

INFORMAČNÝ DOKUMENT KORIDORU - KNIHA 5

IMPLEMENTATION PLAN PROVÁDĚCÍ PLÁN REALIZAČNÝ PLÁN

Based on Regulation (EU) No. 913/2010/EU of 22 September 2010.

Na základě Nařízení č. 913/2010/EU ze dne 22. září 2010.

Na základe Nariadenia č. 913/2010/EU z 22. septembra 2010.

10 May 2013 / 10. května 2013 / 10. mája 2013

Obsah

| | |
|--|-----------|
| I. Zoznam skratiek..... | 4 |
| II. Úvod/Preambula..... | 5 |
| II.1. POPIS NAŘÍZENÍ..... | 5 |
| II.2. CÍL TOHOTO DOKUMENTU..... | 5 |
| II.3. ZÁMĚR KORIDORU RFC 9 | 6 |
| III. Usporiadanie koridoru..... | 8 |
| IV. Všeobecná charakteristika CS Koridoru..... | 10 |
| IV.1. Podrobné informácie o koridore na území Českej republiky | 13 |
| V. Základné časti zo štúdie dopravného trhu (TMS) | 25 |
| V.1 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU “TAK AKO TO JE” | 25 |
| V.1.1 Porovnanie dopravných výkonov cestnej a železničnej dopravy..... | 25 |
| V.1.2 Porovnanie prístupových poplatkov infraštruktúry..... | 26 |
| V.1.3 Kapacitná analýza..... | 28 |
| V.1.4 SWOT analýzy | 28 |
| V.2 PREDPOKLADANÉ ZMENY DOPRAVNÉHO TRHU | 30 |
| V.2.1 Varianty dopravných prúdov | 30 |
| V.2.2 Riziká prognózy | 31 |
| V.3 SOCIO-EKONOMICKÉ PRÍNOSY ZRIADENIA RFC 9 | 32 |
| V.3.1 Zníženie jazdných dôb (vplyv doby cesty) | 32 |
| V.3.2 Peňažné ocenenie externých nákladov (makro efekt) | 34 |
| V.4 ZLEPŠENIE TECHNICKÉHO STAVU = DOPAD INVESTÍCIÍ..... | 35 |
| V.5 ZÁVER | 36 |
| VI. Plnenie cieľov a monitoring | 39 |
| VI.1 KVALITA SLUŽIEB..... | 39 |
| VI.2 KAPACITA KORIDORU | 39 |
| VI.3 PODPORA KOMPATIBILITY SYSTÉMOV SPOPLATNENIA..... | 39 |
| VI.4 MONITORING OF PERFORMANCE | 39 |
| VI.5 PRIESKUM SPOKOJNOSTI | 39 |
| VII. Pridelovanie kapacity na koridore..... | 40 |
| VII.1 POPIS OSS A PREVÁDZKOVÝCH PRAVIDIEL OSS | 40 |
| VII.2 INFORMAČNÝ DOKUMENT O KORIDORE | 40 |
| VII.3 POPIS PROCESU DEFINOVANIA PRE-ARRANGED PATHS | 40 |
| VII.4 POPIS PROCESU DEFINOVANIA REZERVNEJ KAPACITY | 41 |
| VII.5 POPLATOK ZA NEVYUŽITÚ TRASU..... | 42 |

| | | |
|--|--|-----------|
| VII.6 | FORCE MAJEURE | 42 |
| VII.7 | KOORDINÁCIA PRIDEĽOVANIA KAPACITY MEDZI C-OSS A IM A TERMINÁLMI | 42 |
| VII.8 | AUTORIZOVANÝ ŽIADATEĽ | 42 |
| VIII. Traffic management on the corridor /..... | | 43 |
| Riadenie prevádzky na koridore..... | | 43 |
| VIII.1 | KORIDOROVÝ VLAK | 43 |
| VIII.2 | PRAVIDLÁ PRIORITY | 43 |
| VIII.3 | KOORDINÁCIA RIADENIA DOPRAVY | 43 |
| VIII.4 | KOORDINÁCIA RIADENIA PREVÁDZKY PRI NEPREDVÍDANÝCH UDALOSTIACH | 43 |
| VIII.5 | KOORDINÁCIA PRÁČ | 44 |
| IX. Investičný plán | | 45 |
| X. Prílohy..... | | 46 |
| 1. | MEMORANDUM O POROZUMENÍ NA VYTVORENIE SPRÁVNEJ RADY RFC 9 | 46 |
| 2. | VYHLÁSENIE O ZRIADENÍ PORADNEJ SKUPINY ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV | 46 |
| 3. | VYHLÁSENIE O ZRIADENÍ PORADNEJ SKUPINY MANAŽÉROV A VLASTNÍKOV TERMINÁLOV | 46 |
| 4. | PRAVIDLÁ SPOLUPRÁČE PORADNEJ SKUPINY A SPRÁVNEJ RADY RFC 9..... | 46 |
| 5. | VNÚTORNÉ PREDPISY CS KORIDORU | 46 |
| 6. | INVESTIČNÝ PLÁN | 46 |
| 7. | ŠTÚDIA DOPRAVNÉHO TRHU (TMS) | 46 |
| ZOZNAM KONTAKTOV..... | | 46 |

I. Zoznam skratiek

| | |
|----------------|--|
| C-OSS | Corridor One-Stop Shop, Jediné kontaktní místo koridoru |
| EK | Evropská komise |
| ERTMS | European Rail Traffic Management System |
| ETCS | European Train Control System |
| ETCS LS | ETCS Limited Supervision |
| EU | Evropská unie |
| GSM-R | Global System for Mobile communications – Railway |
| OSS | One-Stop Shop, jediné kontaktní místo |
| RFC 9 | Rail Freight Corridor 9, Železniční nákladní koridor č. 9, Koridor nákladnej dopravy č. 9 |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| TEN-T | Trans-European transport network, Transevropská dopravní síť |
| TSI TAF | Technická specifikace pro interoperabilitu telematických aplikací pro nákladní dopravu |
| ŽSR | Železnice Slovenskej republiky |

II. Úvod/Preambula

II.1 POPIS NAŘÍZENÍ

Evropská komise EU v roce 2008 navrhla vytvoření Evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu sestávající z mezinárodních koridorů. Cílem je dosažení spolehlivých a kvalitních služeb železniční nákladní dopravy tak, aby železnice mohla soutěžit s ostatními druhy dopravy.

Železniční přeprava zboží se potýká s potížemi v Evropě již po více než třicet let, a to z několika důvodů: změny v průmyslu, rozvoj silniční dopravy a nové logistické požadavky ze strany firem. S cílem reagovat na tyto problémy EU zahájila prosazování aktivní dopravní politiky pro revitalizaci železniční dopravy na základě postupného otevírání dopravních služeb hospodářské soutěži (nákladní doprava byla liberalizována od 1. ledna 2007) a rozvoje interoperability železničních systémů.

Cílem EK při přípravě Nařízení 913/2010/EU (dále jen "nařízení") bylo zkvalitnění služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury provozovatelům mezinárodní nákladní dopravy. K vytvoření koncepce koridorů přispělo několik iniciativ: první železniční balíček (Směrnice 2001/14/ES a 2001/12/ES), program TEN-T (transevropská dopravní síť), spolupráce mezi členskými státy EU a provozovateli infrastruktury v rámci rozvoje ERTMS a zavádění TSI TAF (technická specifikace pro interoperabilitu telematických aplikací pro nákladní dopravu).

Prostřednictvím nového nařízení Evropská komise hodlá jednat v těchto hlavních oblastech odpovídajících procesu harmonizace:

- zlepšení koordinace mezi provozovateli infrastruktury,
- zlepšení podmínek pro přístup k infrastruktuře,
- zajištění odpovídající priority pro nákladní vlaky,
- a posílení intermodální dopravy na koridorech.

Za účelem dosažení těchto cílů Evropská unie navrhla 9 mezinárodních koridorů pro železniční nákladní dopravu (dále jen „RFC“) v železniční síti EU. Většina z těchto navržených koridorů pro nákladní dopravu (včetně RFC 9) by měla být zřízena k 10. listopadu 2013, což je závazný termín pro všechny zúčastněné země. Za účelem vybudování koridorů nařízení popisuje všechna pravidla a podmínky pro harmonizaci a sjednocení procesů.

II.2 CÍL TOHOTO DOKUMENTU

Koridor RFC 9 byl v Příručce k nařízení pracovně nazván „Východní koridor“, Správní rada koridoru jej poté začala nazývat přesnějším termínem „Česko-slovenský koridor“, zkráceně

jen „CS koridor“. Účelem tohoto dokumentu je vytvoření soupisu úkolů, které vyplývají ze zřízení a provozování koridoru RFC 9. Protože nařízení stanovilo provozovatelům infrastruktury velmi omezenou lhůtu k vytvoření železničních nákladních koridorů, bylo nutné soustředit se na základní rozhodnutí, které je zapotřebí přijmout. V uplynulém čase se proto obě organizace zúčastněné ve Správní radě RFC 9 - tj. SŽDC a ŽSR - pokusily vymezit podmínky provozu koridoru prostřednictvím seznamu úkolů, analýzy možných postupů a výběru nejschůdnější řešení pro každou oblast činnosti.

Tento dokument shrnuje dosavadní závěry, ale není dokumentem úplným a konečným, protože stále existují otevřené otázky, které je zapotřebí ještě dořešit pro úspěšné uvedení koridoru do provozu. Implementační plán je také nástrojem pro Správní radu, jakožto základní dokument, který bude pravidelně aktualizován nově definovanými řešeními, takže se stává referenčním bodem, který může podporovat práci zúčastněných organizací. Implementační plán si klade za cíl předložit Výkonné radě a Evropské komisi hlavní charakteristiku koridoru, dosud přijatá opatření a plánované postupy pro provoz koridoru. Po jeho schválení Výkonnou radou RFC 9 hodlá Správní rada zveřejnit Implementační plán na internetových stránkách obou organizací tak, aby byla zajištěna transparentnost, podpořena spolupráce s dalšími koridory RFC a přilákan zájem potenciálních obchodních partnerů.

II.3 ZÁMĚR KORIDORU RFC 9

Železniční koridor pro nákladní dopravu č. 9 je vymezen nařízením následovně: Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice). Do koridoru jsou tedy zapojeny členské státy: Česká republika a Slovenská republika; a provozovatelé infrastruktury obou zemí: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a Železnice Slovenskej republiky.

Obě organizace odpovědné za zřízení RFC 9 jsou odhodlány:

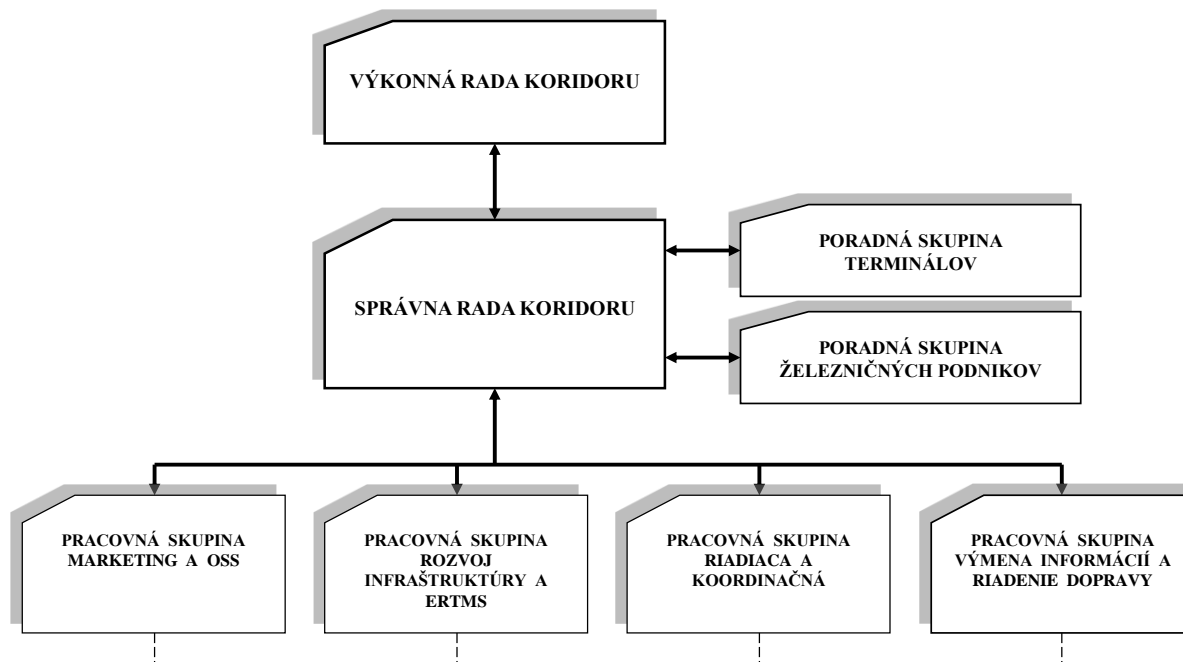
- rozvíjet železniční koridor v souladu s poptávkou na trhu nákladní dopravy,
- nabízet spolehlivé, vysoce kvalitní, konkurenceschopné služby za účelem zvýšení této poptávky na trhu,
- provozovat infrastrukturu s efektivními náklady v dlouhodobém horizontu prostřednictvím harmonizace technických a procesních podmínek,
- přihlížet ke stanoviskám obchodních partnerů za účelem dosažení jejich spokojenosti,
- být hodnotnou součástí evropské železniční sítě a umožňovat propojení mezi střední a východní Evropou,
- přispívat ke zvyšování tržního podílu ekologicky nejšetrnějšího druhu pozemní dopravy, a tím
- usnadnit environmentálně udržitelný rozvoj evropského hospodářství a dosažení lepší kvality života jejich obyvatel.

