

# Vliv interoperability na českou dálkovou a regionální železniční dopravu

## Úvod

Organizace železniční dopravy z právního hlediska prochází komplexní reformou. Tu lze charakterizovat následujících bodech :

1. liberalizace
2. regulace
3. harmonizace

Proces harmonizace spočívá v tom, že původní podnikové normy železničních správ a právně nezávazné vyhlášky UIC jsou nahrazovány závaznými směrnicemi, nařízeními Komise případně dalšími technickými specifikacemi platnými ve všech státech společenství. Jedná se o dlouhodobý komplikovaný proces, technická úroveň a zavedené systémy jsou v různých státech odlišné. Vyšla již řada předpisů, přednáška se však soustředuje na témata požadovaná organizátorem semináře nikoliv témata nejpodstatnější a nejkomplicovanější.

## Oblast působnosti TSI

Dosavadní oblast působnosti TSI je oblastí působnosti Směrnice o interoperabilitě č. 2001/16/ES ve znění pozdějších změn. Doposud tedy platí TSI pouze na Evropském železničním systému. Evropský železniční systém je v ČR definován Sdělením Ministerstva dopravy ze dne 25. února 2004 č. 111/2004, které je k dispozici na internetových stránkách [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz). S uplynutím transpoziční lhůty nové Směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES směřjí členské státy z rozsahu působnosti této směrnice v souladu s článkem 3 vyjmout pouze metro, tramvaje, funkčně oddělené sítě, železniční infrastruktury a vozidla v osobním vlastnictví používaná výhradně pro vlastní nákladní dopravu a „*infrastruktury a vozidla vyhrazená výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely*“.

Přesné znění článku je uvedeno ve Směrnici o interoperabilitě, kterou lze například nalézt na internetových stránkách [http://eur-lex.europa.eu/cs/reper/index\\_07.htm](http://eur-lex.europa.eu/cs/reper/index_07.htm).

Oblast působnosti TSI by měla být rozšiřována postupně. Komise předpokládá rozšiřování dosavadního rozsahu TSI řádově od roku 2012.

Ministerstvo dopravy zpracovalo návrh novely zákona o dráhách, podle které je evropský železniční systém tvořen celostátní dráhou. Seznam regionálních drah je uveden v příloze Usnesení vlády č. 766 z 20.12.1995. O zařazení dráhy do příslušné kategorie a změnách tohoto zařazení rozhoduje v těchto případech Ministerstvo dopravy. Znamená to tedy, že seznam tratí, na kterých bude povinnost plnit TSI, může být v rámci správního řízení měněn. Novela zákona o dráhách v době zpracování této přednášky nebyla ještě schválena.

Pro rozšíření oblasti působnosti TSI nad rámec původního evropského železničního systému zpracovávala Evropská železniční agentura zprávu, jejíž součástí byla i analýza nákladů a přínosů. Při studii se vycházelo z toho, že tratě budou rozděleny do různých kategorií a tím pádem budou na různé kategorie různých tratí vznášeny rozdílné požadavky. Obdobná situace se předpokládá při zavádění ETCS. Na tratích nižšího dopravního významu lze předpokládat zjednodušenou verzi ETCS. Analýza rovněž předpokládala, že by bylo možné udělovat výjimky z povinného uplatňování TSI tak, aby vznikaly souvislé celky infrastruktury, které by byly v souladu s TSI. Pro informaci je vhodné připomenout, že stávající TSI vzhledem k přechodným ustanovením, je nutné aplikovat v případě obnovy a modernizace subsystémů (vozidla či tratě). Pokud by například tedy došlo k modernizaci jednotlivé železniční stanice (například v souvislosti s jinou investiční výstavbou), mělo by být možné udělit výjimku tak, aby nedocházelo ke zbytečným nevyužitým investicím

způsobeným striktním dodržováním TSI. Studie rovněž vycházela z dotazníků zaslaných jednotlivým členským státům o procentech tratí a vozidel zařazených do evropského železničního systému. V případě drážních vozidel však vyplněné údaje byly zavádějící, jelikož doposud užívaná vozidla jsou provozována jak na tratích TEN, tak mimo tratě TEN. Většina států (s výjimkou ČR) uvedla, že vozidla jsou fakticky univerzální. Z uvedeného tedy vyplývá, že vozidla by byla v budoucnu konstruována pouze v souladu s TSI. Rozšířením platnosti TSI nad rámec dosavadního evropského železničního systému by fakticky nedošlo k nárůstu nákladů.

