meze konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) +/- 30 minut, pro segment nákladní železniční dopravy s označením „Z-Flex“ nebo „R-Flex“ platí vždy meze konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) +/- 30 minut.

Tvorba jízdního řádu v těchto mezích probíhá bez konzultace s žadatelem.

1.2.3.1 Kriterium Punkt-zu-Punkt

Obsahuje následující podmínky:

- nesmí mít objednané žádné přípoje v obsluhovaných zastávkách i stanicích; a
- při žádosti o vlakovou trasu v jízdním řádě musí poskytnout časovou flexibilitu mezi konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) ve smyslu odst. 4.2.1.6 dokumentu SNB +/- 30 minut s ohledem na čas odjezdu a příjezdu, tzn. celková volnost mezi konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) 60 minut.

1.2.3.2 Segmenty s označením „Z-Flex“

Oprávněné subjekty se sami rozhodnou, zda je vlaková trasa přiřazena k jednomu z tržních segmentů definovaných označením „Z-Flex“. To musí být uvedeno při žádosti o vlakovou trasu. Přiřazení však lze provést pouze pro celou trasu.

V tržních segmentech s označením „Z-Flex“ je poskytnuta vlakovým trasám nákladní dopravy časová flexibilita mezi konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) dle odst. 4.2.1.6 dokumentu SNB +/- 120 minut – toto se týká času odjezdu, času příjezdu a všech zákazníkem objednaných míst zastavení, tzn. celková mez konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchylky od objednaných jízdních dob) je 240 minut. Žádost o přidělení vlakových cest pro tržní segment s označením „Z-Flex“ nemůže být uskutečněna rámci kapacity rámcové smlouvy. Pokud je podána jiná žádost o přidělení vlakových cest v rámci kapacity rámcové smlouvy, požaduje DB Netz AG po oprávněném subjektu vyjasnění dle odst. 4.2.1.1 dokumentu SNB.

Segmenty s označením „Z-Flex“ jsou k dispozici pouze při žádosti o přidělení vlakové trasy do jízdního řádu.

1.2.3.3 Segmenty s označením „R-Flex“

Oprávněné subjekty se sami rozhodnou, zda je vlaková trasa přiřazena k jednomu z tržních segmentů definovaných označením „R-Flex“. To musí být uvedeno při žádosti o vlakovou trasu. Přiřazení však lze provést pouze pro celou trasu.

V tržních segmentech s označením „R-Flex“ je poskytnuta vlakovým trasám nákladní dopravy časová flexibilita mezi konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchyly od objednaných jízdních dob) dle odst. 4.2.1.6 dokumentu SNB +/- 120 minut – toto se týká času odjezdu, času příjezdu a všech zákazníkem objednaných míst zastavení, tzn. celková mez konstrukčního prostoru jízdního řádu (odchyly od objednaných jízdních dob) je 240 minut, stejně tak flexibility s ohledem na všechny možné trasy při zachování počátečního a cílového bodu. Pro konstrukci vlakové trasy je prostorově závazný pouze počáteční a cílový bod.

Pokud žádost o přidělení vlakové trasy obsahuje stanovené dopravní zastavení pro tvorbu vlakové trasy, nejedná se o prostorovou flexibilitu. Žádost o dopravní zastavení pro tvorbu vlakové trasy dopravních zastávek pro stavbu trasy nemá vliv na prostorovou flexibilitu za následujících podmínek:

- doba jízdy trasy přesahuje čtyři hodiny;
- pro každé čtyři hodiny jízdy je požádáno maximálně o jedno dopravní zastavení (bez udání konkrétního času); a
- jako důvody pro zastavení jsou akceptovány pouze výměna personálu a doba odpočinku pro strojvedoucího (viz Ril 402.0202A01, příloha 2.4.2 dokumentu SNB)

Pokud žádost o přidělení vlakové trasy pro segment s označením „R-Flex“ obsahuje také stanovené průjezdy a provozní zastavení, nebudou na ně brány ohledy při tvorbě vlakové trasy.

Žádost o přidělení vlakových cest pro tržní segment s označením „R-Flex“ nemůže být uskutečněna rámci kapacity rámcové smlouvy. Pokud je podána jiná žádost o přidělení vlakových cest v rámci kapacity rámcové smlouvy, požaduje DB Netz AG po oprávněném subjektu vyjasnění dle odst. 4.2.1.1 dokumentu SNB.

Segmenty s označením „Z-Flex“ jsou k dispozici pouze při žádosti o přidělení vlakové trasy do jízdního řádu.

1.2.4 Poplatek za přetížené tratě

V době přetížení tratě může být pro jednotlivé úseky tratí účtován další poplatek, který by reflektoval nedostatek kapacity.

DB Netz AG si vyhrazuje právo zavést takovýto příplatek v budoucích jízdních řádech pro železniční trasy uvedené v budoucím dokumentu SNB.

Během platnosti tohoto SNB (2021) není vybírán žádný poplatek za přetížené železniční trasy.

1.3 Přetížené tratě 2020

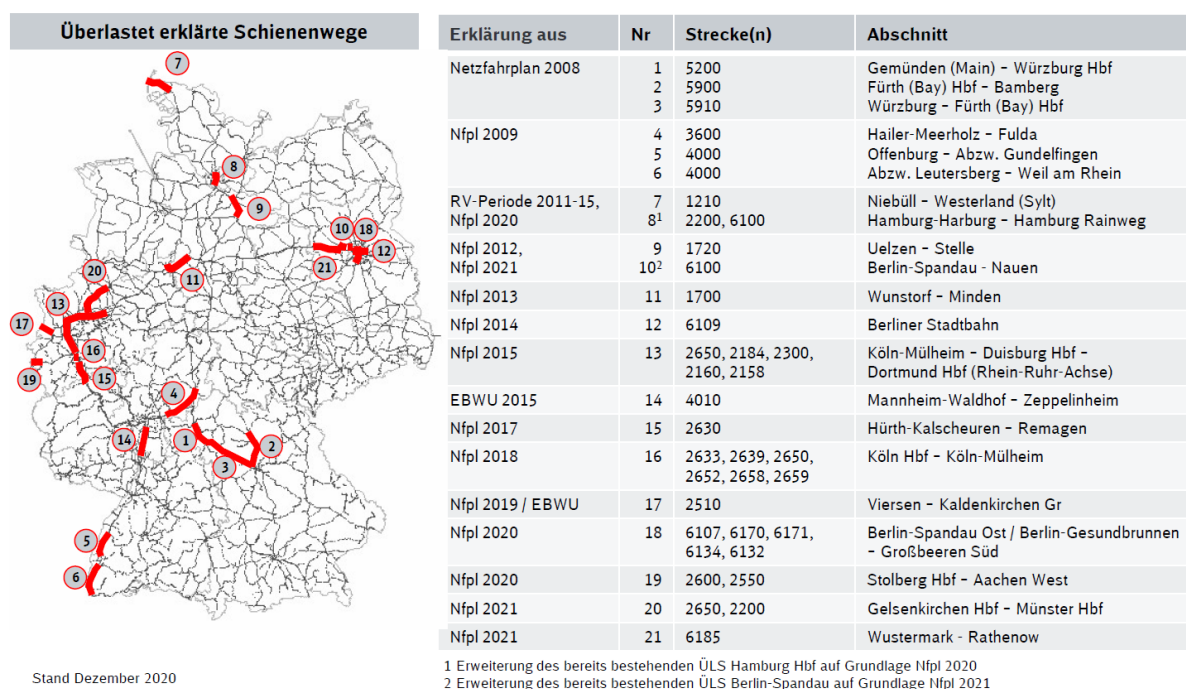
- https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/ueberlastete_schienenwege-1369242

Zde můžete najít souhrn všech železničních tratí, které jsou dle dokumentu SNB odst. 4.3.2 prohlášené za přetížené.