Obě organizace si uvědomují, že koridor RFC 9 je tvořen jen dvěma zeměmi a zároveň je izolovaný od námořních přístavů, které jsou logickým cílem nákladní dopravy po RFC 9. Správní rada proto doporučuje vyvíjet aktivity k prodloužení či napojení koridoru RFC 9 na severomořské přístavy.

III. Usporiadanie koridoru

Vytvoření mezinárodního dopravního koridoru je složitým procesem, který vyžaduje spolupráci více institucí, organizací, orgánů, poradních a pracovních skupin. Protože jednání zúčastněných stran musí být koordinována na různých úrovních, byla zřízena organizační struktura s jednoduchou metodou komunikace a rychlým rozhodovacím procesem. Orgány a pracovní skupiny byly založeny částečně na základě nařízení, částečně s ohledem na praktické potřeby, které byly identifikovány organizacemi zakládajícími Správní radu. Obě organizace se dohodly, že práce na koridoru RFC 9 budou probíhat na základě úzké spolupráce, bez nutnosti zřizování zvláštní právní formy. Obě organizace se dohodly, že koridor zřídí plně v souladu s nařízením za vynaložení co nejnižších nákladů.

Uspořádání organizačních jednotek koridoru je znázorněno schematicky následovně:



Výkonná rada

Nejvyšším orgánem koridoru je Výkonná rada, která byla založena na úrovni ministerstev dopravy obou zúčastněných zemí. Výkonná rada odpovídá za dohled nad činnostmi koridoru, definuje obecné cíle a stanoví rámec pro přidělování kapacity koridoru. Výkonná rada řeší případné problémy, které jsou mimo kompetenci provozovatelů infrastruktury nebo při střetu zájmů mezi nimi. Výkonná rada je pravidelně informována Správní radou o aktuálním stavu a probíhajících činnostech na koridoru RFC 9.

Správní rada

Zástupci organizací SŽDC a ŽSR za účelem vytvoření Správní rady podepsali dne 3. 1. 2012 Memorandum o porozumění (viz příloha č. 1). První jednání Správní rady se uskutečnilo dne 22. 2. 2012 v Praze. Správní rada přijímá svá rozhodnutí, včetně rozhodnutí o svém právním postavení, stanovení organizační struktury, zdrojích a personálu, na základě vzájemného souhlasu obou dotyčných provozovatelů infrastruktury. Správní rada se schází podle potřeby, zpravidla několikrát ročně. Správní rada připravila a dne 27. 2. 2013 schválila dokument Vnitřní pravidla CS koridoru (viz příloha č. 5). Tato vnitřní pravidla určují postupy činností vykonávaných Správní radou koridoru a ostatními organizačními složkami koridoru pro zajištění provozu RFC 9.

Pracovní skupiny

Vnitřní pravidla dále popisují postupy pro zřízení a činnost pracovní skupin:

- marketing a OSS,
- rozvoj infrastruktury a ERTMS,
- výměna informací a řízení dopravy,
- řídicí a koordinační.

Poradní skupiny

Vnitřní pravidla popisují postupy pro zřízení a činnost:

- poradní skupiny manažerů a vlastníků terminálů,
- poradní skupiny železničních dopravců.

Správní rada schválila Pravidla spolupráce Poradní skupiny a Správní rady RFC 9 (viz příloha č. 4). Obě poradní skupiny byly v dubnu 2013 obeznámeny s výtahem ze Studie dopravního trhu (TMS) a členové poradních skupin měly možnost sdělit své připomínky v souladu s nařízením.

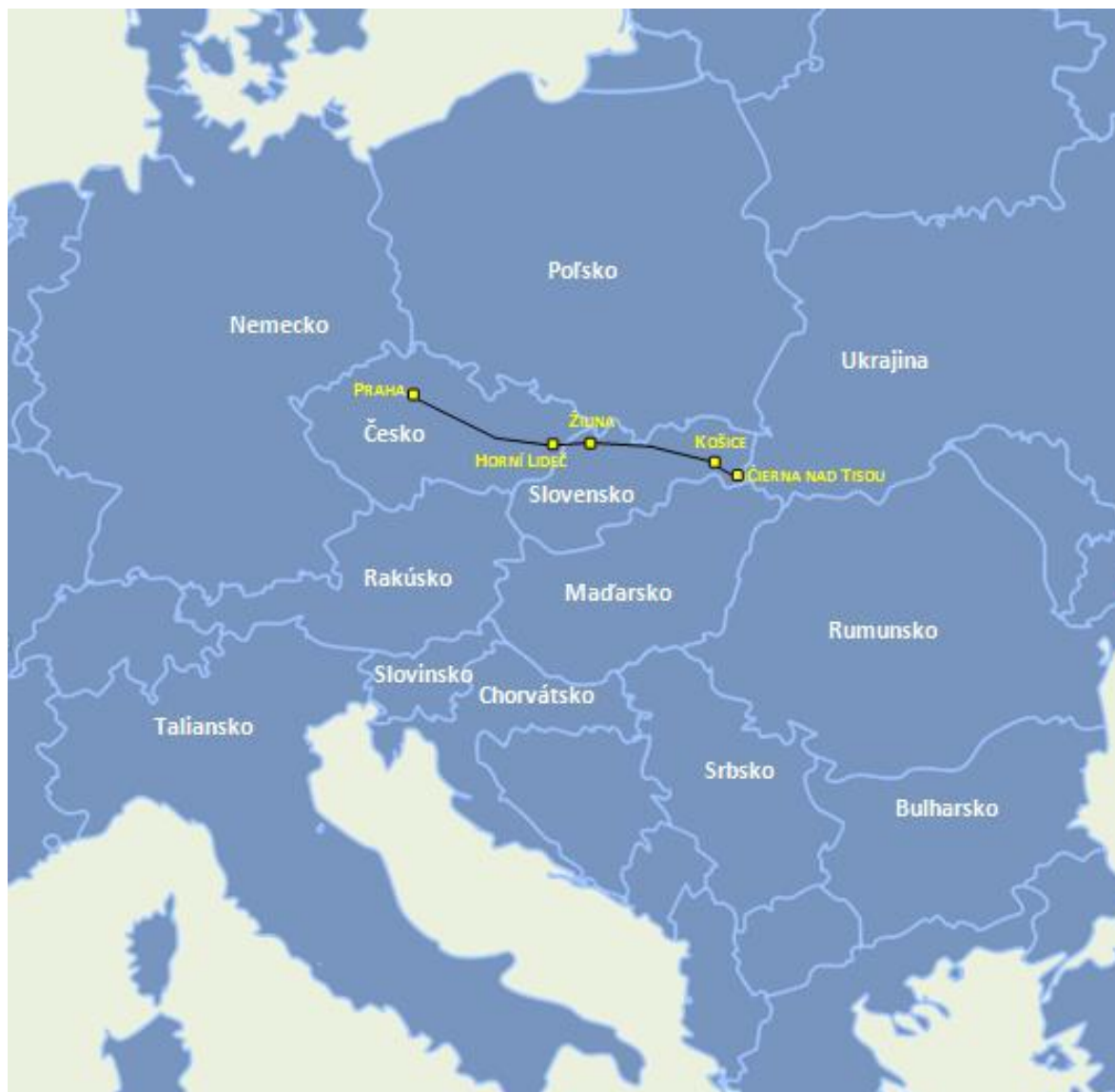
Po vypracování „Štúdie dopravného trhu“ boli železničné podniky (podľa zoznamu) oslovené pripomienkovaním výňatku štúdie. Keďže svoje pripomienky neposlali, berie sa to ako ich súhlasné stanovisko s výňatkom. Tieto železničné podniky budú aj v budúcnosti informované a účastné na tvorbe a pripomienkových konaniach dokumentov koridoru 9 (viz príloha č. 2).

Po vypracovaní „Štúdie dopravného trhu“ boli terminály (podľa zoznamu) oslovené pripomienkovaním výňatku štúdie. Väčšina oslovených terminálov sa telefonicky informovala o štúdiu a vyjadrili súhlas s uvedenými údajmi. Ďalšie otázky smerovali na informácie, ktoré majú poskytnúť. Boli informovaní o dokumente CID – Informačný dokument o koridore, do ktorého poskytnú informácie o ich terminály (Kniha 3). Súhlasili s poskytnutím týchto informácií a požiadali o poslanie formulára na vyplnenie. Tieto terminály budú aj v budúcnosti informované a účastné na tvorbe a pripomienkových konaniach dokumentov koridoru 9 (viz príloha č. 3).

IV. Všeobecná charakteristika CS Koridoru

Návrh koridoru podľa prílohy „Zoznam počiatočných koridorov nákladnej dopravy“ nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu je definovaný: „Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice)“ a je zobrazený v nasledujúcej mape.

Mapa železničného nákladného koridoru 9 podľa Nariadenia 913/2010/EU



Rozhodnutím Správnej rady RFC 9 byly na koridoru stanoveny hlavní trasy následovně: „Praha – Horní Lideč / Bohumín / Havířov / Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternativně Maťovce) – slovensko-ukrajinská hranice“. Úplnou a aktuální charakteristiku CS koridoru tak zobrazuje následující schéma, které rovněž zobrazuje terminály buď přímo na koridoru, nebo v jeho blízkosti, kdy je možné předpokládat využití koridoru RFC 9.







Podrobné technické parametre tratí a staníc sú zobrazené v prílohe B tabuľke B 5 a B 8
Štúdie dopravného trhu.