Procenta tratí a vozidel konvenčního železničního systému v rozdělení mezi evropským železničním systémem (TEN) a mimo TEN :

<b>popis ukazatele</b>	<b>TEN [v %]</b>	<b>mimo TEN [v %]</b>
podíl infrastruktury dle její délky	40	60
lokomotivy	95	5
motorové a elektrické vozy a jednotky	90	10
nákladní vozy	99	1

Uvedený průzkum vycházel ze současnosti, kdy vozidla byla konstruována bez požadavků na splnění TSI. Pokud však bude muset vozidlo vyhovovat TSI, mohou být jeho pořizovací ceny, nebo ceny za modernizaci výrazně vyšší, než u vozidel, která nejsou podle TSI. Pokud by tedy dopravce pořizoval nová vozidla, nebo modernizoval stávající pouze za účelem provozu mimo síť TEN, je pravděpodobné, že by neinvestoval zajištění souladu s TSI, pokud by nebyla povinnost TSI dodržet. Současně by mohla vzniknout vozidla v různých variantách vyhovujících a nevyhovujících TSI podle účelu použití. Příkladem by mohlo být vozidlo, které by nebylo vybaveno ETCS ve variantě použití mimo TEN. Na tyto nedostatky Česká republika upozorňovala při zpracování příslušné zprávy, připomínky byly částečně zpracovány. Zpráva obsahovala pouze celkový nástin dalšího postupu, včetně časového harmonogramu zpracování jednotlivých TSI a byla spíše obecná.

Rozšíření působnosti TSI provoz – na celou železniční síť se již v současném implementačním plánu předpokládá i v České republice.

Na závěr je třeba upozornit, že případným schválením navrhované novely zákona o dráhách lze uplatnit výklad, že začnou automaticky platit i stávající TSI na všech celostátních dráhách. Jejich plnění by tedy bylo nutno vyžadovat. Navrhovaný postup uvedený ve zprávě Evropské agentury předpokládá, že k rozšíření platnosti TSI dojde teprve jejich změnou vydanou dle harmonogramu. Postup v České republice na základě tohoto výkladu bez jakýchkoliv přechodných ustanovení se jeví jako náročnější.

#### Vliv TSI a ERTMS na požadavky na drážní vozidla

Požadavky na vybavení vozidel palubní částí ETCS a GSM-R jsou popsány v kapitole 7 TSI Řízení zabezpečení, která prošla novelizací Rozhodnutím komise 2009/561/ES. Dle platné verze je povinnost vybavovat ETCS vozidla, která budou uvedena do provozu od 1.1.2015 nebo objednána po 1.1.2012. Tento požadavek se nevztahuje na vozidla pro vnitrostátní provoz nebo regionální přeshraniční dopravu. Požadavek se rovněž nevztahuje na nové posunovací lokomotivy. Členské státy mohou nařídít, aby na tratích vybavených ERTMS jezdila povinně vozidla vybavená tímto systémem.

Povinně musí být vybavena vozidla radiostanicí GSM-R, pokud budou zajíždět na tratě vybavené GSM-R a bude na nich provedena nová instalace nebo modernizace radiostanice.

Z uvedeného tedy vyplývá, že sousední členské státy mohou již dnes vyžadovat povinné vybavení vozidel ERTMS, pokud jsou již vybaveny tímto systémem tratě, na které má vozidlo

zajíždět. Žádný předpis v České republice doposud nenařizuje, zda na tratích vybavených ERTMS je nutné provozovat vozidla vybavená ERTMS. Rovněž žádný předpis nestanoví, že provozovatel dráhy není oprávněn takový předpis vydat.

Povinnost vybavovat infrastrukturu, s výjimkou I. železničního koridoru, ukládají TSI pokud jsou projekty financované z prostředků EU. K tomuto je možné udělit výjimku u systému kratších než 150 km do doby, než bude systém napojen na jinou trať nebo do 5 let po ukončení projektu. Povinnost vybavení vozidel ETCS bude tedy záviset na vybavení tratí a na požadavku provozovatele dráhy.

### Schvalování vozidel schválených v jednom členském státě v ostatních členských státech

Obecně platí zásada, že vozidlo plně odpovídající TSI může být bez dalšího schvalování provozováno po síti, která je v souladu s TSI. Toto však v praxi nenastává, protože konvenční síť doposud není v souladu s TSI. Výše uvedená podmínka platí však za následujících omezení:

- pokud byly na vozidle v době schvalování povoleny výjimky z TSI, je nutné schválit obsah těchto výjimek pro provoz v dalším členském státě,
- pokud jsou na vozidle nebo infrastruktuře uplatněny zvláštní případy, je rovněž nutné doložit soulad vozidla s infrastrukturou. Zvláštní případy mají charakter trvalé výjimky z TSI. Požadavky TSI pak nemusí příslušný členský stát dodržovat a jsou v každé TSI uvedeny.
- jednotlivá TSI procházejí změnami a ne vždy je vozidlo schválené podle TSI kompatibilní s TSI platnými později. Příkladem může být systém ERTMS, který je uveden do provozu již v několika verzích, které nejsou vzájemně plně kompatibilní.
- u vozidel je třeba garantovat přechodnost, jelikož TSI často dovolují více konstrukčních řešení, která nemusí být vždy kompatibilní s infrastrukturou. Příkladem mohou být různé dovolené rozměry sběrače proudu, různé dovolené obrysy vozidel nebo různé napěťové soustavy. Tyto případy mohou vést k problémům uvádění do provozu v sousedních státech.