V souladu se směrnicí Spolkového úřadu pro železnice a Spolkové agentury pro síť ze dne 14.11.2016 byly následující traťové úseky dle definice § 1 zákona ERegG a aplikování §§ 55, 58 - 59 téhož zákona prohlášeny od data 01.12.2020 za přetížené

- trať č. 2650 Gelsenkirchen Hbf – Wanne-Eickel Hbf
- trať č. 2200 Wanne-Eickel Hbf – Münster Hbf
- trať č. 6100 Berlin-Spandau – Nauen
- trať č. 6185 Wustermark – Rathenow

Pro tyto traťové úseky provede DB AG kapacitní analýzu v souladu s § 58 zákona ERegG a vypracuje plány zvýšení kapacity dráhy v souladu s § 59 zákona ERegG.



Obrázek 1 – Přehled všech tratí prohlášených za přetížené, stav prosinec 2020

Tabulka 1 – Přehled přetížených tratí a k nim platné podmínky užívání – platné od 12. 12. 2021

Trať č.	Trať / traťový úsek	Podmínky užívání
1210	Niebuß – Westerland (Sylt)	Nejsou k dispozici
1700	Wunstorf - Minden	K dispozici
1720	Uelzen - Stelle	K dispozici
2200	Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf	Zatím nejsou k dispozici
2158	Bochum Hbf – Dortmund Hbf	K dispozici
2160	Essen Hbf – Bochum Hbf	K dispozici
2184	Duisburg Hbf – Mülheim (Ruhr) Hbf	K dispozici
2300	Mühlheim (Ruhr) Hbf – Essen Hbf	K dispozici
2650	Köln-Mülheim – Duisburg Hbf (Fernbahn)	K dispozici
2510	Viersen – Kaldenkirchen Gr	K dispozici

2633, 2639, 2650, 2652, 2658 und 2659	Köln Hbf – Köln-Mülheim	K dispozici
3600	Hailer-Meerholz – Fulda	K dispozici
4000	Offenburg – Abzw. Gundelfingen	K dispozici
4000	Abzw. Leutersberg – Weil am Rhein	K dispozici
4010	Mannheim-Waldhof – Zeppelinheim	K dispozici
5200	Gemünden (Main) – Würzburg	K dispozici
5900	Knoten Fürth (Bay) – Bamberg	K dispozici
5910	Würzburg – Fürth (Bay)	K dispozici
6100	Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg	Zatím nejsou k dispozici
6109	Berlin Ostbahnhof – Berlin Charlottenburg (Berliner Stadtbahn)	Zatím nejsou k dispozici
6107	Berlin Hbf (tief) – Berlin-Spandau Ost	Zatím nejsou k dispozici
6132	Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd	Zatím nejsou k dispozici
6134	Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz	Zatím nejsou k dispozici
6170	Berlin-Wedding Abzw. – Berlin-Gesundbrunnen	Zatím nejsou k dispozici
6171	Berlin-Wedding Abzw. – Berlin Südkreuz	Zatím nejsou k dispozici
2550	Aachen Hbf – Aachen West	Zatím nejsou k dispozici
2600	Stolberg Hbf – Aachen Hbf	Zatím nejsou k dispozici
2630	Hürth-Kalscheuren – Remagen	K dispozici

1.4 Přetížené železnice

- https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Schienenwege/schienenwege-node.html

Detekce přetížených tratí nebo výhledově přetížených tratí má právní podklad v předpisech Spolkového úřadu pro železnice a Spolkové agentury pro síť.

Dotčené traťové úseky jsou zveřejněny jako příloha k dokumentu SNB. Do šesti měsíců po prohlášení traťového úseku za přetížený je zpracována kapacitní analýza a plán na zvýšení kapacity dráhy (PEK).

Plán na zvýšení kapacity dráhy (PEK) je zveřejněn jako návrh na internetové adrese www.dbnetze.com/uels, aby k němu mohli oprávnění uživatelé zasílat své připomínky.

V důsledku přetížení může dojít k provozním, infrastrukturním opatřením a k opatřením v podobě snížení poplatků. Je třeba věnovat zvláštní pozornost provozním předpisům, o kterých se lze informovat v aktuálním dokumentu SNB.

1.5 Plán na zvýšení kapacity dráhy

V této kapitole bude konkrétněji představen plán na zvýšení kapacity dráhy přetíženého úseku Wunstorf – Minden (trať č. 1700). Další tyto plány jsou zveřejněny na

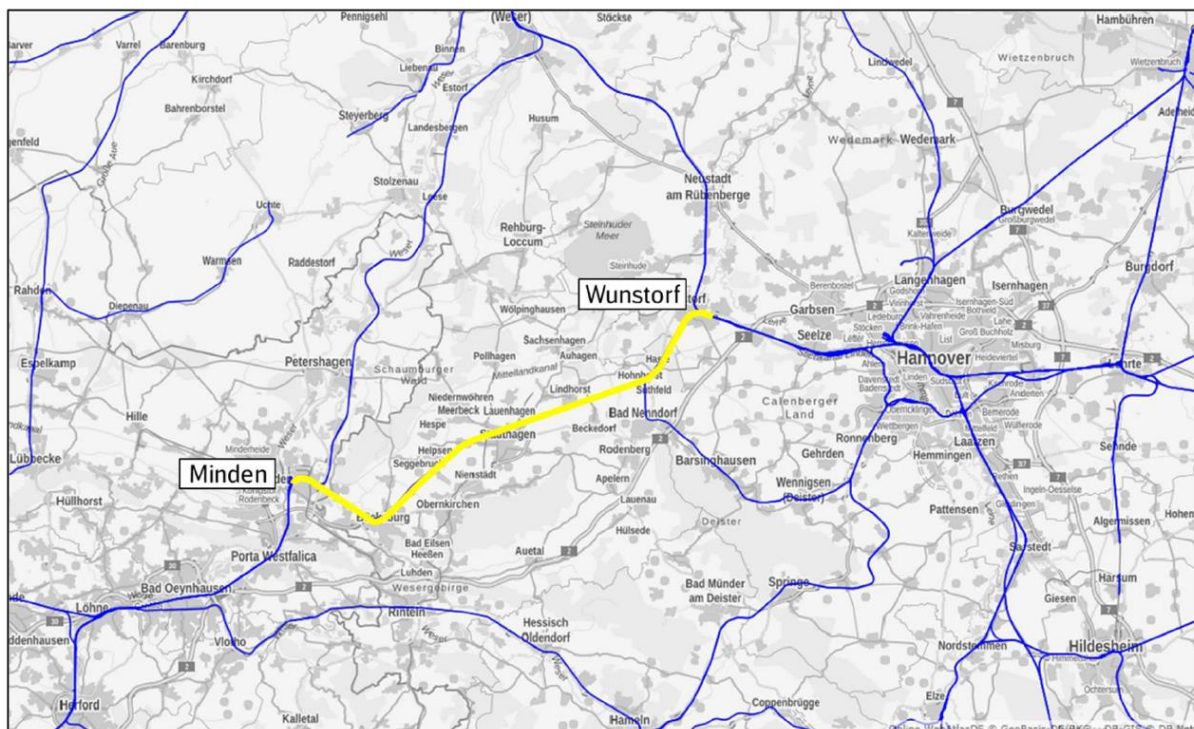
internetové

adrese:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/pek_aktuelle_veroeffentlichungen-1369240

Wunstorf – Minden (trať č. 1700)