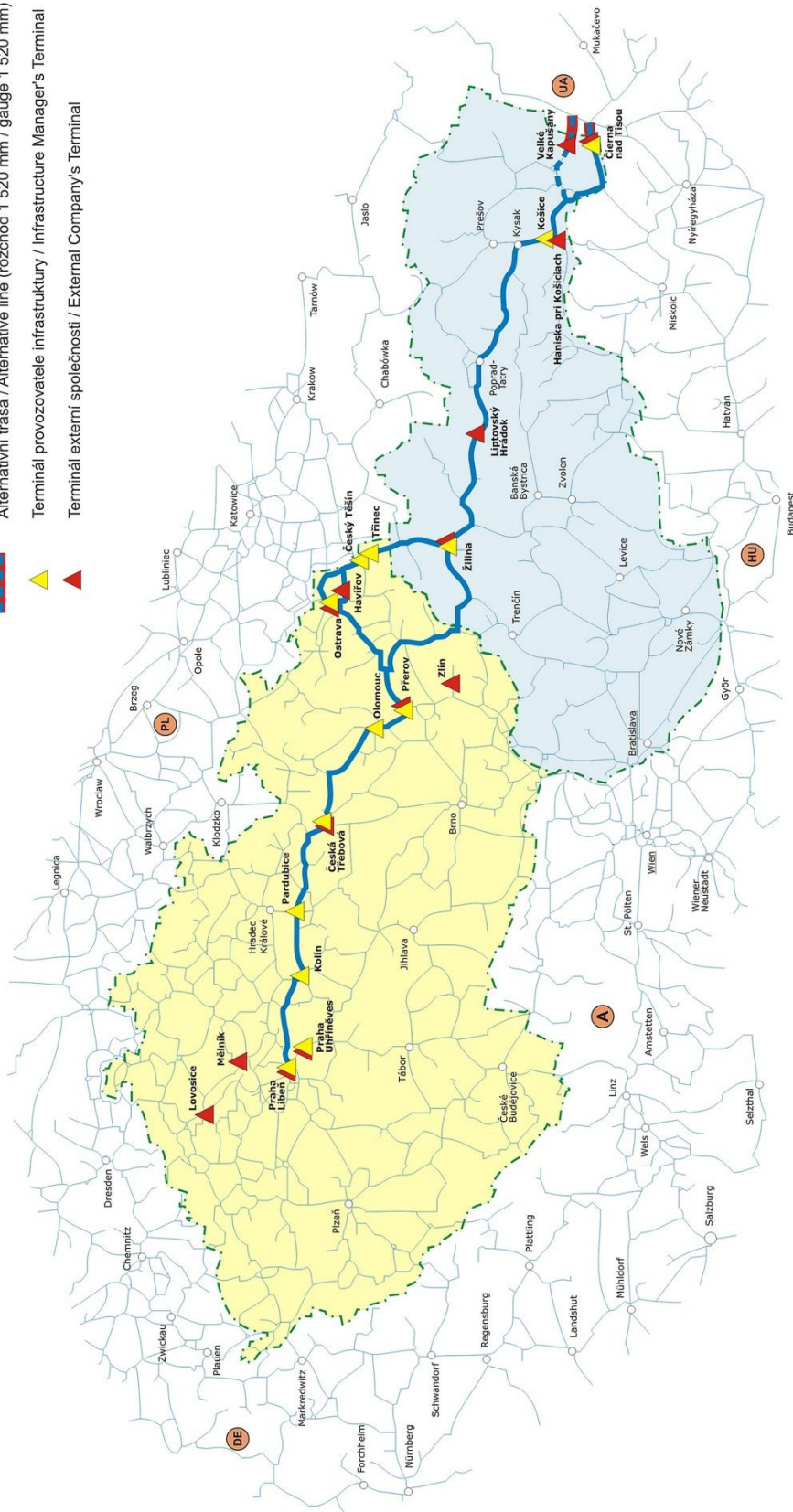
Aktuální schéma CS Koridoru

Železniční nákladní koridor č. 9 / Rail Freight Corridor 9 (RFC 9): CS koridor / CS Corridor

Praha - Horní Lideč / Ostrava / - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou (alternatív. Matúvce) - slovensko-ukrajinská hranice (Slovak-Ukrainian border)



-  Hlavní trasa / Main line
-  Hlavní trasa / Main line (rozchod 1 520 mm / gauge 1 520 mm)
-  Alternativní trasa / Alternative line
-  Alternativní trasa / Alternative line (rozchod 1 520 mm / gauge 1 520 mm)
-  Terminál provozovatele infrastruktury / Infrastructure Manager's Terminal
-  Terminál externí společnosti / External Company's Terminal



IV.1. Podrobné informácie o koridore na území Českej republiky

Podrobné informácie sa týkajú priemyselných centier a terminálov pozdĺž vedenia tratí RFC 9 v Českej republike, ktoré sa významne (z hľadiska objemu) podieľajú na prepravných výkonoch.

Významné priemyselné zóny s nadväznosťou na železničnú nákladnú dopravu na koridore RFC 9:

Zóna Praha

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve

- nákladné automobily: Daewoo Avia Praha
- lietadlá: Aero Vodochody

Významné firmy v hutníckom priemysle:

- Poldi Hütte, Kladno

Významné firmy v chemickom priemysle:

- petrochémia – Benzina Praha
- základná chémia – Spolana Neratovice,
- farmaceutický a kozmetický – Zentiva Praha, Dermacol Praha

Zóna Kolín – Ovčáry :

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve

- Priemyselná zóna TPCA (osobné automobily)

Významné firmy v chemickom priemysle

- petrochémia – Koramo Kolín

Zóna Pardubice, Semtín, Hradec Králové

Významné firmy v chemickom priemysle

- petrochémia – Paramo Pardubice
- základná chémia – Syntezia Pardubice, Semtex Semtín,

Zóna Olomouc, Přerov a Hranice na Morave

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve

- lietadlá: Let Kunovice, Moravan Otrokovice

Významné firmy v chemickom priemysle

- základná chémia – Deza Valašské Meziříčí, Precheza Přerov
- gumárenský – Barum Otrokovice, Gumotex Břeclav,

Zóna Ostrava

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve

- osobné automobily: Hyundai Nošovice
- nákladné automobily: Tatra Kopřivnice

Významné firmy v hutníckom priemysle:

- Arcelor Mittal Ostrava
- Evraz Vítkovice Steel, Ostrava
- Třinecké železářny, Třinec
- ŽDB Group, Bohumín

Významné firmy v chemickom priemysle:

- farmaceutický a kozmetický – Galena Opava,

Terminály:

Súkromný intermodálny terminál Praha - Uhřetěves: Metrtrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Praha - Žižkov: ČSKD Intrans s.r.o. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Přerov: ČSKD Intrans s.r.o. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Lípa nad Dřevnicí: Metrtrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Ostrava - Paskov: AWT – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Ostrava - Šenov: Metrtrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Podpora nákladnej dopravy na koridore RFC 9:

- vybudovanie intermodálneho terminálu Česká Třebová
- vybudovanie verejného logistického centra Paskov
- vybudovanie verejného logistického centra Pardubice
- modernizovanie tratí na koridore a eliminovanie úzkych miest a miest s vysokou kapacitou

IV.2. Podrobné informácie o koridore na území Slovenskej republiky

Podrobné informácie sa týkajú priemyselných centier a terminálov pozdĺž vedenia tratí RFC 9 v Slovenskej republike, ktoré sa významne podieľajú na prepravných výkonoch (z hľadiska objemu).

Významné priemyselné zóny s nadväznosťou na železničnú nákladnú dopravu na koridore RFC 9:

Zóna Košice a Čierna nad Tisou:

Významné firmy hutníckeho priemyslu:

- *Haniska pri Košiciach, Veľká Ida*: U. S. Steel Košice, s. r. o.,

Významné firmy stavebného priemyslu:

- *Turňa nad Bodvou, Veľká Ida, Kostolany nad Hornádom*: Carmesuse Slovakia, s. r. o.:

Významné firmy automobilového priemyslu a dopravného strojárstva

- *Veľká Ida*., *Wolkswagen Slovakia, a. s*

Chemický priemysel:

- *Čierna nad Tisou: Proburgas, a. s. (prečerpávacía stanica - plyn)*
- *Vojany SWS spol. s. r. o. (prečerpávanie kvapalných produktov z ropy)*

Zóna Žilina a Púchov:

Významné firmy automobilového priemyslu a dopravného strojárstva

- *Žilina Teplička*: Kia Slovakia, BGL AutoRail GmbH, Metrans /Danubia/ a. s.,
- *Púchov – Matador Púchov*

Významné firmy stavebného priemyslu:

- *Varín - Dolvap s. r. o.*

Ostatné:

Významné firmy drevospracujúceho priemyslu:

- *Ružomberok*: Mondi SCP a.s.
- *Liptovský Hrádok*: Rettenmeier Tatra Timber s.r.o.

Terminály:

Súkromný intermodálny terminál Žilina – Intrans a. s. – prepojenie cesta – železnica,

Súkromný intermodálny terminál Haniska pri Košiciach – Metrans /Danubia/ a. s.- prepojenie cesta - železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Košice – Intrans a. s. – prepojenie cesta – železnica (normálny rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Interport servis s. r. o. – prepojenie cesta - železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Dobrá – Transcontajner Slovakia a. s. – prepojenie cesta- železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod)

Východoslovenské prekladiská Čierna nad Tisou a Maťovce

Sú dôležité prekládkové stanice medzi normálnym rozchodom a širokým rozchodom. Prestavujú významné spojenie prepráv východnej Európy a Ázie so strednou, južnou a západnou Európou (zabezpečujú prekládku alebo prevážovanie vozňov z normálneho rozchodu na široký a opačne). Východoslovenské prekladiská významne naplňajú prepravné toky na koridore RFC 9. Východoslovenské prekladiská zaisťujú prekládku vyše 90% surovín a tovarov dovážaných na Slovensko po železnici z východnej Európy a Ázie.

Prekládka surovín prípadne tovarov z východnej Európy a Ázie zo širokého rozchodu na normálny rozchod sa vykonáva v pohraničnej prechodovej stanici Čierna nad Tisou.

Prekládka tovarov vyvázaných zo Slovenska do východnej Európy a Ázie sa vykonáva v pohraničnej prechodovej stanici Čop (Ukrajina).

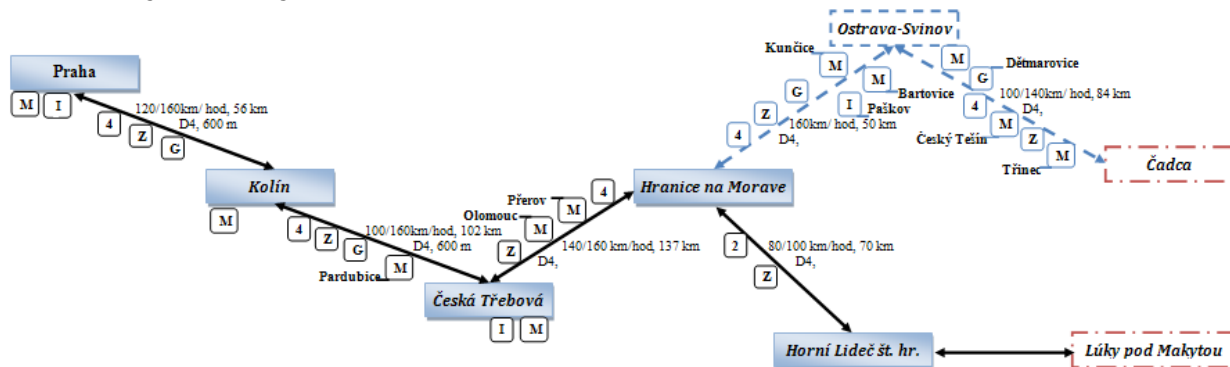
Bez prekládky je možná preprava tovaru do Rumunska cez prechod Diakovo – Halmeu. Nie je však možná preprava nebezpečného tovaru a tovaru s prekročenou nakladacou mierou.

Pohraničná prechodová stanica Maťovce slúži predovšetkým na prepravu zásielok na vlečky širokého rozchodu, ale aj na prekládku sypkých substrátov, ako je uhlie a ruda. V stanici sa nachádza prevážovňa vozňov zo širokého rozchodu na normálny a opačne, slúžiaca predovšetkým na prevážovanie vozňov prepravujúcich nebezpečné látky.

Podpora nákladnej dopravy na koridore RFC 9:

- Verejný intermodálny terminál Žilina – Teplička – prepojenie cesta – železnica (do roku 2014),
- Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Košice – Bočiar- prepojenie cesta – železnica (do roku 2015)
- Rozvoj súkromných intermodálnych terminálov v oblasti Haniska pri Košiciach
- Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou (do roku 2015)
- Modernizácia tratí na koridore a odstránenie úzkych miest a miest s vysokou kapacitou
- Skrátenie jazdných dôb, zlepšenie sklonových a smerových pomerov tratí,
- Očakávaný trvalý rast prepráv v smere východ – západ (očakávané trvalé zvyšovanie zahraničného obchodu medzi východnou Európou, Áziou a Európskou úniou).

