

Ing. Miloš Futera, Ing. Marek Neustadt¹

Činnost OSS jako nástroje pro usnadnění přístupu dopravců na evropskou železniční infrastrukturu

Klíčová slova: *OSS, RailNetEurope, činnost provozovatele dráhy, mezinárodní vlakové trasy, kapacita dopravní cesty*

Úvod

Od roku 1994 probíhá v zemích Evropské unie liberalizační proces spočívající v oddělení činností dopravce a provozovatele dráhy s cílem oživení výkonnosti železniční dopravy a zvýšení jejího tržního podílu na celkových dopravních výkonech Evropy. Současně s tím probíhala na železničních infrastrukturách Evropy v minulých letech řada pokusů s cílem najít optimální organizační uspořádání při řízení mezistátní vlakové dopravy, zejména pak mezistátní nákladní dopravy.

Vyhodnocení postupů jednotlivých železnic, stejně jako vyhodnocení stavu liberalizace vedlo Evropskou komisi k vydání tzv. 2. železničního balíčku, který kromě novely ES 440/1991 na ES 2001/12 obsahoval i směrnici 2001/14 o přidělování kapacity železniční dopravní cesty. Reakcí provozovatelů drah na tuto směrnici bylo založení sdružení Evropských provozovatelů drah v roce 2001, které dne 2.1.2004 bylo převedeno pod vlastní právní subjektivitu se sídlem ve Vídni v souladu s rakouským právem. Toto sdružení přijalo název RailNetEurope (RNE) a jeho základním cílem je usnadnění mezinárodního provozu na evropské železniční infrastruktuře. Sdružení je neziskové a je financováno z členských příspěvků, příjmů z plánovaných akcí a z provizí za služby buď třetím stranám nebo členům. Základním smyslem vzniku RNE je naplňovat principy práva EU zabývající se spoluprací manažerů železničních infrastruktur (IM), v souladu se směrnicemi ES číslo 2001/12 a 2001/14.

Základní cíle, pro které bylo RNE vytvořeno jsou:

- pečovat o rozvoj a konkurenceschopnost mezinárodního železničního provozu prosazením spolupráce mezi svými členy k umožnění výkonného marketingu, přidělování a prodeje kapacity přeshraniční infrastruktury a vlakových tras včetně dalších infrastrukturních služeb a pro nastavení přiměřených procedur a provozních struktur,
- usnadňovat přidělování železniční kapacity pro mezinárodní dopravu.

Jedním ze základních prvků tohoto sdružení je mezinárodní spolupráce IM postavená na společné síti národních kontaktních bodů nazvaných „One Stop Shop” (OSS).

¹ **Ing. Miloš Futera**, 1977, Univerzita Pardubice, DFJP, Management marketing a logistika v dopravě, Oddělení marketingu prodeje tras a statistiky - OSS, Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy Generálního ředitelství ČD, a.s.

Ing. Marek Neustadt, 1966, VŠDS Žilina, Fakulta PEDAS, Provoz a ekonomika železniční dopravy, Vedoucí oddělení marketingu prodeje tras a statistiky - OSS, Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy Generálního ředitelství ČD, a.s.

Tato místa se vytváří jako jediné prodejní místo vůči zákazníkům – dopravcům. Mezi hlavní úkoly všech národních OSS patří:

- pomoci dopravcům při získávání mezinárodních tras a ostatní záležitostí jako je např. oprávnění pro provozování drážní dopravy na síti všech zúčastněných IM,
- usnadnění procesu přístupu na železniční dopravní cestu v případě, že se jedná o nového dopravce,
- zajistit dopravcům řádné naplnění jejich žádostí o mezinárodní vlakové trasy v souladu s procesy sestavy mezinárodního JŘ.

Struktura RNE

RNE se v současné době skládá ze zástupců 29 IM z 26 zemí. Nejvyšším orgánem tohoto sdružení je Valné shromáždění (General Assembly – GA). Valné shromáždění odpovídá za všechna strategická rozhodnutí, která usilují o naplnění cílů Sdružení.

Správní rada (Managing Board – MB)

V období mezi zasedáními Valného shromáždění řídí činnost RNE 5-ti členná Správní rada (Managing Board – MB). MB provádí rozhodnutí Valného shromáždění a sleduje jejich realizaci členy RNE. Nemalou úlohou MB je zastupování RNE při vyjednávání s jinými evropskými sdruženími a organizacemi, stejně jako při jednávání s Evropskou komisí při definování prostředí železniční dopravy v Evropě.

Společná kancelář (Joint office – JO)

Každodenní práci RNE má na starosti Společná kancelář (Joint office – JO) se sídlem ve Vídni. Hlavním představitelem JO je generální tajemník (General Secretary).