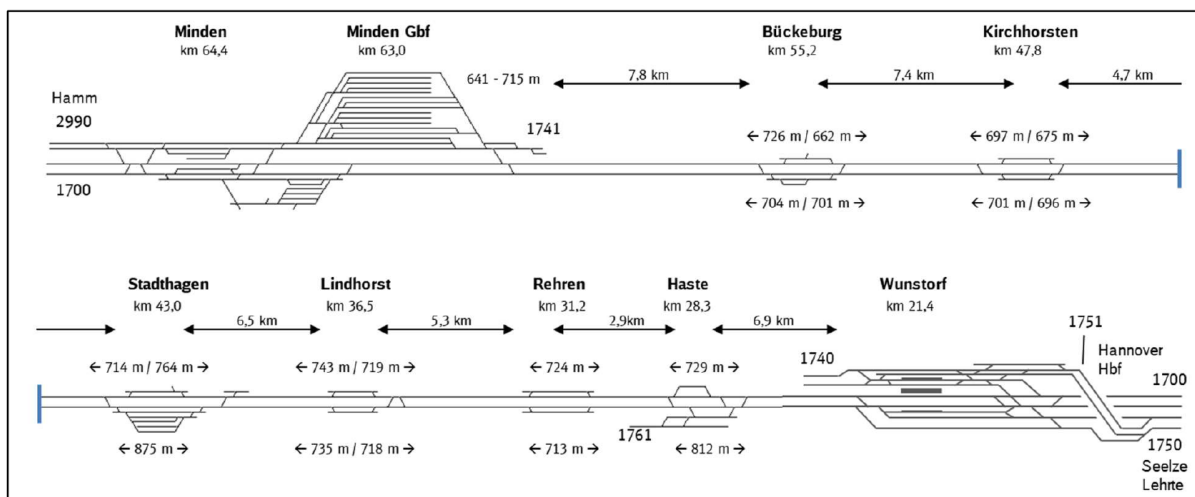
- https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5564406/831d988d4cadfa2046819e64ed964e2e/pek_strecke_1700-data.pdf
- tento traťový úsek byl prohlášen za přetížený dne 10. 12. 2012
- kapacitní analýza byla dokončena 14. 6. 2013 a zveřejněna v prosinci 2013



Obrázek 2 – Poloha přetížené trati v železniční síti

1.5.1 Popis trati

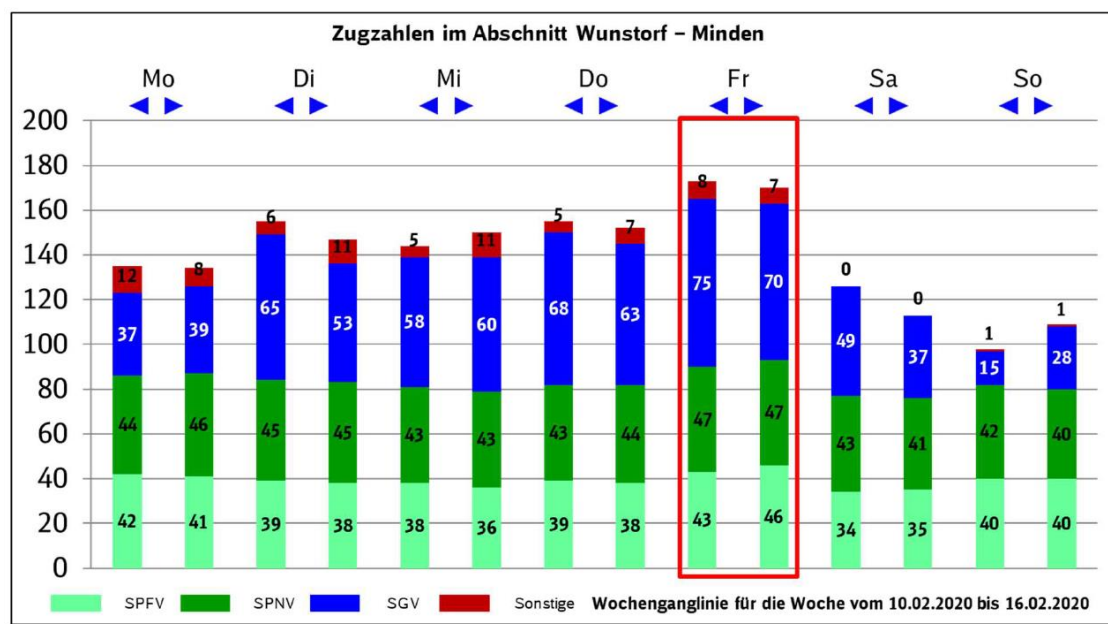
- dvoukolejná elektrizovaná železniční trať
- traťová rychlost až 200 km/h
- součástí důležitého nákladního koridoru (West-Ost-Güterverkehrsmagistrale)
- spojuje Hannover se západem Německa
- předjíždění umožněno v Haste, Rehren, Lindhorst, Stadthagen, Kirchhorsten, Bückeburg und Minden Gbf



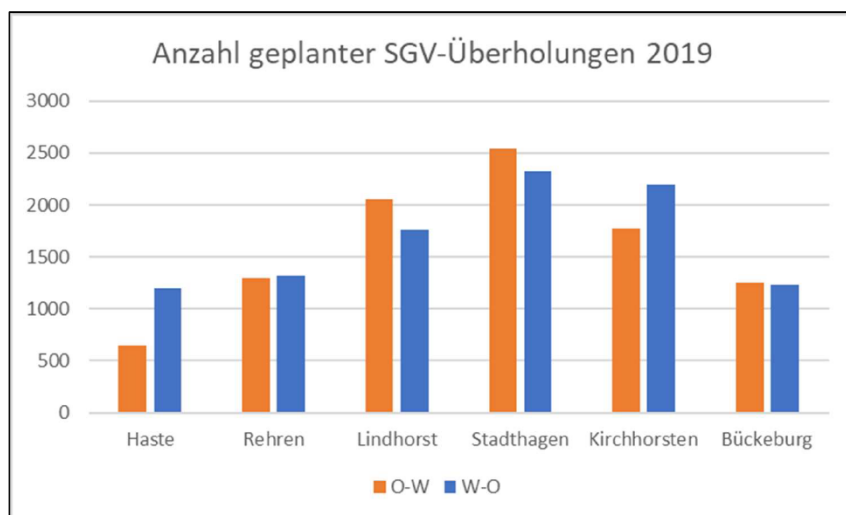
Obrázek 3 – Traťové schéma úseku Wunstorf – Minden

1.5.2 Popis provozu

- zastoupeny jsou všechny tři složky provozu – dálková doprava (SPFV), regionální doprava (SPNV), nákladní doprava (SGV)
- na **Obrázek 4** jsou uvedeny i ostatní druhy jízdy (Sonstige)
- druhý graf (**Obrázek 5**) obsahuje počty předjíždění nákladních vlaků v jednotlivých stanicích
- další dva obrázky (**Obrázek 6 a Obrázek 7**) zobrazují počet vlaků k únoru 2020 a prognózu počtu vlaků na rok 2030



Obrázek 4 – Počty vlakov v týždni od 10.02.2020 do 16.02.2020 v úseku Stadthagen – Minden Gbf



Obrázek 5 – Počty plánovaných předjíždění nákladních vlaků mezi Wunstorf a Minden v roce 2019

Streckenabschnitt	Anzahl Züge (6-22 Uhr) in Summe beider Richtungen ¹			
	SPFV	SPNV	SGV ²	Gesamt
1700 Wunstorf – Haste	83	78	86	247
1700 Haste – Stadthagen	83	78	85	246
1700 Stadthagen – Minden Gbf	84	78	90	252
1700 Minden Gbf – Minden Pbf	84	58	43	185

¹⁾ Quelle: DB Netz AG, Stand Februar 2020

²⁾ In den Zahlen des SGV sind bereits Triebfahrzeugfahrten enthalten

Obrázek 6 – Počty vlaků (6-22 h) v jednotlivých traťových úsecích v obou směrech, stav k únoru 2020