Schéma tratí a technických parametrů mezinárodního nákladního koridoru na území České republiky SZDC

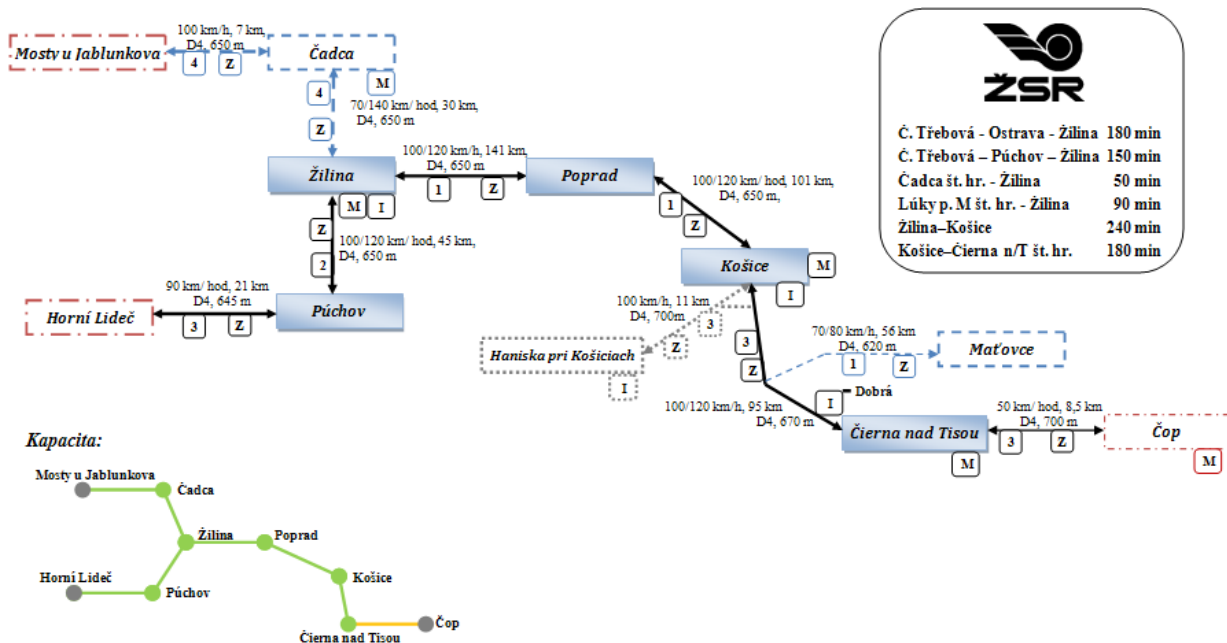


Kapacita:



| SZDC | |
|----------------------------|---------|
| Praha–Česká Třebová. | 50 min |
| Česká Třebová–Čadca | 90 min |
| Česká Třebová–Lúky p. M. | 240 min |
| Č. Třebová–Ostrava-Žilina. | 180 min |
| Č. Třebová–Púchov–Žilina | 150 min |

Schéma tratí a technických parametrů mezinárodního nákladního koridoru na území Slovenskej republiky - ŽSR




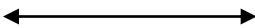


Kapacita:




| ŽSR | |
|-------------------------------|---------|
| Č. Třebová - Ostrava - Žilina | 180 min |
| Č. Třebová - Púchov - Žilina | 150 min |
| Čadca št. hr. - Žilina | 50 min |
| Lúky p. M. št. hr. - Žilina | 90 min |
| Žilina-Košice | 240 min |
| Košice-Čierna n/T št. hr. | 180 min |

Legenda:

Typ trate:


-  Dvoj a viackoľajná hlavná trať koridoru
-  Jednokoľajná hlavná trať koridoru
-  Alternatívna dvoj a viackoľajná (prípojňá, obchádzková) trať koridoru
-  Alternatívna jednokoľajná (prípojňá, obchádzková) trať koridoru

 GSM-R


 ECTS


P/C profil

 P / C 45/375  P/C 67/391

 P/C 70/400  P/C 78/402

 Zriaďovacia stanica

 Intermodálny terminál





 3 KV DC

 25 KV AC (50 Hz)

 15 KV AC (16 2/3 Hz)

 neelektrifikovaná

Kapacita:

-  Využitie priepustnosti do 50%
-  Využitie priepustnosti medzi 50% a 90%
-  Využitie priepustnosti nad 90%
-  n/a

Popis trate:

100/160 km/hod, 220 km, C4, 750 m

Minimálna/maximálna rýchlosť/hod, vzdialenosť, záťažová trieda, maximálna dĺžka vlaku

Komplexné definovanie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

| Krajina | Charakteristika | Trat'ové úseky/Terminály/Zriaďovacie stanice |
|---------------------|---------------------|--|
| Česká republika | Hlavná trať | Praha - Poříčany |
| | | Poříčany - Kolín |
| | | Kolín - Pardubice |
| | | Pardubice - Česká Třebová |
| | | Česká Třebová - Olomouc |
| | | Olomouc - Prosenice |
| | | Prosenice - Hranice na Moravě |
| | | Hranice na Moravě - Horní Lideč st.hr. |
| | Hlavná trať | Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov |
| | | Ostrava-Svinov - Dětmorovice |
| | | Dětmorovice - Mosty u Jablunkova |
| | | Mosty u Jablunkova/Čadca (ČR/SR) |
| | Terminály | Praha Uhřetěves |
| | | Praha Žižkov |
| | | Česká Třebová |
| | | Paskov |
| | Zriaďovacie stanica | Kolín seř. nádraží |
| | | Pardubice |
| | | Česká Třebová |
| | | Olomouc přednádraží |
| Přerov přednádraží | | |
| Ostrava hl.n | | |
| Český Těšín | | |
| Ostrava – Bartovice | | |
| Ostrava - Kunčice | | |

| Krajina | Charakteristika | Trat'ové úseky/Terminály/Zriaďovacie stanice |
|---------------------|-------------------------|--|
| | | Třinec |
| Slovenská republika | Hlavná trať | Horní Lideč/Lúky pod Makytou (ČR/SR) |
| | | Lúky pod Makytou – Púchov |
| | | Púchov - Žilina |
| | | Žilina - Vrútky |
| | | Vrútky – Liptovský Mikuláš |
| | | Liptovský Mikuláš - Poprad |
| | | Poprad - Spišská Nová Ves |
| | | Spišská Nová Ves - Kysak |
| | | Kysak - Košice |
| | | Košice - Čierna n. Tisou |
| | | Čierna nad Tisou (NR) - Čierna nad Tisou št.hr. (NR) |
| | | Čierna nad Tisou (ŠR) - Čierna nad Tisou št.hr. (ŠR) |
| | Hlavná trať | Mosty u Jablunkova/Čadca (ČR/SK) |
| | Hlavná trať | Čadca - Žilina |
| | Alternatívna trať | Výhybňa Slivník - Maťovce |
| | Prípojný trate | Barca – Haniska pri Košiciach |
| | Terminál | Žilina |
| | | Košice |
| | | Haniska pri Košiciach |
| | | Dobrá |
| | | Maťovce |
| Zriaďovacie stanica | Žilina - Teplička | |
| | Košice nákladná stanica | |
| | Čierna nad Tisou | |

Podrobné technické parametre tratí a staníc sú zobratené v prílohe B tabuľke B 5 a B 8
Štúdie dopravného trhu.

IV.3. Úzke miesta koridoru

| Krajina | Traťový úsek | Úzke miesto | Dôvody |
|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Česká republika | Praha – Česká Třebová | celý úsek | Nedostatočná kapacita traťového úseku; v úsekoch Poříčany – Kolín – Pardubice a Choceň – Česká Třebová dosahuje využití priepustnosti cca 90 %, v ostatných úsekoch hodnoty nad 75% |
| | | Praha-Libeň | Obmedzená priepustnosť východzieho zhlavia (kolízne vlakové cesty pre vlaky v smere Praha-Malešice – Praha-Libeň a Praha-Běchovice – Praha-Libeň) |
| | | Praha-Běchovice – Úvaly | Doposiaľ nemodernizovaný úsek I. národného železničného koridoru, lokálne obmedzenie rýchlosti, nevyhovujúce zabezpečovacie zariadenie, parametre úseku nie sú v súlade s medzinárodnými dohodami. |
| | | Choceň – Ústí nad Orlicí | Úsek je vedený v nevhodných smerových pomeroch (traťová rýchlosť iba 80 – 85 km/h), ŽST Brandýs nad Orlicí nemá peróny, parametre úseku nie sú v súlade s príslušnými medzinárodnými dohodami |
| | | Ústí nad Orlicí | Obmedzenie rýchlosti pri prejazde železničnej stanice Ústí nad Orlicí (70 – 85 km/h) |
| | | Česká Třebová | Obmedzenie rýchlosti pri prejazde uzlom Česká Třebová na 60 km/h |
| | Hranice na Mor. – Horní Lideč | celý úsek | profil pre kombinovanou dopravu 67/391; ostatné úseky RFC 9 na sieti SŽDC majú profil 78/402 |
| | | vymenované železničné stanice | Chýbajú peróny v staniciach Hranice na Moravě město, Hustopeče nad Bečvou, Jablunka, Vsetín, Valašská Polanka a Horní Lideč, čo negatívne ovplyvňuje staničné intervaly a priepustnosť trate |

| | | | |
|---------------------|---------------------------|---|---|
| | | Hranice n. M. – Hustopeče n. Beč. | Traťový úsek nie je vybavení zabezpečovacím zariadením typu automatický blok, ale automatickým hradlom, úsek Hranice n. M. město – Hustopeče nad Bečvou je najviac rozdelený návěstným bodom na dva priestorové oddiely, traťový úsek Hranice n. M. – Hustopeče n. B. preto vykazuje v súčasnosti najmenšiu priepustnosť na tratiach siete SŽDC zaradených do RFC 9, využitie priepustnosti však s porovnaním s ďalšími úsekmi dosahuje hodnoty iba cca 50% |
| Slovenská republika | Púchov - Žilina | Púchov | Komplexná modernizácia ŽST Púchov (v blízkej budúcnosti) Následne bude pokračovať modernizácia ďalších úsekov smerom na Žilinu. |
| | | Žilina | Znížená rýchlosť na bratislavskom zhlaví) |
| | Žilina - Spišská Nová Ves | Tunely pri Strečne | Zníženie profilov PC (tunel Strečno I. - max. P/C - 50/380 traťovou rýchlosťou ; (P/C 67/391; zníženie rýchlosti v = 15 km/h) |
| | | Úsek Liptovský Mikuláš - Štrba | Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny |
| | | Úsek Spišská Nová Ves – Poprad - Štrba | Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny |
| | Spišská Nová Ves - Košice | Košice nákladná stanica (zriaďovacia stanica) | Znížený normatív dĺžky vlakov |
| | Košice - Čierna nad Tisou | Úsek Nižná Myšľa - Ruskov | Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny |
| | | Úsek Kuzmice - Ruskov | Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny |

| | | | |
|--|--|----------------------------------|--|
| | Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr. | Úsek Čierna nad Tisou – Čop (UA) | Znížená kapacita úseku - colné prehliadky na širej trati, skener (RAVEN), nevyhovujúce podmienky pre colné prehliadky v stanici Čierna nad Tisou a terminály Dobrá |
|--|--|----------------------------------|--|

V. Základné časti zo štúdie dopravného trhu (TMS)

Štúdia dopravného trhu bola pripravená pracovnou skupinou RFC 9 Marketing a OSS, s podporou ľudských zdrojov zo ŽSR – Výskumný a vývojový ústav železníc. Štúdia bola vypracovaná z poskytnutých údajov manažérov infraštruktúry a taktiež boli použité informácie z externých štúdií. Kompletná Štúdia dopravného trhu TMS je prílohou č. 7 Implementačného plánu.

Hlavným cieľom štúdie je podpora zvyšovania kvalitatívnych podmienok a konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.

Štúdia sa zaoberá:

- zriadením medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 Praha–Horní Lideč – Košice – Čierna nad Tisou,
- kompletizáciou a spresnením údajov o súčasnom technickom a technologickom stave na koridore,
- analýzou konkurenčných druhov dopravy,
- analýzou kapacity, štruktúry a výšky poplatkov,
- dopadom plánovaných investícií,
- vyčíslením najvýznamnejších prínosov zriadenia koridoru,
- odporúčaniami na zvýšenie konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy.

Na základe spracovaných čiastkových analýz a smerovaní sú stanovené opatrenia a odporúčania na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9, riadenie trás a zlepšovanie koordinácie, komunikácie a v konečnom dôsledku i podpora výkonnosti a konkurencieschopnosti nákladnej dopravy na koridore.

V.1 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU “TAK AKO TO JE”

Analýza súčasného stavu hodnotí každú krajinu koridoru zvlášť. Najprv sa hodnotí ekonomický a dopravný skutočný stav krajiny ako celku a potom sa hodnotí dopravná a technická úroveň koridoru pre navrhované hlavné a alternatívne trate.

Komplexne sa za všetky krajiny vykonáva analýza prístupových poplatkov a doby prepravy.