### Vztah vysokorychlostních a konvenčních TSI

Legislativa je postavena na takovém principu, že vozidla schválená na vysokorychlostních tratích automaticky nespĺňují podmínky konvenčních tratí. Před schválením vysokorychlostního vozidla na konvenční síť a naopak je tedy vždy nutné prověřit rozdíly mezi jednotlivými TSI a zajistit soulad vozidla s infrastrukturou. Jelikož v současnosti platná TSI řízení a zabezpečení, osoby s omezenou pohyblivostí a železniční tunely jsou společné pro oba dva systémy, vzájemný soulad není třeba prověřovat. TSI Kolejová vozidla pro konvenční provoz doposud nejsou vydána, proto nelze otázku jednoznačně zodpovědět.

Obecně lze konstatovat, že vysokorychlostní síť není projektována pro regionální dopravu. V tuto chvíli lze považovat za předčasné hodnotit možnosti využití vysokorychlostní sítě pro regionální dopravu. V každém případě vozidla používaná ve vysokorychlostních sítích by měla být v souladu s vysokorychlostními TSI, stávající vozidla by měla projít posouzením na pro použití na vysokorychlostní síť zejména pro soulad s infrastrukturou. Může zde nastat např. problém s napěťovou soustavou.

Směrnice o interoperabilitě stanovuje v příloze 1 článku 2.2, že TSI Kolejová vozidla by měla stanovovat požadavky pro provoz na vysokorychlostních tratích.

Požadavky na nástupiště na tratích s rychlostí vyšší než 160 km/h

Současný stavební řád drah omezuje rychlost infrastruktury na 160 km/h. Pro budování tratí s vyšší rychlostí se předpokládá zpracování novely stavebního řádu drah. Požadavky na nástupiště jsou dány v TSI Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Ty definují šířku nástupiště bez bezpečnostního pásu 800 mm respektive 1600 mm pro ostrovní nástupiště. Šířku pásu ponechává na národních předpisech. Podle ČSN 734959 u kolejí s rychlostí vyšší než 200 km/h nelze nástupiště zřizovat. U kolejí s rychlostí vyšší než 160 km/h a menší nebo rovnou 200 km/h se zřizuje bezpečnostní pás o šířce 1300 mm, zatímco do rychlosti do 160 km/h včetně je šířka bezpečnostního pásu stanovena na 800 mm.

Existuje však příklad uvedený v právně nezávazném dokumentu, kdy v sousedním Německu omezili rychlost u nástupišť na 90 km/h z důvodů eliminace rizika poškození zdraví cestujících stojících na nástupišti.

#### Požadavky TSI tunely pro stávající vozidla

TSI tunely nevznášejí žádné požadavky na stávající vozidla do doby jejich obnovy či modernizace. Pokud budou vybudovány v ČR tunely delší než 1 km stávající vozidla z pohledu TSI v nich mohou být normálně provozována bez dalších omezení. Pokud se však tunely stanou součástí vysokorychlostního železničního systému, vozidla by měla být posouzena z hlediska provozu na vysokorychlostních tratích.

#### Závěr

Před schválením jakékoli specifikace provádí Evropská železniční agentura analýzu nákladů a přínosů. Tyto analýzy vycházejí s pozitivním výsledkem, jelikož jsou postaveny na následujících předpokladech:

- dojde ke snížení nákladů spojených s navýšením bezpečnosti železniční dopravy
- dojde k rozšíření trhu na železnici. Konkurenční boj mezi dopravci umožní snížení nákladů pomocí tržního mechanismu. Jednotné technické právní předpisy umožní vznik konkurenčního prostředí mezi dodavateli jednotlivých subsystémů, komponentů a vozidel. Konkurenční prostředí umožní rovněž úsporu nákladů.
- Harmonizované předpisy ušetří náklady na opakované schvalování vozidel v jednotlivých členských státech.

Vzhledem k dlouhé životnosti drážních vozidel a zařízení drah jde však o velmi dlouhodobý proces a jeho výsledky se mohou dostavit v horizontu desítek let. Správnost příslušných rozhodnutí tedy ukáže vývoj až ve vzdálené budoucnosti.

Ing. Pavel Kodym  
Ředitel Drážního úřadu