Streckenabschnitt	Anzahl Züge (6-22 Uhr) in Summe beider Richtungen ¹			
	SPFV ²	SPNV	SGV	Gesamt
1700 Wunstorf – Haste	0	78	100	178
1700 Haste – Stadthagen	0	78	100	178
1700 Stadthagen – Verknüpfung NBS	0	78	98	176
1700 Verknüpfung NBS – Minden Gbf	29	78	98	195
1700 Minden Gbf – Minden Pbf	29	78	2	109

¹⁾ Quelle: BVWP – Prognose 2030

²⁾ Unterstellt wird die Trassierung der Mehrzahl der SPFV-Züge über eine NBS Hannover – Bielefeld

Obrázek 7 – Počty vlaků (6-22 h) v jednotlivých traťových úsecích v obou směrech, prognóza k roku 2030

1.5.3 Detekovaná úzká hrdla

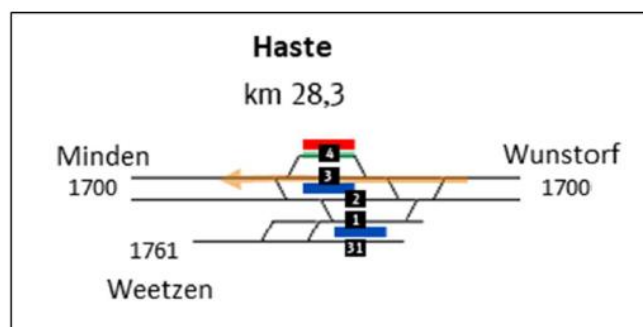
Tabulka 2 – Přehled detekovaných úzkých hrdel na předmětné trati

Úzké hrdlo	Oblast	Popis
1	Wunstorf – Minden (celá přetížená trať)	• velmi vysoký počet vlaků • velké rychlostní rozdíly
2	Haste, Rehren, Lindhorst, Stadthagen, Kirchhorsten, Bückeburg	• užitečné dílky předjízdných kolejí jsou nižší než stanovená délka 740 m
3	Wunstorf	• kolize jízd vlivem úrovněvého křížení
4	Haste	• kvůli chybějícímu nástupišti je předjíždění pomalejšího vlaku realizováno na předjízdné koleji s nižší rychlostí
5	Stadthagen	• kvůli chybějícím výhybkám pro nákladní dopravu není dosaženo optimální kapacity
6	Minden	• jednokolejné napojení nákladového obvodu v žst. Minden Gbf • kvůli chybějícímu nástupišti v žst. Minden PbF je předjíždění pomalejšího vlaku realizováno na předjízdné koleji s nižší rychlostí

1.5.4 Navržená opatření – střednědobá

1.5.4.1 Zřízení nástupiště u koleje č. 4 v žst. Haste

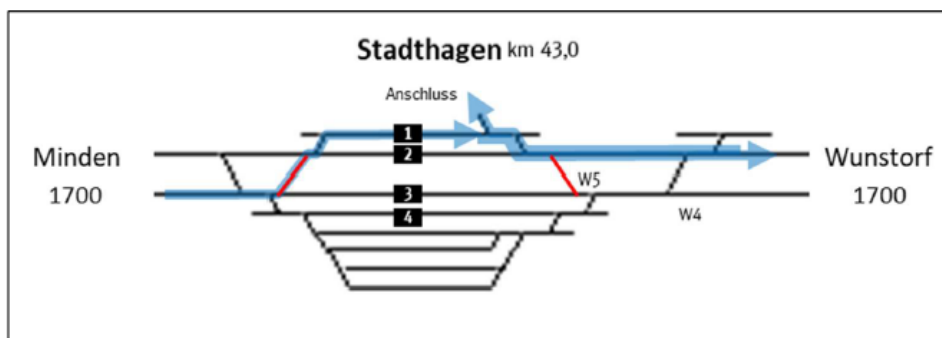
- umožnění předjetí regionální osobní dopravy dálkovou osobní dopravou
- zkrácení jízdní doby pro dálkovou dopravu o 1,4 minuty
- zredukováno může být také následné mezidobí regionální dopravy



Obrázek 8 – Zřízení nástupiště v žst. Haste umožní předjíždění regionální dopravy po průběžné traťové koleji

1.5.4.2 Vložení nových výhybek v žst. Stadthagen

- zlepšení pro nákladní vlaky, které mají start nebo cíl v žst. Stadthagen
- pokles manipulačních jízd omezujících kapacitu
- lepší operativnost při mimořádnostech



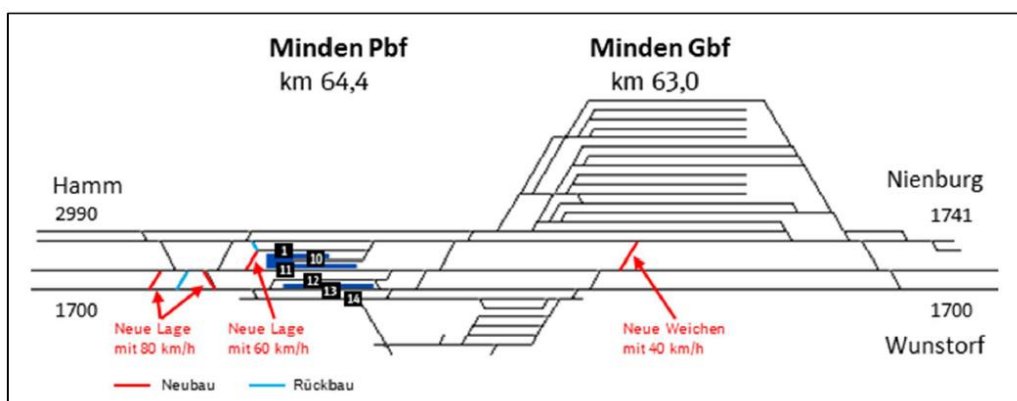
Obrázek 9 – Vložení nových výhybek v žst. Stadthagen bude znamenat menší kapacitní omezení

1.5.4.3 Navýšení počtu využívání předjízdňných kolejí v železničních stanicích v traťovém úseku

- umožnění více předjíždění dlouhých nákladních vlaků (740 m)
- lepší operativnost

1.5.4.4 Opatření v rámci elektronického stavědla v žst. Minden

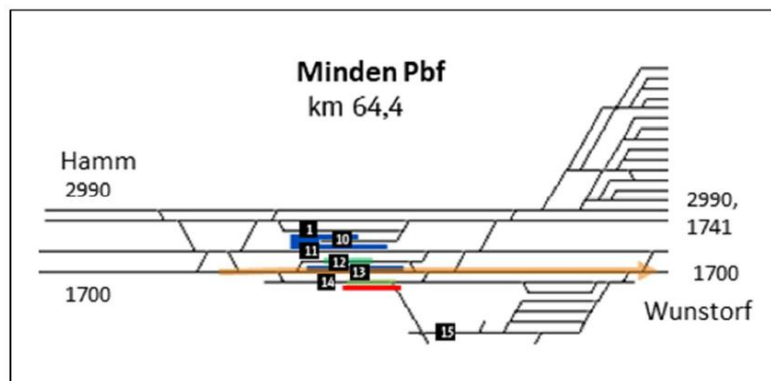
- pomocí úpravy kolejíště (vložením nových výhybek a demontáží některých výhybek) dojde ke zvýšení rychlosti ve stanici a k lepší operativnosti
- navýšení počtu vlaků až o 6 v časovém období mezi 6-22 h