Na záver sa vykonala SWOT analýza silných a slabých stránok príležitostí a hrozieb.

V.1.1 Porovnanie dopravných výkonov cestnej a železničnej dopravy

Na základe čiastkových analýz vykonávaných v jednotlivých štátoch môžeme konštatovať, že tak ako v Českej republike aj v Slovenskej republike je zaznamenaný dynamický rast cestnej

dopravy (prerušený hospodárskou krízou) a stagnácia železničnej dopravy. Podiel železničnej dopravy na celkovom objeme dopravy do roku 2008 neustále klesal.

Na tratiach menšieho významu (regionálne trate, prípojné trate bez existencie terminálov a veľkých priemyselných podnikov a pod.) je dlhodobým trendom pokles železničnej dopravy, kým na hlavných tratiach a koridoroch je zaznamenaný mierny rast (podporovaní napr. novými investíciami vyvolanými automobilovým priemyslom).

Podiel intermodálnej prepravy na celkovom objeme železničnej dopravy rastie.

Preto jednou z možností zvýšenia flexibility železničnej dopravy je nielen zvyšovanie technických parametrov koridorových tratí (skracovanie doby prepravy), a znižovanie nákladov na regionálne trate, ale aj podpora intermodálnej dopravy v kombinácií cesta - železnica, voda – železnica – cesta, prípadne železnica normálny rozchod (1435 mm) – železnica široký rozchod (1520) – cesta.

Pritom je paradoxné, že smerom na západ aj na východ, má železničná nákladná doprava významné postavenie v preprave.

Štúdia tiež obsahuje a porovnáva čas prepravy po cestnej a železničnej infraštruktúre.

V.1.2 Porovnanie prístupových poplatkov infraštruktúry

Keďže štruktúra a forma poplatkov je v krajinách zriaďovania medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 rozdielna, pre porovnanie výšky poplatkov sa hodnotenie uskutočňuje vo vzťahu k vlkm (porovnanie na základe priemerných sadziieb vo vzťahu k vlkm je používané v medzinárodných štúdiách, napr.: Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008).

Vo všeobecnosti každá krajina medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 implementovala vo väčšom alebo menšom rozsahu nariadenie Európskej komisie vyplývajúce zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26 februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii. Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v rokoch 2008 a 2011 na základe vlkm je zobrazené v nasledujúcej tabuľke a grafe.

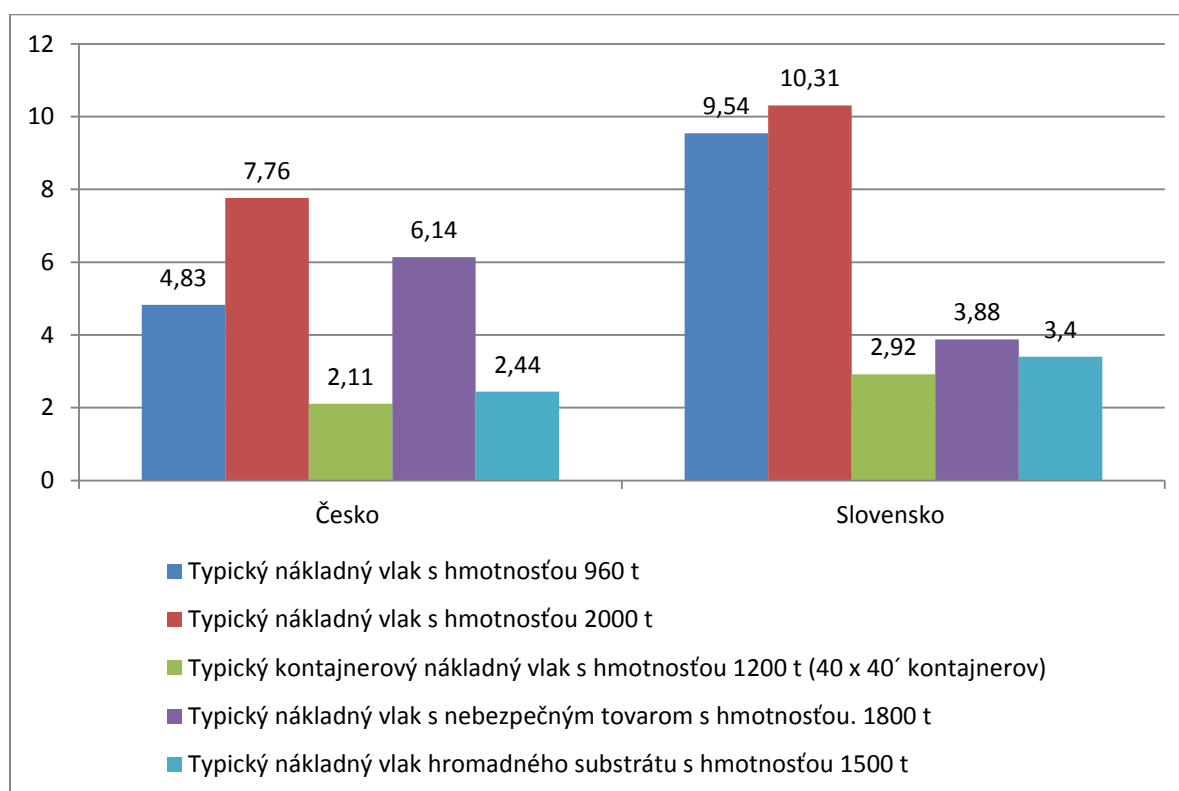
Tabuľka 24: Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v €/vlkm

| Krajina | Prístupové poplatky v roku 2008* | | | Prístupové poplatky v roku 2012** | |
|-----------|--|---|---|--|--|
| | Typický nákladný vlak s hmotnosťou 960 t | Typický nákladný vlak s hmotnosťou 2000 t | Typický kontajnerový nákladný vlak s hmotnosťou 1200 t (40 x 40' kontajnerov) | Typický nákladný vlak s nebezpečným tovarom s hmotnosťou. 1800 t | Typický nákladný vlak hromadného substrátu s hmotnosťou 1500 t |
| Česko | 4,83 | 7,76 | 2,11 | 6,14 | 2,44 |
| Slovensko | 9,54 | 10,31 | 2,92 | 3,88 | 3,40 |

*Zdroj: Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008

** Zdroj: Údaje poskytnuté členmi komisie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9, 1€ = 25 Kč

Graf 4: Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v €/vlkm



Ako je z tabuľky aj grafu vidieť, Slovenská republika patrila v minulosti medzi štáty EÚ s najvyššou výškou poplatkov za prístup k železničnej infraštruktúre. To sa zmenilo od 1. 1. 2011 zmenou štruktúry a aj výšky úhrad za používanie železničnej infraštruktúry.

Na základe analýzy štruktúry a výšky úhrad za používanie železničnej infraštruktúry môžeme konštatovať, že poplatková politika jednotlivých štátov nepôsobí negatívne na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru.

V.1.3 Kapacitná analýza

Na základe čiastkových kapacitných analýz vykonávaných pri analýze skutočného stavu môžeme konštatovať, že navrhované trate koridoru RFC 9 majú dostatok voľnej kapacity na území Slovenskej republiky, a okrem tratí Praha – Česká Třebová je dostatok voľnej kapacity aj na území Českej republiky. Zvýšenie dopravných výkonov na koridore okrem úseku Praha – Česká Třebová a pohraničných úsekov s Ukrajinou je možné bez výrazných zmien. Najviac kapacitne obmedzujúcich úsekov na navrhovanom medzinárodnom koridore RFC 9 je na území Českej republiky a v pohraničných oblastiach.

Tabuľka 1: Súhrn tratí s vysokým využitím priepustnosti (GVD 2013)

| Krajina | Trate s vyšším využitím priepustnosti viac ako 90% |
|---------------------|--|
| Česká republika | Poříčany - Pardubice (viac ako 90%) |
| | Choceň - Česká Třebová (viac ako 90%) |
| Slovenská republika | Čierna nad Tisou ŠR– Čierna nad Tisou št. hr. ŠR (77,6%) |
| | Maťovce ŠR – Užhorod ŠR (70,8%) |
| | Čierna nad Tisou NR– Čierna nad Tisou št. hr. NR (66,3%) |

Najviac koridorových tratí s využitím priepustnosti nižšej ako 50 % je na území Slovenskej republiky.

V.1.4 SWOT analýzy

V rámci SWOT analýzy sú identifikované jednotlivé silné a slabé stránky, príležitosti a hrozby spojené so zriadením medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Základom je vyhodnocovanie jednotlivých faktorov vplyvajúcich na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Vzájomnou závislosťou faktorov silných a slabých stránok na jednej strane, s príležitostami a hrozbami na druhej strane, môžeme získať nové kvalitatívne informácie, ktoré hodnotia súčasný stav a prínosy zriadenia medzinárodného nákladného koridoru.

Pri spracovávaní a vyhodnocovaní jednotlivých faktorov sa brali do úvahy názory všetkých štátov, na ktorých sa medzinárodný nákladný koridor RFC 9 zriaďuje. SWOT analýza vytvára koncepčné hľadisko pre systémovú analýzu, zameriava sa na kľúčové faktory pre ďalšie strategické rozhodovanie.

Základnými faktormi hodnotenia sú:

- partnerské vzťahy,
- technické hľadisko
- kapacita,
- poplatky
- flexibilita = časové hľadisko,

Tabuľka 28: SWOT analýza na úrovni koridoru

| Silné stránky | Slabé stránky |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Silné vzájomné vzťahy vyplývajúce z histórie spoločného štátu - Existujúca silná a dlhodobá spolupráca, - Spoločná vízia pri budovaní siete železníc vyplývajúca zo spoločnej histórie železníc spoločného štátu, - Vysoká previazanosť dopravy, - Dobré technické podmienky (v porovnaní s ostatnými časťami siete jednotlivých krajín), - Dostatok voľnej kapacity (Slovensko), - Ekologická doprava, - Efektívna doprava hromadných substrátov, - Bezpečnosť, - Vysoká flexibilita poskytovania trás, - Posilnenie vzájomných partnerských vzťahov | <ul style="list-style-type: none"> - Zlý technický stav infraštruktúry (Slovensko), - Vysoká intenzita výluk a pomalých jzd (predovšetkým na sieti ŽSR), - Colné kontroly z dopravného hľadiska na nevhodnom mieste (kontroly na Slovensko - ukrajinskej hranici na širej trati), - Nízka flexibilita železničnej dopravy, - Nízka traťová rýchlosť (mimo modernizovaných koridorov), - Obmedzenia na pohraničných tratiach (v mnohých prípadoch sú to jednofajné trate, kde dochádza k zníženej kapacite) - Vysoké prepravné časy oproti cestnej doprave |
| Príležitosti | Hrozby |
| <ul style="list-style-type: none"> - Dopravná politika vlád (dopravné reformy), - Zvyšovanie nákladov nákladnej cestnej dopravy (napr.: spoplatnenie ciest nižších kategórií) , - Presun nebezpečnej dopravy na bezpečnejší druh dopravy (presun z cesty na železnicu), - Komplexná modernizácia tratí (predovšetkým Slovensko), - Zlepšenie spolupráce, - Cezhraničná spolupráca (zlepšovanie technických parametrov tratí na hraniciach) - Zvýšenie maximálnej kapacity na pohraničných tratiach, - Odstránenie nevhodného umiestnenia colných kontrol z dopravného hľadiska na slovensko - ukrajinskej hranici, - Podpora intermodálnej dopravy, - Podpora RoLa, - Skracovanie jazdných dôb, - Získavanie nových prepráv, - Zvyšovanie podielu vlakov na dôveru (bez technickej, prepravnej a RID kontroly – v rámci schengenského priestoru), - Zosúladienie GVD medzi jednotlivými štátmi koridoru, - Začlenenie železničnej dopravy do logistických procesov, - Zlepšovanie technického stavu infraštruktúry prostredníctvom modernizácie, - Zavádzanie ERTMS, - Zrýchlenie procesu modernizácie (Slovensko), - Budovanie vlečiek k novovznikajúcim | <ul style="list-style-type: none"> - Znižovanie maximálnej kapacity na hranici s Ukrajinou - Hospodárska kríza, - Zachovanie nevhodného umiestnenia colných kontrol na slovensko - ukrajinskej hranici - Nedostatok voľnej kapacity - Pomalá modernizácia koridoru - Intermodálne alternatívy, - Prehodnotenie mega kamiónov EÚ - Zvýšením výkonnosti môže dôjsť k zvýšeniu poruchovosti, - Nekonkurenčné jazdné doby diaľkových vlakov, - Nenadväzovanie na logistické reťazce a centrá, - Útlm prepráv hromadnej dopravy, - Vysoká nákladová náročnosť vlečkovej prevádzky, - Nepriaznivá dopravná politika pre železničnú dopravu. - Zvýšená náročnosť prímestskej osobnej dopravy v okolí centier, - Uprednostňovanie osobnej dopravy pred plynulosťou nákladnej dopravy, |

| | |
|---|--|
| priemyselným parkom a firmám (automobilky), - Napájanie na logistické centrá, - Podpora existujúcich vlečiek, - Budovanie verejných terminálov s verejným prístupom, | |
|---|--|

Realizácia opatrení iba v jednom členskom štáte nepovedie k výraznému zvýšeniu konkurencieschopnosti medzinárodnej nákladnej dopravy. Preto je nevyhnutné zavádzať opatrenia spoločne po vzájomnej dohode členských štátov koridoru (pozri nasledujúcu SWOT analýzu).