Základními úkoly JO jsou:

- zajišťovat každodenní chod RNE,
- definovat a zajišťovat dodržování plánu činností definovaných MB uvnitř RNE,
- shromažďovat informace od svých členů nezbytné pro činnost RNE,
- řízení a vývoj IS ve vlastnictví RNE (Pathfinder, EICIS),
- organizovat a podporovat pracovní skupiny RNE a manažery koridorů,
- organizovat zasedání GA a MB a plnit úkoly jimi zadané,
- připravovat roční rozpočet a Výroční zprávu o činnostech Sdružení,
- zajistit účetnictví v souladu se specifickými potřebami sdružení,
- koordinovat aktivity skupin a subkomisí RNE,
- sledovat aktivity dalších mezinárodních projektů souvisejících s cíly RNE.

Pracovní skupiny RNE

Pro rozvoj svých cílů vytvořilo sdružení RNE pracovní skupiny. Tyto skupiny také slouží jako místo výměny informací a vytváří rovněž podklady pro rozhodování GA o činnostech ovlivňující aktivity všech členů RNE. Pracovní skupiny se skládají ze zástupců členských společností - odborníků v dané problematice a zpravidla se scházejí 2 – 4 krát do roka. RNE v současné době má 6 pracovních skupin.

Skupina Legal Matters

Pracovní skupina Legal Matters (právních věcí) definuje právní rámec činností uvnitř RNE a smluvních vztahů k zákazníkům. Mezi významné dokumenty týkající se zákazníků lze zařadit

- Standardní smlouvu o užívání infrastruktury,

- Standardní rámcovou smlouvu o rezervaci kapacity na období delší jak jedno období sestavy jízdního řádu,
- Smlouvu o datové výměně mezi manažery infrastruktury.

Cílem těchto dokumentů je jednak zajistit dopravcům rovný a nediskriminační přístup k mezinárodním vlakovým trasám a jednak zlepšit vzájemnou spolupráci IM v oblasti mezinárodní dopravy.

Skupina Network Statement

Cílem skupiny Network Statement (Prohlášení o dráze) je podpořit vznik jednotného a pro dopravce přehledného formátu Prohlášení o dráze (Network Statement) na všech národních infrastrukturách uvnitř RNE. Tento jednotný formát Prohlášení o dráze by mohl být v budoucnu použit Evropskou komisí jako závazný pro všechny IM v EU. V současné době je tento jednotný formát zapracován do většiny Prohlášení o dráze, včetně Prohlášení o dráze vydávaného Správou železniční dopravní cesty (SŽDC, s.o.) od verze pro JŘ 2007/2008.

Skupina Marketing

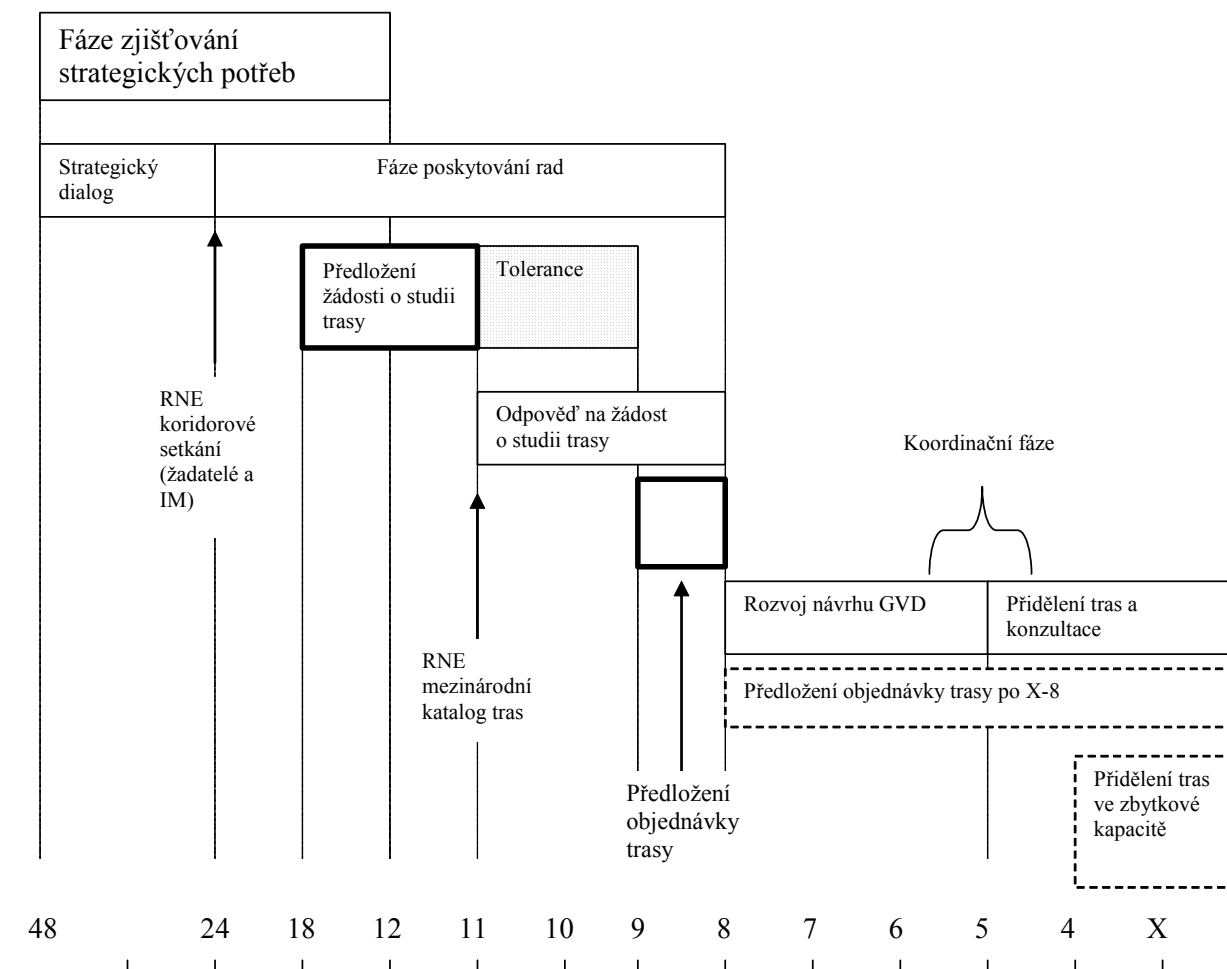
Skupina Marketingu zajišťuje, aby ve všech aktivitách RNE byl zohledněn pohled zákazníků, tedy dopravců. Mezi stávající hlavní výstupy orientované na zákazníky patří pravidelné čtvrtletní vydávání magazínu RNE, internetové stránky sdružení www.RailNetEurope.com, zákaznický průzkum a jeho vyhodnocení a každoroční obchodní konference RNE, kde dochází k setkávání zástupců RNE se stávajícími i potencionálními dopravci.