Obrázek 10 – Zlepšení kolejového uspořádání v žst. Minden

1.5.4.5 Zřízení nástupiště u koleje č. 14 v žst. Minden

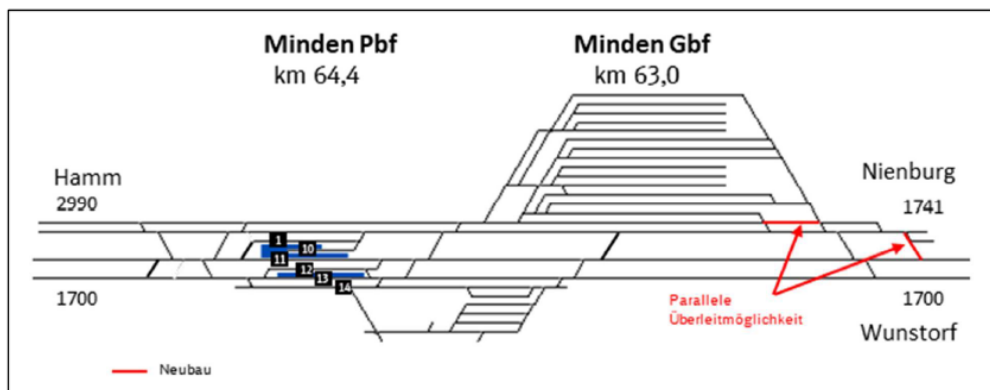
- zlepšení předjíždění
- umožnění předjetí regionální osobní dopravy dálkovou osobní dopravou
- zkrácení jízdní doby pro dálkovou dopravu o cca 1 minutu



Obrázek 11 – Zřízení nástupiště v žst. Minden umožní předjíždění regionální dopravy po průběžné traťové koleji

1.5.4.6 Lepší možnosti propojení tratí č. 1700 a 2990 ve východním zhlaví žst. Minden Gbf

- zřízení nových propojení obou tratí
- další zlepšení operativnosti v žst. Minden Gbf



Obrázek 12 – Paralelní propojení tratí umožní zvýšení flexibility v uzlu Minden

1.5.5 **Navržená opatření – dlouhodobá**

1.5.5.1 Modernizace/novostavba trati Hannover – Bielefeld

- novostavba dvoukolejné trati + modernizace současné trati č. 1700
- cílem je umožnění tzv. Německého-taktu (Deutschland-Takts) a zvýšení počtu vlaků v osobní i nákladní dopravě

1.5.5.2 Modernizace úseku Hameln – Elze v rámci modernizace Lehrte / Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg

- díky elektrizaci vznikne jižní objízdna trasa uzlu Hannover a přetíženého úseku Minden – Wunstorf a Lehrte - Braunschweig pro nákladní vlaky jedoucí na trase Porúří – střední Německo

1.5.5.3 „Kasseler Kurve“

- propojení tratí Altenbeken – Kassel a severo-jížní trati, aby byl umožněn přímý průjezd
- vytvoření vhodných podmínek této objízdny trasy k trase Wunstorf – Minden

1.5.6 Navržená opatření – provozní

1.5.6.1 Alternativní řešení

- alternativní trasa přes Altenbeken a Kassel nebo přes oblast Hannoveru dále na východ
- trasa Hamm - Altenbeken - Hannover může poskytnout snížit počty vlaků až o 12 za den a směr
- využití trasy Hamm - Altenbeken - Paderborn - Kassel - Halle (Saale) může potenciálně pojmout až 24 tras denně a ve směru od přetížené železnice Wunstorf – Minden

1.5.6.2 Ustanovení ohledně délky nákladních vlaků

- Nejkratší užitečná délka předjízdne kolej na trati mezi Wunstorfem a Mindenem je 696 m. Nákladní vlaky, které nepřesahují tuto délku, mohou používat všechny tyto předjízdne koleje. To umožňuje maximální možnou flexibilitu při vytváření plánů a provozní implementaci. V případě konfliktu by při přidělování tras vlaků měly mít přednost vlaky nákladní, které nejsou delší než 696 m.

1.5.7 Ustanovení ohledně využívání trati

1.5.7.1 Alternativní řešení

- Pokud nelze bezkonfliktně přidělit trasy vlaků na trati Minden - Wunstorf, která byla prohlášena za přetíženou, pokusí se společnost DB Netz AG najít alternativní trasy pro železniční nákladní dopravu přes jiné tratě:
 - A) Hamm - Altenbeken - oblast Hannoveru (nebo opačným směrem)
 - B) Hamm - Altenbeken - Kassel - Halle (Saale) (nebo opačným směrem)

1.5.7.2 Ustanovení ohledně délky nákladních vlaků

- V případě konfliktu při přidělení vlakové trasy platí následující ustanovení:
 - V případě konfliktu mezi nákladním vlakem s celkovou délkou vlaku do 696 m a nákladním vlakem s celkovou délkou vlaku nad 696 m je upřednostněn nákladní vlak s celkovou délkou do 696 m.
 - V případě konfliktu mezi dvěma nákladními vlaky s celkovou délkou vlaku mezi 696 m a 740 m je upřednostněn kratší nákladní vlak.

1.5.8 Zhodnocení opatření

Hodnocení je provedeno pomocí sedmistupňové škály. Hodnotící škála se pohybuje od „---“ (velmi málo) přes „o“ (neutrální) až po „+++“ (velmi hodně).

Finanční náklady jsou hodnoceny pouze negativně, přičemž „---“ znamená nejvyšší finanční náklady.

Tabulka 3 – Zhodnocení infrastrukturních opatření

Infrastrukturní opatření								
Označení	Název opatření	Náklady (mil. €)	Přínos pro dálkovou dopravu	Přínos pro regionální dopravu	Přínos pro nákladní dopravu	Kvalita provozu	Efekt na kapacitu	Účinnost od
I-1	Zřízení nástupiště u koleje č. 4 v žst. Haste	-	++	+	0	+	0	neuvedeno
I-2	Vložení nových výhybek v žst. Stadthagen	-	0	0	+	+	0	neuvedeno
I-3	Navýšení počtu využívání předjízdnych kolejí v železničních stanicích v traťovém úseku	--	+	0	++	++	3-14 tras (6-22 h)	neuvedeno
I-4	Opatření v rámci elektronického stavebního v žst. Minden	--	+	++	+	++	6 tras (6-22 h)	od 2027
I-5	Zřízení nástupiště u koleje č. 14 v žst. Minden	--	++	+	0	+	0	neuvedeno
I-6	Lepší možnosti propojení tratí č. 1700 a 2990 ve východním zhlaví žst. Minden Gbf	--	+	+	+	++	0	neuvedeno
I-7	Modernizace/novostavba trati Hannover – Bielefeld	---	+++	++	++	+++	+++	neuvedeno
I-8	Modernizace úseku Hammeln - Elze	--	0	0	++	++	++	neuvedeno
I-9	„Kasseler Kurve“	--	0	0	++	++	++	2029

Tabulka 4 – Zhodnocení provozních opatření

Provozní opatření								
Označení	Název opatření	Náklady (mil. €)	Přínos pro dálkovou dopravu	Přínos pro regionální dopravu	Přínos pro nákladní dopravu	Kvalita provozu	Efekt na kapacitu	Účinnost od
F-1	Alternativní řešení (alternativní trasy pro nákladní dopravu)	0	+	+	0	+	Až 24 tras / den	již účinné
F-2	Ustanovení ohledně délky nákladních vlaků	0	0	0	0	+	+	2022

2 ÖBB

2.1 Legislativa

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), Fassung vom 22.12.2020

- <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302&FassungVom=2020-12-22>

V tomto zákoně jsou definovány záležitosti, které se týkají železničních tratí prohlášených za přetížené. Konkrétnější údaje jsou uvedené v aktuálním vydání dokumentu SNNB.