V.2 PREDPOKLADANÉ ZMENY DOPRAVNÉHO TRHU

V.2.1 Varianty dopravných prúdov

Predpokladané zmeny dopravného prúdu na koridore RFC 9 sú namodelované v 3 scenároch. Východiská scenárov sú nasledujúce:

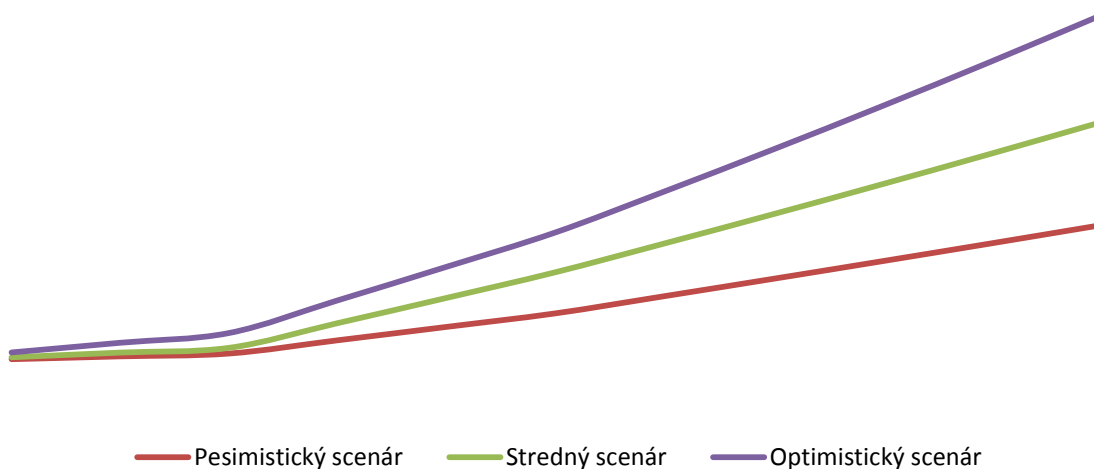
Optimistický variant – znaky oživenia ekonomiky v roku 2013, zotrvanie pozitívnych ekonomických ukazovateľov až do roku 2022, modernizácia a rekonštrukcia tratí podľa stanoveného plánu, každoročné znižovanie čakacích dôb na hraniciach, flexibilné odstraňovanie technických a kapacitných problémov, zvyšovanie flexibility dopravcov pri predávaní vozňov na hraniciach, rast dopravy je podporovaný vysokým podielom novovznikajúcej intermodálnej dopravy, malý rast dopytu po preprave hromadných substrátov.

Strednodobý variant - pomalé oživenie ekonomiky od roku 2013, postupné zlepšovanie ekonomických ukazovateľov, modernizácia a rekonštrukcia s čiastočným oneskorením (1 až 2 roky), každoročné znižovanie čakacích dôb na hraniciach, zvyšovanie flexibility dopravcov pri výmene vozňov na hraniciach, rast dopravy je podporovaný vysokým podielom novovznikajúcej intermodálnej dopravy, stagnácia rastu dopytu po preprave hromadných substrátov.

Pesimistický variant - známky oživenia ekonomiky v roku 2015, od roku 2015 zotrvanie pozitívnych ekonomických ukazovateľov, modernizácia a rekonštrukcia s oneskorením 2 až 3 roky, pomalé znižovanie čakacích dôb na hraniciach, pomalé zvyšovanie flexibility dopravcov pri výmene vozňov na hraniciach, mierny rast intermodálnej prepravy, stagnácia dopytu po preprave hromadných substrátov.

V nasledujúcom grafe a tabuľke je zobrazená celková prognóza rastu dopravného dopytu potrebná na účely štúdie, zahrňujúca všetky oblasti podpory dopravy podľa scenárov vývoja ekonomickej situácie.

Graf 5: Vývoj dopravných výkonov v mil. čtkm podľa jednotlivých scenárov (na hlavných tratiach)



Tabuľka 34: Vývoj dopravných výkonov v mil. čtkm podľa jednotlivých scenárov (ročné) za hlavné trate medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

| Variant | Dopravné výkony v mil. čtkm (ročné) | | | |
|----------------------|-------------------------------------|---------|---------|----------|
| | Roky | 2015 | 2018 | 2022 |
| Pesimistický variant | | 8 278,1 | 8 555,2 | 9 000,5 |
| Stredný variant | | 8 386,1 | 8 886,6 | 9 646,8 |
| Optimistický variant | | 8 529,7 | 9 213,6 | 10 178,8 |

V.2.2 Riziká prognózy

Za najvýznamnejší vplyv, ktorý by významným spôsobom zmenil prognózovaný vývoj je očakávaná dĺžka hospodárskej krízy. Najdlhšie očakávanie hospodárskej krízy je v pesimistickom variante, až do konca roku 2014. Dĺžka hospodárskej krízy bude mať za následok aj znižovanie investícií do zlepšovania technického stavu infraštruktúry, odbúravanie kapacitných bariér a ochotu znižovania čakacích dôb na hraniciach zvyšovaním flexibility dopravcov na hraniciach a odstránením technických nedostatkov. Dôležitou súčasťou pri zabezpečení zlepšovania technického stavu infraštruktúry je financovanie z podporných fondov EÚ v jednotlivých členských štátoch. Čerpanie podporných fondov EÚ do modernizácie a rekonštrukcie železničných tratí a staníc neprispieva len na zlepšovanie technického stavu infraštruktúry, ale aj na výrazný rastový impulz hospodárstva. Odkladanie čerpania podporných fondov EÚ do modernizácie a rekonštrukcie tratí a staníc má za následok znižovanie kladných potenciálnych efektov na ekonomiku danej krajiny.

Ďalším rizikom je rast nákladnej dopravy v iných druhoch, kým v železničnej doprave bude naďalej zaznamenaná stagnácia. Preto je nevyhnutné pre zabezpečenie konkurencie-

schopnej nákladnej dopravy poskytovať kvalitnú dopravnú infraštruktúru, vzájomnú komunikáciu susedných manažérov infraštruktúry, ale aj flexibilnú spoluprácu národných dominantných a ostatných súkromných dopravcov pri preberaní nákladných vozňov na hraniciach.

Najnižšia technická vybavenosť tratí, príp. staníc v pohraničných oblastiach spôsobuje väčšie problémy ako vo vnútri štátu. Najčastejším prípadom nízkej technickej vybavenosti na hraniciach je nízka rýchlosť, jednokoľajnosť a neelektrifikovaná trať.

V.3 SOCIO-EKONOMICKÉ PRÍNOSY ZRIADENIA RFC 9

Medzi najvýznamnejšie socio-ekonomické prínosy zriadenia medzinárodného nákladného koridoru patria predovšetkým tieto prínosy:

- skrátenie prepravných časov nákladnej dopravy (mikro efekt - dopad investícií),
- zníženie externých nákladov (makro efekt).

Predpokladané zmeny dopravného prúdu v štruktúre sú zapracované do socio-ekonomických prínosov zriadenia medzinárodného nákladného koridoru RFC 9.

V.3.1 Zníženie jazdných dôb (vplyv doby cesty)

Modernizáciu koridoru RFC 9 dochádza k skráteniu jazdných dôb. Keďže na území Českej republiky došlo v značnej miere k modernizácii predpokladá sa skrátenie jazdných časov predovšetkým na území Slovenskej republiky. Pri spracovávaní vplyvov doby cesty sa vychádzalo predpokladaného časového sledu modernizácie železničných tratí vyplývajúce zo stratégie ŽSR a z priemerných hodnôt úspor jazdných dôb, ktoré sa prejaví po ukončení modernizácie celého koridoru.

Veľkosť skrátenia jazdných dôb závisí od odjazdenej vzdialenosti a typu nákladného vlaku. Pre finančné vyjadrenie účinkov časových úspor sú použité spriemerované hodnoty skrátenia jazdných dôb. Porovnanie je medzi jazdnými časmi vyplývajúcimi z GVD 2012/2013 a modelovaním jazdných časov pre komplexne zmodernizovaný úsek, podľa technických parametrov stanovených v dohodách AGC a AGTC.

Do socioefektov vstupuje aj časový rámec modernizácie koridoru vyplývajúci predovšetkým z stratégie ŽSR (Dlhodobý plán investovania 2011 – 2021)

Väčšina týchto socioefektov sa však prejaví aj po roku 2021.

Tabuľka 2: Priemerné úspory jazdných dôb v železničnej doprave po komplexnej modernizácii koridoru RFC 9

| Krajina | Úsek | Nákladná doprava (min/tonu) |
|---------------------|---------------------------|-----------------------------|
| | | Diaľková |
| Česká republika | Praha – Horní Lideč | 5 |
| Slovenská republika | Lúky pod Makytou – Púchov | 0 |
| | Púchov – Žilina | 5,5 |
| | Žilina - Košice | 53,0 |
| | Košice – Čierna nad Tisou | 28,5 |

Zvýšenie priemernej rýchlosti po komplexnej modernizácii na úseku Púchov – Žilina pre nákladnú dopravu je o 18,6 km/h. Na území Českej republiky je zvýšenie priemernej rýchlosti minimálne (z dôvodu ukončenej modernizácie na väčšine koridorových tratí – efekt je už dosiahnutý, plán uvažuje už len z modernizáciou veľkých staníc).

Na hlavných tratiach medzinárodného koridoru RFC 9 je vysoký potenciál skrátenia jazdných dôb pre nákladnú dopravu. Namodelované je skrátenie jazdných dôb až 87 min pri doržaní technických parametrov medzinárodných dohôd AGTC a AGC.

Hodnoty času vyplývajú z predpokladanej časovej úspory na jednotlivých modernizovaných úsekoch predpokladov ukončenia modernizácie a z objemov dopravy.

Ekonomické benefity boli vypočítané vynasobením, pre každý rok nasledujúcimi faktormi:

- Úspora času sa počíta až po skončení modernizácie
- Očakávaný objem nákladne dopravy v jednotlivých rokoch
- Súčiniteľ zaťaženia 669 t na nákladný vlak, ktorý sa bude každoročne znižovať o 1 %.
- Hodnota času (2005) = 1,22 €/ t¹

Súčiniteľ zaťaženia na nákladný vlak vyplýva z priemerného zaťaženia nákladného vlaku v roku 2011 na hlavných koridorových tratiach na území Českej aj Slovenskej republiky.

Ročný vývoj: ekonomický prínos (ročné hodnoty) sa líšna na základe rastu hodnoty času.

Hodnota času je na konci roku 2005, každoročne je indexovaná o 1% (na základe očakávania miery rastu HDP na obyvateľa)

¹ HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 5, Proposal for Harmonised Guidelines, Due date of deliverable: 15 December 2005, Actual submission date: February 2006, Estimated VTTS values – freight trips (€2002 per freight tonne per hour, factor prices), EU (25 Countries)
Hodnota času použitá do konca roka 2005, v nasledujúcich rokoch analýzy sa zvyšuje o 1% (očakávaná priemerná ročná miera rastu HDP/obyvateľa)

Výpočet: $Vplyv doby jazdy = \frac{1}{2} * Dopyt po doprave * úspora času po ukončení modernizácie * hodnota času$

Socio-ekonomické prínosy boli prepočítané na každý rok pri zohľadnení týchto faktorov:

- Vplyv doby jazdy (vypočítané použitím uvedeného vzorca)
- očakávaný objem nákladnej dopravy na hraniciach podľa prognózy dopravy
- doba implementácie 2013 – 2022
- predpokladané zlepšovanie technického stavu
- hodnota času (2005): 1,22 €/t.
- hodnota času sa prejaví až po skončení modernizácie vyplývajúce z stratégie investovania na hlavných tratiach medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

Očakáva sa pomalé tempo modernizácie trati súvisiacich s medzinárodným nákladným koridorom RFC 9 v Slovenskej republike.

Hodnota času je na konci roka 2005 indexovaná v nasledujúcich rokoch analýzy o 1% (očakávaná ročná miera rastu HDP/obyvateľa).

Tabuľka 3: Výsledná NPV (vplyv doby cesty) tis. € podľa jednotlivých scenárov

| Vplyv doby cesty v tis. € | |
|---------------------------------------|-----------------|
| NPV 2022 (pesimistický scenár) | 7 439,1 |
| NPV 2022 (stredný scenár) | 12 515,1 |
| NPV 2022 (optimistický scenár) | 18 528,8 |

Výsledná čistá súčasná hodnota (NPV 2022) vplyvu doby cesty je vyčíslená z očakávaného postupného skrátenia jazdných časov do roku 2022 o 5 minút v Českej republike (od roku 2017) a 24,5 min (od roku 2021).

V Slovenskej republike sa neočakáva komplexné zmodernizovanie všetkých hlavných tratí koridoru RFC 9 do roku 2022 na území Slovenskej republiky.

V.3.2 Peňažné ocenenie externých nákladov (makro efekt)

Vďaka zabezpečeniu konkurencieschopnej nákladnej dopravy docielime rast železničnej dopravy, ktorá bude odvedená z cestnej dopravy k železničnej, u novovznikajúcej aj generovanej prepravy. Zníženie negatívnych vplyvov kongescií, nehody, zničenie, hluk, zmeny klímy bude vyplývať najmä z premiestnenia tovaru z cesty na železnicu.

Úroveň vonkajších vplyvov bola odhadnutá v peňažnom vyjadrení pomocou jednotkových nákladov na tkm, na základe pokynov uvedených v príručke Handbook on estimation of

external cost in transport sector (2007), prepared by the consortium led by CE Delft on behalf of DG TREN.

Na odvodenie hodnoty jednotkových nákladov boli použité tieto aspekty vplyvov:

- vývoj HDP a parita kúpnej sily na 1 obyvateľa,
- za znečistenie ovzdušia sme zaradili ďalší faktor vo výpočtoch a to 0,5% ročné zníženie, ktoré sa vzťahuje k technologickým zlepšeniam, čo vedie k redukcii emisných faktorov.

Tabuľka 37: Externé náklady v eurocentoch na tkm

| Nákladná doprava | Kongescie | Nehody | Znečistenie ovzdušia | Hluk | Klimatické zmeny | Celkom |
|----------------------|-----------|--------|----------------------|------|------------------|-------------|
| Kamión | 2,17 | 0,03 | 0,22 | 0,09 | 0,22 | 2,73 |
| Nákladný vlak | 0,01 | 0,01 | 0,07 | 0,04 | 0,1 | 0,23 |

Zdroj: Handbook on estimation of external cost in transport sector (2007), prepared by the consortium led by CE Delft on behalf of DG TREN

Na základe jednotkových nákladov (tabuľka 61) boli v nasledujúcej tabuľke vyčíslené externé prínosy pre nákladnú dopravu, podľa jednotlivých scenárov vývoja dopravného dopytu.

Tabuľka 4: Výsledná NPV (2022) v tis. € podľa jednotlivých scenárov

| Externé náklady v tis. € | |
|---------------------------------------|-----------------|
| NPV (2022) pesimistický scenár | 31 674,3 |
| NPV (2022) stredný scenár | 61 819,8 |
| NPV (2022) optimistický scenár | 97 078,2 |

V.4 ZLEPŠENIE TECHNICKÉHO STAVU = DOPAD INVESTÍCIÍ

Zlepšením technického stavu, modernizáciou alebo rekonštrukciou dochádza k zvýšeniu kapacity trate a skráteniu jazdných dób. Skrátenie jazdných dób je stanovené na základe predpokladanej zmeny technickej rýchlosti. Ide predovšetkým o traťové úseky, kde je maximálna technická rýchlosť nižšia ako 100 km/hod (údaje na základe analýzy súčasného stavu).

Tabuľka 5: Predpokladané investície do medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 (hlavné aj alternatívne trate)

| Krajina | Predpokladané investície | Dopad investícií |
|---------------------|---|---|
| Česká republika | Nový terminál Česká Třebová, budovanie nových logistických centier Brno, Pardubice, | Podpora dopytu po železničnej doprave |
| | Modernizácia staníc a traťových úsekov koridoru z EU fondov | Zvýšenie rýchlosti a kvality poskytovaných služieb |
| Slovenská republika | Modernizácia traťového úseky Púchov - Žilina | Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, zvýšenie bezpečnosti dopravy mimoriadnych zásielok (zásielky s prekročenou nakladacou mierou), do roku 2015 |
| | Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Žilina | Podpora kombinovanej dopravy, zlepšenie prístupu k železničnej doprave, do roku 2015 |
| | Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Košice | Podpora kombinovanej dopravy, zlepšenie prístupu k železničnej doprave, do roku 2015 |
| | Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou | Zvýšenie kapacity, zvýšenie kvality poskytovaných služieb, do roku 2015 |
| | Modernizácia traťového úseku Žilina – Košice | Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, zvýšenie bezpečnosti dopravy mimoriadnych zásielok (zásielky s prekročenou nakladacou mierou najmä tunely Strečno I, Štiavnický tunel), do roku 2015 |
| | Modernizácia traťového úseku Košice – Čierna nad Tisou | Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, po roku 2015 |
| | Modernizácia železničnej stanice Maťovce | Predĺžením traťových koľají v stanici dôjde k zvýšeniu dĺžky vlakov, zvýšeniu kapacity stanice a k zlepšeniu posunovacích prác |
| | Elektrifikácia významných prípojných tratí | Ekologický aspekt, zvýšenie výkonnosti trate |

Predpokadané investície sú čerpané z poskytnutých údajov od členov komisie jednotlivých krajín.

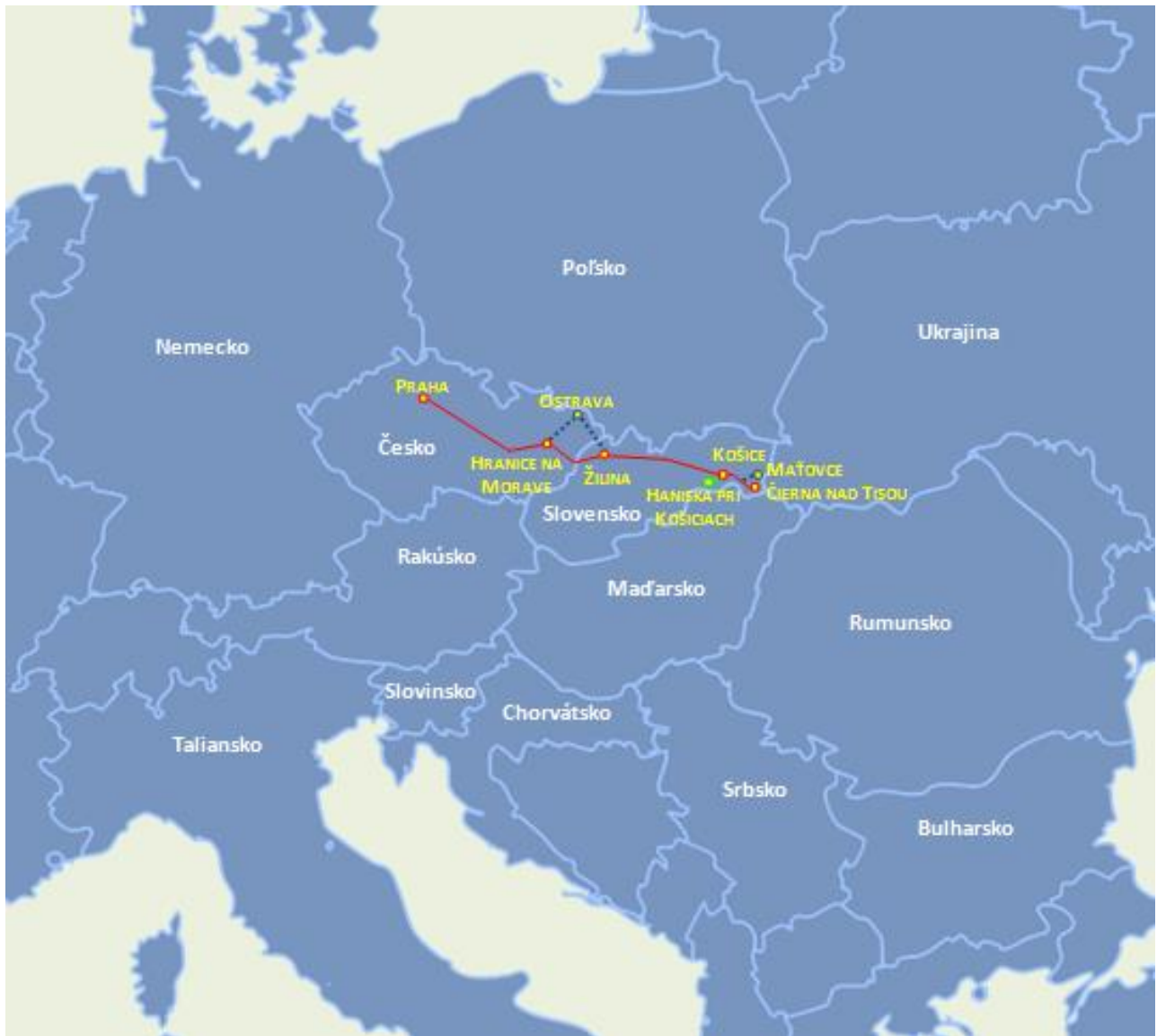
V.5 ZÁVER

Autori TMS odporúčajú Správnej rade prijať rozhodnutie zaradiť tiež trať Hranice na Moravě - Ostrava - Žilina ako hlavnú trasu koridoru z duvodu napojenie terminalov a významných prevádzkových výkonov.

Odporúčania terminálov a tratí sú v súlade s nakreslenými schémami v analýze súčasného stavu a stanovenej prílohy koridor info.

V nasledujúcej mape a tabuľke je zadefinovanie zloženia koridoru podľa jednotlivých krajín v členení na hlavné trate, alternatívne trate, terminálové trate a terminály.

Mapa 3: Medzinárodný nákladný koridor RFC 9



- Hlavné trate
- - - Alternatívne trate
- Prípojnú trate

Na splnenie očakávaných prínosov zriadením medzinárodného nákladného koridoru je nevyhnutné zabezpečiť motiváciu dopravcov k zvýšeniu flexibility aj doby prepravy, čo nie je možné bez finančných prostriedkov určených na modernizáciu a rekonštrukciu medzinárodného nákladného koridoru a k vyčleneniu finančných prostriedkov potrebných na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru (prostriedky na zriadenie medzinárodného

OSS, prezentácie koridoru, vypracovaní potrebných brožúr, prípadne podpory informačných technológií).

Existuje veľa európskych štúdií a aj praktické skúsenosti manažérov infraštruktúry potvrdzujú, že veľká časť tovarov prepravovaných v súčasnosti na tratiach budúceho koridoru RFC 9 začína vo východných krajinách (predovšetkým Ukrajina a Rusko). Preto je nevyhnutné sa zvlášť venovať rozvoju významných prekládkových staníc Čierna nad Tisou a Maťovce.

Definícia of Pre-arranged Paths and rezervnej kapacity

Na základe analýzy kapacity a analýzy dopytu na trhu (využitie existujúcich RNE katalógových trás) boli pracovnou skupinou Marketing a OSS navrhnuté pre-arranged path na koridore. Postup určenia pre-arranged paths a rezervnej kapacity je popísaný v kapitole VII. Implementačného plánu.

VI. Plnenie cieľov a monitoring

VI.1 KVALITA SLUŽIEB

Harmonogram pridelovania pre-arranged paths a rezervnej capacity je popísaný v príručke RNE pre Pre-arranged paths a C-OSS, a RFC akceptuje tieto podmienky. Proces sledovania výkonov je popísaný v príručke RNE pre sledovanie cieľov. Kódy meškania sú prebraté z kódovníka UIC.