Umístění v zákoně:

- 6. Teil: Regulierung des Schienenverkehrsmarktes
 - 2. Hauptstück: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und -leistungen
 - 2. Abschnitt: Zuweisung von Fahrwegkapazität
 - § 65c. Überlastete Eisenbahninfrastruktur
 - § 65d. Kapazitätsanalyse
 - § 65e. Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

2.1.1 Přetížená železniční infrastruktura

§ 65c. (1) V případech, kdy po koordinaci žádostí o přidělení kapacity tratě v přiměřeném rozsahu nelze vyhovět žádostem od subjektů oprávněných ke sledování kapacity pro přidělení kapacity dráhy, které by musely být zohledněny při sestavování jízdního řádu sítě, a po konzultaci se žádajícími příjemci kapacity tratě, musí orgán přidělující dopravní kapacitu tuto železniční infrastrukturu neprodleně prohlásit za přetíženou. Toto platí také u železniční infrastruktury, u níž se dá předpokládat, že její kapacita bude v blízké budoucnosti nedostatečná.

(2) Pokud je železniční infrastruktura prohlášena za přetíženou, musí provozovatel dráhy provést kapacitní analýzu (§ 65d), jestliže již nebyl představen plán na zvýšení kapacity dráhy (§ 65e).

(3) Pokud nebyly vybírány poplatky podle § 67a nebo pokud nebylo jimi dosaženo uspokojivého výsledku a železniční infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, musí orgán přidělující dopravní kapacitu zohlednit při tvorbě jízdního řádu nediskriminační podmínky a přidělovat kapacitu v souladu s následujícím pořadím:

1. žádosti o přidělení stanovené kapacity v souladu s § 63 odst. 2 zákona EISbG
2. žádosti o přidělení kapacity pro potřeby plnění závazků veřejné služby v osobní dopravě během dopravní špičky
3. další žádosti o přidělení kapacity v souladu s § 65c odst. 3 zákona EISbG v pořadí podle úrovně společenského prospěchu železniční dopravy; nákladní doprava, zejména mezinárodní nákladní doprava, má vyšší společenský přínos než osobní doprava

(4) Postupy, které je třeba dodržet, jedná-li se o infrastrukturu prohlášenou za přetíženou, a přidělovací kritéria, která mají být aplikována, jsou stanoveny v dokumentu SNNB.

2.1.2 Kapacitní analýza

§ 65d. (1) Účelem kapacitní analýzy je stanovit úzká hrdla na železniční infrastrukturu, která zabraňují adekvátním způsobem vyhovět žádostem o přidělení kapacity infrastruktury, a vysvětlit, jak lze vyhovět dalším požadavkům. V analýze musí být stanoveny důvody přetížení a uvedena možná krátkodobá a střednědobá nápravná opatření.

(2) Předmětem analýzy je železniční infrastruktura, provozní postupy, charakter různých prováděných železničních služeb a důsledky všech těchto faktorů na kapacitu dráhy. Mezi opatření, která je nutno posoudit, patří zejména objízdné trasy železniční dopravy, odložení termínů služeb železniční infrastruktury, omezení traťové rychlosti a zlepšení železniční infrastruktury.

(3) Kapacitní analýza musí být dokončena do šesti měsíců poté, co je železniční infrastruktura prohlášena za přetíženou.

2.1.3 Plán na zvýšení kapacity dráhy

§ 65e. (1) Během šesti měsíců od dokončení kapacitní analýzy je po konzultaci s příslušnými oprávněnými subjekty, jimiž byly přiděleny vlakové trasy na dotčené přetížené infrastrukturu, představen plán na zvýšení kapacity dráhy. V něm jsou uvedeny:

1. důvody přetížení;
2. očekávaný budoucí vývoj provozu;
3. omezení rozvoje železniční infrastruktury;
4. možná opatření a náklady na zvýšení dopravní kapacity, včetně očekávaných změn poplatků za infrastrukturu.

(2) Na základě CBA analýzy identifikovaných možných opatření (odst. 1 č. 4) je třeba určit, jaká opatření mají být přijata ke zvýšení kapacity infrastruktury; včetně harmonogramu provádění těchto opatření.

(3) Provozovatel dráhy musí přestat vybírat poplatky vybírané podle § 67a v případech, když:

1. nepředloží plán na zvýšení kapacity dráhy nebo
2. když pomocí opatření uvedených v plánu zvýšení dopravní kapacity nebylo dosaženo žádného pokroku.

(4) Provozovatel dráhy může však nadále tyto poplatky vybírat se souhlasem železniční kontrolní komise za podmínek, když:

1. plán na zvýšení kapacity dráhy nelze provést důvodů, které jsou mimo rámec jeho možností nebo
2. možná opatření jsou ekonomicky a finančně neudržitelná.

2.2 SNNB 2021 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021)

- <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftspartner/schienennetz/snnb/snnb-2021/schienennetz-nutzungsbedingungen-2021.pdf>

2.2.1 Pravidla přidělování

Pravidla přidělování vlakových tras na železniční infrastrukturu, která byla v souladu s § 65c zákona EisbG prohlášena za přetíženou, se řeší v následujícím pořadí:

1. žádosti o přidělení stanovené kapacity v souladu s § 63 odst. 2 zákona EisbG (viz SNNB – kapitola 4.4.1.2).
2. žádosti o přidělení kapacity pro potřeby plnění závazků veřejné služby v osobní dopravě během dopravní špičky v souladu s § 65c odst. 3 zákona EisbG
3. další žádosti o přidělení kapacity v souladu s § 65c odst. 3 zákona EisbG v pořadí podle úrovně společenského prospěchu železniční dopravy; nákladní doprava, zejména mezinárodní nákladní doprava, má vyšší společenský přínos než osobní doprava
4. žádosti o přidělení kapacity na základě rámcové smlouvy s využitím dopravních tras uvedených v rámcové smlouvě za účelem vytvoření bezkonfliktního jízdního řádu (SNNB – kapitola 4.4.4)

Traťové úseky, které jsou v souladu s § 65c zákona EisbG prohlášeny za přetížené, jsou uvedeny v SNNB odst. 4.4.3. Doba dopravní špičky je stanovena mezi 05:00 – 09:00 a mezi 15:00 – 19:00.

2.2.2 Přetížená železniční infrastruktura

Následující traťové úseky jsou v souladu s § 65c odst. 1 zákona EisbG prohlášeny za přetížené:

- Mödling – Wien Meidling

Informace k příplatku za přetížené železniční tratě dle § 67a zákona EisbG uvedeny v následující podkapitole (SNNB odst. 6.1.1).

2.2.3 Poplatek za přetíženou železniční infrastrukturu (Zugkm = vlkm)

Příplatek reflektuje nedostatek kapacity na určitém traťovém úseku v dobách, kdy jsou tyto úseky prohlášeny za přetížené.

Příplatek za přetížené železniční tratě je účtován v souladu s § 67a zákona EisbG za následující traťové úseky v uvedených časových dobách:

- Hetzendorf (Het) – Mödling (Md) v pracovní dny (kromě soboty) v době dopravní špičky (viz kapitola 2.2.1 Pravidla přidělování (SNNB – kapitola 4.4.1.3 b))

Nr.	Zu- und Abschlüge	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.1.3.1.a	Triebfahrzeugfaktor Kategorie A (gleisschonend)	Zugkm	-0,0285
1.1.3.1.b	Triebfahrzeugfaktor Kategorie B	Zugkm	0,0000
1.1.3.1.c	Triebfahrzeugfaktor Kategorie C (gleisbelastend)	Zugkm	0,0341
1.1.4.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	Zugkm	1,3667
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/- 0,6164
1.1.6	Lärmbonus ¹⁹	Achskm	0,01

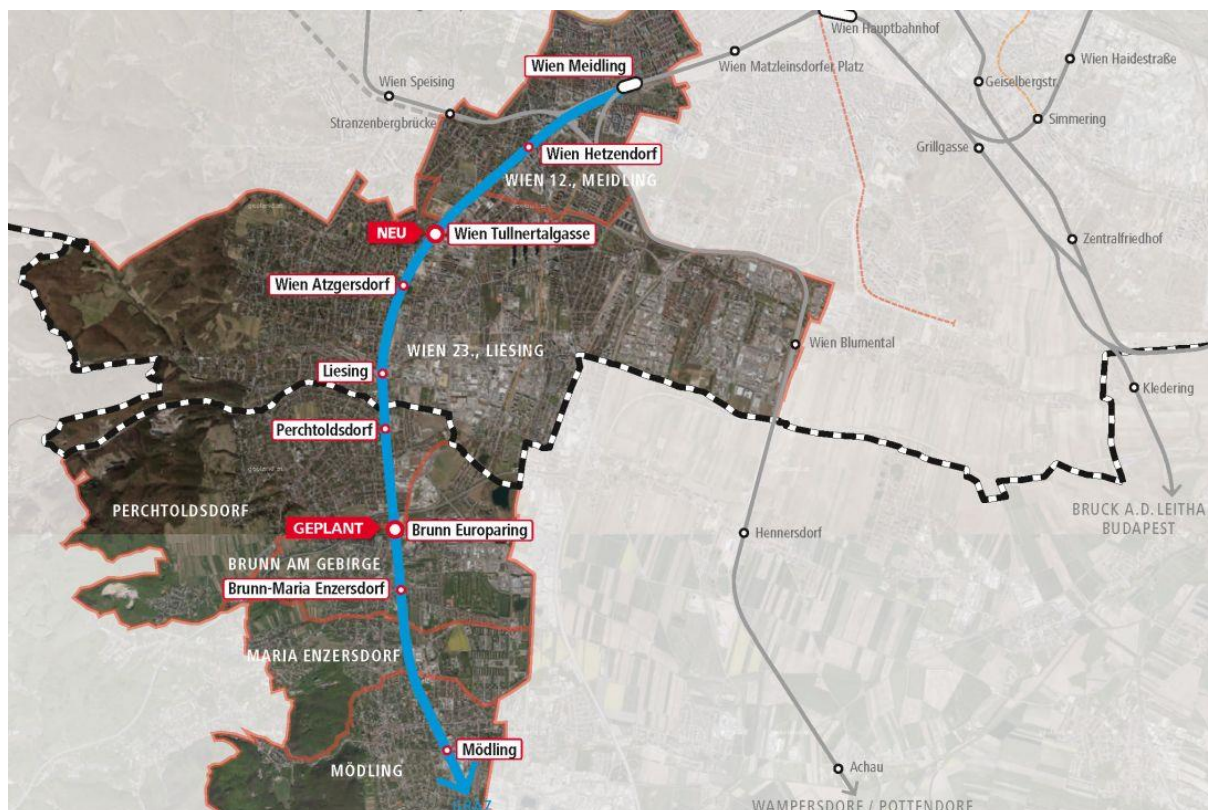
Obrázek 13 – Poplatky a slevy

2.3 Modernizace trati Wien Meidling – Mödling

- <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/ausbau-meidling-moedling/rund-um-die-planung>

2.3.1 Popis stavby

Modernizací současné trati dojde ke vzniku čtyřkolejné trati mezi Wien Meidling a Mödling a stavbě dvou nových zastávek. Tím se zatraktivní železniční spojení na jih od Vídně.



Obrázek 14 - Schéma modernizace trati Wien Meidling a Mödling

2.3.2 Nová kapacita do nové městské čtvrti

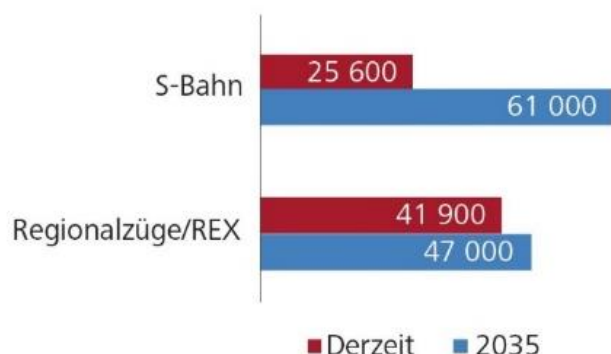
Aby mohla být pokryta zvyšující se poptávka po výkonném napojení jižní oblasti od Vídně na hlavní město pomocí přidání dalších spojů u S-Bahn a v regionální dopravě, musí být vytvořena nová kapacita pro tyto spoje. Té bude docíleno následovně: přidáním dalších dvou kolejí pro oddělení S-Bahn od rychlé železniční dopravy, čímž by se zkrátil aktuální takt u S-Bahn. Nové zastávky Wien Tullnertalgasse a Brunn Europaring nabídnou více lidem snadný přístup k veřejné dopravě, a to i díky přímému napojení na linky metra U6 (Bahnhof Meidling), U2 (Matzleinsdorfer Platz; od roku 2027) a U1 (Wien Hauptbahnhof).

2.3.3 Ekologická doprava

Optimální napojení cyklostezek a autobusových linek na nové zastávky, stejně tak i rozšíření a výstavba nových parkovišť P+R výrazně umožní snadnější a ekologické dojíždění mezi Vídní a Dolním Rakouskem bez použití automobilů. Zrušení dvou úrovněvých přejezdů v Mödlingu navíc zajistí plynulejší městský provoz, odstraní se zbytečné dopravní kongesce a zvýší se bezpečnost silničního provozu.

2.3.4 Harmonogram stavby

Od roku 2022 je plánováno posuzování v rámci procesu EIA. Podle aktuálního stavu projektu by mohla realizace stavby začít v roce 2027. Bude-li to možné, bude stavba probíhat bez přerušení současného provozu, aby se omezení dotknulo cestujících co nejméně. Případné nutné výluky budou zveřejněny dostatečně včas.



Obrázek 15 – Stále více lidí bude využívat S-Bahn: prognóza na školní den v roce 2035 na základě dnešních dat (denní průměrná hodnota v úseku Meidling-Hetzendorf)

3 SBB

3.1 Legislativa

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (Stand am 1. Januar 2021) (NZV)

- <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1999/142/de>

V tomto dokumentu jsou definovány záležitosti, které se týkají železničních tratí prohlášených za přetížené. Konkrétnější údaje jsou uvedené v aktuálním vydání dokumentu NWS.

Umístění v dokumentu:

- 4. Abschnitt: Trassenvergabe
 - Art. 12a Überlastete Strecken

3.1.1 Art. 12a Přetížené tratě

- 1 Nemůže-li úřad pro přidělování vlakových tras vyhovět žádostem o přidělení vlakové trasy z důvodu nedostatečné kapacity na trati, je trať prohlášena za přetíženou.
- 2 Pokud jsou k dispozici alternativní trasy, které nejsou prohlášeny za přetížené, jsou tyto trasy nabízeny jako náhrada za přetížené.
- 3 *Zrušeno dle odst. 14 nařízení ze dne 13.05.2020 s účinností 01.01.2021*
- 4 V případě přetížení trasy určí úřad pro přidělování vlakových tras za účasti dotčeného provozovatele infrastruktury důvody v kapacitní analýze a stanoví krátkodobá a střednědobá opatření k odstranění přetížení. Během tří měsíců po prohlášení traťového úseku za přetížený zveřejní kapacitní analýzu. Opatření uvedená v této analýze mohou být pro uživatele prohlášena jako závazná.
- 5 Během šesti měsíců od dokončení kapacitní analýzy musí provozovatel dráhy předložit Spolkovému úřadu dopravy plán na zvýšení kapacity dráhy na předmětné trati.
- 6 Spolkový úřad dopravy předá tento plán uživatelům přetížené trati. Dále plán schválí, nebo požaduje jeho změnu.