VI.2 KAPACITA KORIDORU

Na základe čiastkových kapacitných analýz vykonávaných pri analýze skutočného stavu môžeme konštatovať, že navrhované trate koridoru RFC 9 majú dostatok voľnej kapacity na území Slovenskej republiky, a okrem tratí Praha – Česká Třebová je dostatok voľnej kapacity aj na území Českej republiky. Zvýšenie dopravných výkonov na koridore okrem úseku Praha – Česká Třebová a pohraničných úsekov s Ukrajinou je možné bez výrazných zmien. Je však potrebné pre plynulé absorbovanie nových dopravných výkonov u kapacitne obmedzujúcich úsekoch urobiť legislatívne alebo technické opatrenia na zvýšenie kapacity. Odstránenie úzkych miest bude v súlade so štúdiou dopravného trhu, tabuľka B8.

VI.3 PODPORA KOMPATIBILITY SYSTÉMOV SPOPLATNENIA

Správna rada koridoru nákladnej dopravy podporuje kompatibilitu systémov spoplatnenia závislých od výkonnosti pozdĺž koridoru nákladnej dopravy uvedených v článku 35 smernice 2012/34/ES.

VI.4 MONITORING OF PERFORMANCE

Budú sledované nasledovné ukazovatele výkonov:

- počet koridorových vlakov za mesiac
- počet koridorových vlakových trás (pridelených/zrealizovaných) cez pohraničné priechody na koridore
- dĺžka trasy

Proces pre sledovanie výkonu je popísaný v príručke RNE pre presnosť cieľov. Kódy meškania sú prebraté z kódovníka UIC.

VI.5 PRIESKUM SPOKOJNOSTI

Prieskum spokojnosti sa prvýkrát uskutoční v roku 2014. Prieskum bude vykonaný organizáciou RNE formou internetového dotazníka.

VII. Pridelovanie kapacity na koridore

VII.1 POPIS OSS A PREVÁDZKOVÝCH PRAVIDIEL OSS

Podľa článku 13 (1) Nariadenia, sa na stretnutí Správnej rady koridoru konaného dňa 25. 5. 2012 dohodlo pravidlo zastupujúceho C-OSS na dobu jedného roka (v termínoch zmeny cestovného poriadku). Prvý rok bude zastupujúcim C-OSS Správa železniční dopravní cesty, Praha. Svoju funkciu začne vykonávať 10. novembra 2013. Zamestnancami C-OSS budú súčasní zamestnanci národného OSS. Pracovným jazykom C-OSS je český, slovenský a anglický jazyk.

Prevádzkové pravidlá C-OSS

Pre výkon činností koridoru sa v maximálne možnej miere využívajú existujúce štruktúry, informačné systémy a údaje SŽDC a ŽSR.

VII.2 INFORMAČNÝ DOKUMENT O KORIDORE

Štruktúra Informačného dokumentu o koridore sleduje odporúčanie RNE, ktoré je akceptovaná a použitá železničnými nákladnými koridormi:

| | |
|---------|---|
| Kniha 1 | Všeobecné informácie |
| Kniha 2 | Výňatky sieťových vyhlásení |
| Kniha 3 | Popis terminálov |
| Kniha 4 | Postup pridelovania kapacity a riadenie dopravy |
| Kniha 5 | Implementačný plán |

Kniha 3 bude obsahovať informácie o termináloch formou odvolávky/linku na web stránku konkrétneho terminálu alebo tieto informácie budú zahrnuté do Informačného dokumentu o koridore. Spôsob zverejnenia informácií o terminály je na rozhodnutí každého terminálu.

Podkladom pre prípravu **Knihy 4** je spresnenie RNE spoločnej štruktúry Informačného dokumentu o koridore.

Kniha 5, Implementačný plán koridoru bude zverejnený po jeho schválení výkonnou radou.

Celý Informačný dokument o koridore bude dostupný na internetových stránkach oboch organizácií (SŽDC a ŽSR).

VII.3 POPIS PROCESU DEFINOVANIA PRE-ARRANGED PATHS

Zoznam pre-arranged paths CS koridoru pre rok 2014 bol definovaný pracovnou skupinou Marketing a OSS.

Zoznam pre-arranged paths je založený na:

- výsledkoch Štúdie dopravného trhu vzhľadom k existujúcim a predpokladaným dopravným výkonom v železničnej nákladnej a osobnej doprave,
- množstve trás a parametrov vlakov z minuloročného grafikonu, a
- existujúcich rámcových dohôd (na SŽDC: hlavne trať Praha – Česka Třebová).

Určenie pre-arranged paths je vykonané v súlade s RNE Guideline pre Pre - arranged Paths.

Na základe analýzy kapacity a analýzy dopytu na trhu (využitie existujúcich RNE katalógových trás) navrhujeme nové trasy:

1. CZ – SK : Praha Malešice – Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , 2200 t, 650m
2. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , 2200 t, 650m
3. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Mařovice, 2200 t, 650m,
4. CZ – SK : Praha Malešice Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , P/C 47/377, 1600 t, 610 m P/C 47/377
5. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Haniska pri Košiciach, P/C 47/377, 1600 t, 610 m
6. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Haniska pri Košiciach, 2200 t, 610 m
7. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
8. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
9. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
10. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, P/C 70/400, 1600 t, 610 m
11. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, P/C 70/400, 1600 t, 610 m
12. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, 2200 t, 610m

Poznámka: trasy 7-12 majú časové napojenie na trasy 1 - 6.

VII.4 POPIS PROCESU DEFINOVANIA REZERVNEJ KAPACITY

“Rezervná kapacita umožní rýchlejšie odpovedať na ad-hoc požiadavky” (Článok 14, bod 5 Nariadenia 913/2010). Na základe analýzy kapacity a analýzy dopytu na trhu (využitie existujúcich RNE katalógových trás) bolo navrhnutých 12 trás. Nezarezervované pre-arranged paths budú zaradené do kapacitnej rezervy (v súlade s príručkou RNE Pre-arranged path a C-OSS). Ak rezervnú kapacitu / trasu prideli národné OSS, oznámi to ihneď C-OSS.

VII.5 POPLATOK ZA NEVYUŽITÚ TRASU

V súčasnosti si poplatok účtuje každý manažér infraštruktúry samostatne. Otázka spoločne stanoveného poplatku je stále otvorená a môže byť prediskutovaná po vyhodnotení využívania koridorových trás. Takýto poplatok by mal za následok lepšie využitie takýchto trás.

VII.6 FORCE MAJEURE

Príslušný dispečerský aparát oznámi C-OSS a národným OSS každý prípad prerušenia prevádzky na koridore z dôvodu vyššej moci (force majeure). OSS túto skutočnosť oznámi žiadateľom so zrušením vlakových trás na čas nevyhnutne potrebný na obnovu bežného stavu a s návrhom alternatívnych trás.

VII.7 KOORDINÁCIA PRIDEĽOVANIA KAPACITY MEDZI C-OSS A IM A TERMINÁLMI

Pridelovanie kapacity sa riadi pravidlami stanovenými v príručke RNE, ktoré akceptujú zúčastnení prevádzkovateľa infraštruktúry.

VII.8 AUTORIZOVANÝ ŽIADATEĽ

V právnych predpisoch zúčastnených prevádzkovateľov infraštruktúry na koridoroch existujú rozdielne pravidlá pre žiadateľov o pridelenie trasy. Z toho dôvodu nie sú jednoznačne určené tieto pravidlá.

Na koridore 9 sa definovanie „autorizovaný žiadateľ“ odvoláva na národné právne predpisy. Ak príde na C-OSS žiadosť o pridelenie pre-arranged path od iného žiadateľa ako je definovaný v právnych predpisoch, trasa sa prideliť po dohode národných OSS.

Správna rada žiada Výkonnú radu o odporúčanie, ako postupovať v týchto otázkach.

**VIII. Traffic management on the corridor /
Riadenie prevádzky na koridore**
VIII.1 KORIDOROVÝ VLAK

Pre sledovanie výkonov a žiadostí o trasu na koridore je potrebné definovať “koridorový vlak”.

Koridorový vlak:

- prechádza železničnou sieťou SŽDC a ŽSR (prejde pohraničnými prechodmi na koridore)
- má pridelenú kapacitu C-OSS
- má pridelenú pre-arranged path.

VIII.2 PRAVIDLÁ PRIORITY

V nariadení 913/2010/EU nie sú stanovené pravidlá priority na koridore. SŽDC a ŽSR majú pravidlá priority popísané vo svojich podmienkach prístupu na sieť.

VIII.3 KOORDINÁCIA RIADENIA DOPRAVY

Postupy koordinácie riadenia dopravy na koridore nákladnej dopravy sú upravené v príslušných zmluvách medzi SŽDC a ŽSR.

VIII.4 KOORDINÁCIA RIADENIA PREVÁDZKY PRI NEPREDVÍDANÝCH UDALOSTIACH

Poradie priorít vlakov v prípade, že dôjde k zmeškaniu, presmerovaniu, zastaveniu vlaku (dôvody napr. porucha signalizácie, údržbárske práce príp. iné práce, ktoré obmedzia kapacitu):

- a) súrne pomocné vlaky;
- b) mimoriadne vlaky vo všeobecnom záujme (označené prepravy v záujme štátu);
- c) medzištátne vlaky osobnej dopravy najvyššej priority (Ex, R);
- d) vnútroštátne vlaky osobnej dopravy najvyššej priority (Ex, R)
- e) medzištátne vlaky nákladnej dopravy najvyššej priority (Nex, koridorové vlaky);
- f) ostatné medzištátne vlaky osobnej dopravy;
- g) ostatné vnútroštátne vlaky osobnej dopravy;
- h) vnútroštátne vlaky nákladnej dopravy najvyššej priority Nex a Sv vlaky;
- i) ostatné medzištátne vlaky nákladnej dopravy;
- j) ostatné vnútroštátne vlaky nákladnej dopravy;
- k) vlaky osobitného určenia.

Jazdy hnacích koľajových vozidiel (rušňové vlaky) a súpravových vlakov na vlaky uvedené v bodoch c), d), a e) majú prioritu jazdy ako druh vlaku, na ktorý sú určené.

V prípade nepredvídaných udalostí SŽDC/ŽSR oznámia dopravcom a vzájomne medzi sebou podrobnosti o vzniknutej udalosti.

VIII.5 KOORDINÁCIA PRÁC

SŽDC a ŽSR uverejňujú na svojich internetových stránkach informácie o plánovaných a prebiehajúcich výlukových prácach na celej sieti vrátane RFC 9. Koordinácia jednotlivých výluk bude prebiehať prostredníctvom príslušných útvarov oboch organizácií.

| |
|----------------------------|
| IX. Investičný plán |
|----------------------------|

Investičný plán je prílohou č. 6.

| |
|-------------------|
| X. Přílohy |
|-------------------|

- 1. MEMORANDUM O POROZUMENÍ NA VYTVOŘENÍ SPRÁVNEJ RADY RFC 9**
- 2. VYHLÁŠENIE O ZRIADENÍ PORADNEJ SKUPINY ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV**
- 3. VYHLÁŠENIE O ZRIADENÍ PORADNEJ SKUPINY MANAŽÉROV A VLASTNÍKOV TERMINÁLOV**
- 4. PRAVIDLÁ SPOLUPRÁCE PORADNEJ SKUPINY A SPRÁVNEJ RADY RFC 9**
- 5. VNÚTORNÉ PREDPISY CS KORIDORU**
- 6. INVESTIČNÝ PLÁN**
- 7. ŠTÚDIA DOPRAVNÉHO TRHU (TMS)**

ZOZNAM KONTAKTOV**Za Správu železniční dopravní cesty, státní organizace
Bc. Marek Binko, člen Správní rady RFC 9**

Adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství, RFC 9
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Česká republika

Telefón: ++ 420 972 235 430

E-mail: rfc9@szdc.cz

**Za Železnice Slovenskej republiky Bratislava
Ing. Miroslav Matúšek, člen Správní rady RFC 9**

Adresa: Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Generálne riaditeľstvo, RFC 9
Klemensova 8
813 61 Bratislava
Slovenská republika

Telefón: ++ 421 2 2029 7360

E-mail: rfc9@zsr.sk