3.2 NWS 2021 (Network Statement 2021)

- https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizkMnKx4fwAhVUwAIHHRLvBSIQFjABegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fcompany.sbb.ch%2Fcontent%2Fdam%2Finternet%2Fcorporate%2Fde%2Fsbb-als-geschaeftpartner%2Fflotte-unterhalt%2Fonestopshop%2FNWS_2021_V1-1_d.pdf.sbbdownload.pdf&usg=AOvVaw1kayjeEhBA-bqZRUMnV7hW

3.2.1 Přetížené tratě

Pokud nemůže trasse.ch vyhovět požadavku na přidělení trasy kvůli nedostatečné kapacitě železniční trati, nebo je téměř jisté, že kapacita na této trati bude vyčerpána, prohlásí odpovídající trať za přetíženou. V tomto případě je trasse.ch oprávněna v souladu s čl. 12a odst. 3 dokumentu NZV zrušit již přidělené trasy některým vlakům a dále je již nenabízet, jestliže se tím umožní lepšího využívání kapacity na trati. Kromě toho

může trasse.ch odebrat vlakové trasy a přiřadit je jinému žadateli, pokud je vlaková trasa na přetížené trase využívána v menší míře, než je stanoveno ve čl. 12 odst. 4 dokumentu NZV.

V rámci kapacitní analýzy stanoví trasse.ch společně s dotčenými provozovateli dráhy důvody, které zapříčinily přetížení trati. V závislosti na příčině a udržitelnosti nedostatku kapacity představí možná krátkodobá a střednědobá nápravná opatření. Dále předloží kapacitní analýzu Spolkovému úřadu dopravy, který může na požádání prohlásit uvedená opatření za závazná.

Předchozí prohlášení se vztahují jak na trasy, tak na uzly i na základní a doplňkové služby.

Případná stávající prohlášení o přetížení a odpovídající kapacitní analýzy jsou zveřejněny na internetových stránkách trasse.ch. (klíčové slovo «Aktuell/Infothek»)

3.2.2 Zrušení definitivně přidělených vlakových tras

Přidělené trasy musí být zrušeny pomocí odpovídajícího nástroje (Bestelltool) pro objednávání. Podmínky pro zrušení užívání definitivně přidělených tras (základní a doplňkové služby) jsou k nalezení v příslušných ustanoveních jednotlivých provozovatelů dráhy (zejména v katalogu služeb). Pro tratě prohlášené za přetížené v souladu s odst. 4.4.3 dokumentu NWS mohou platit odlišná ustanovení pro trasy definitivně přidělené a prozatímně přidělené.

Zrušení užívání přeshraničních vlakových tras musí být odsouhlaseno příslušným zahraničním partnerem. V objednávkovém nástroji (Bestelltool) musí být uvedeny dohody s těmito partnery v části „Anweisungen“ (např. „Projekt není realizován“ nebo „Vlakové trasy jsou na zahraničních tratích zrušeny partnerskými subjekty“).

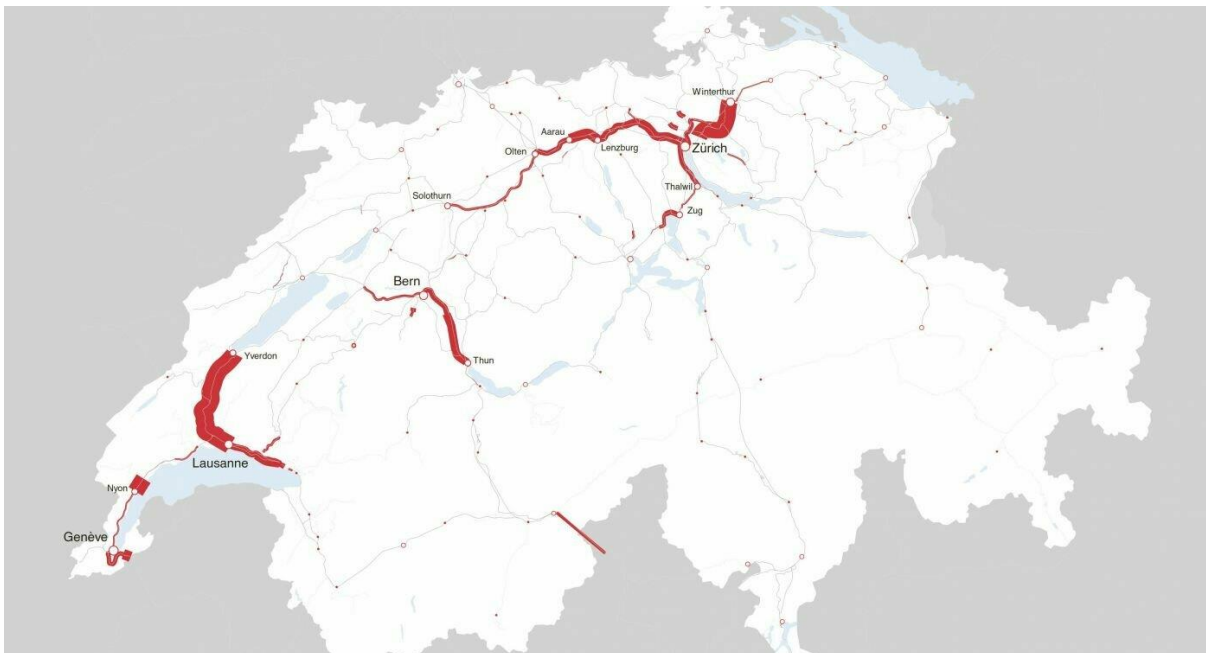
Co se týče zrušení přidělených koridorových katalogových tras, mají přednost nařízení nákladních koridorů RFC1 nebo RFC2 (www.corridor-rhine-alpine.eu, www.rfc2.eu) před vnitrostátními nařízeními.

3.3 Přetížení

- <https://news.sbb.ch/medien/artikel/73165/step-ausbauschritt-2030-35-halbstundentakt-fuer-alle>

Dnes se velké množství tratí jak v osobní, tak v nákladní dopravě pohybuje na hranách svých kapacit. Dle dopravních prognóz vzroste do roku 2040 poptávka po osobní dopravě o 51 % a po nákladní dopravě o 45 %. Na mnoha koridorech zatížení stále roste. To konkrétně znamená, že vlaky osobní dopravy budou přeplněné a vlaky nákladní dopravy nebudou moci jezdit, ačkoliv by zde po nich existovala poptávka. Přetížené tratě se vyskytují ve velkých aglomeracích Arc Lémanique, Bern und Zürich:

- Genève–Lausanne
- Yverdon–Lausanne
- Vevey–Lausanne
- Bern–Thun
- Solothurn–Zürich
- Zürich–Winterthur
- Zürich–Zug–Luzern



Obrázek 16 – Prognóza očekává v roce 2030 přetížení železničních tratí především v oblastech Ženevského jezera, Bernu a Zürichu

3.4 Snížení přetížení díky orientaci na poptávku

- <https://news.sbb.ch/medien/artikel/73165/step-ausbauschritt-2030-35-halbstudentakt-fuer-alle>

Společnost SBB by chtěla na všech přetížených tratích vytvořit další nabídku kapacity. Investice by měly jít tedy tam, kde je nejvyšší poptávka po přepravě a v budoucnu se bude dále zvyšovat. Tím bude železnice moci využívat svých silných stránek jakožto prostředek hromadné dopravy.

3.5 Přetížené železniční uzly

- <https://dievolkswirtschaft.ch/de/2019/02/finger-03-2019/>

Zprvée: Investice by měly plynout do systému mobility, a to zejména do přetížených uzlů systému (Olten, Bern).