Skupina Timetable

Skupina Timetable (jízdni řády) je zodpovědná za definování hlavních procesů pro sestavu mezinárodního jízdního řádu (JŘ). Pracovní skupina definuje postupy, podle kterých mohou dopravci a ostatní žadatelé objednávat a získávat mezinárodní trasy. Procesy pro sestavu JŘ byly projednány s FTE (Forum Train Europe – mezinárodní sdružení dopravců) a poté schváleny valným shromážděním RNE a následně oznámeny všem dopravcům v mezinárodní dopravě. Procesy zajišťují všem oprávněným žadatelům rovný a nediskriminační přístup k mezinárodním vlakovým trasám.

Proces sestavy mezinárodního JŘ začíná 48 měsíců před začátkem platnosti JŘ. Začátek platnosti JŘ se označuje písmenem X a jednotlivé termíny se určují k tomuto základnímu milníku. Tento proces je znázorněn na **obrázku 1** a skládá se ze 4 základních fází:

fáze zjišťování strategických potřeb a změn,
fáze poskytování rad,
fáze koordinační,
fáze alokace a přidělování.



Obrázek 1: proces sestavy mezinárodního JR

Skupina OneStopShop (OSS)

Hlavním úkolem pracovní skupiny OSS je definovat pracovní postupy uvnitř sítě OSS, tak aby byly zlepšovány a vycházely více vstříc potřebám zákazníků - dopravců.

Skupina Quality and Operations

Pracovní skupina Quality and Operations (kvalita a provoz) se zabývá postupy, jak zvýšit kvalitu mezinárodní dopravy. Pro tyto účely byl vyvinut manažerský informační systém (Management Information System - MIS), kde jsou shromažďovány informace o přesnosti a pravidelnosti vlaků v mezinárodní dopravě na významných místech infrastruktury na všech definovaných koridorech RNE. Na základě rozboru těchto údajů lze pak přijímat konkrétní opatření ke zlepšování kvality v těchto místech. Dále se členové skupiny podílejí na testovacím provozu IS EUROPTIRAILS (viz dále) a definují společnou metodiku evropského výkonového režimu (European Performance Regime – EPR), který se zabývá stanovením velikosti zpoždění, určením důvodu a odpovědnosti za vznik tohoto zpoždění.

Koridorový přístup

Na konci roku 2005 se RNE rozhodlo zavést do organizace svých aktivit tzv. „koridorový přístup“. V rámci RNE bylo doposud definováno 10 koridorů s významným objemem mezinárodní dopravy. Mapa koridorů je uvedena na **obrázku 2**. Činnosti na koridorech jsou koordinovány vždy jedním zástupcem IM, manažerem koridoru (corridor manager - CM).

Seznam koridorů a sídlo IM manažera koridoru je uveden v **tabulce 1**. Hlavní rolí manažera koridoru je zajistit realizaci cílů RNE. Joint Office společně s pracovními skupinami vytváří jednotnou strategii RNE, CM zajišťují implementaci těchto cílů s přihlédnutím ke specifickým podmínkám na daném koridoru. Koridorový přístup má zajistit pružnější a více tržně a zákaznický orientovaný přístup.

koridor RNE	sídlo manažera koridoru
C1 Oslo / Stockholm / Turku - Copenhagen - Hamburg	Banverket (Švédsko)
C2 Rotterdam / Antwerp - Ruhr Area - Milan	SBB (Švýcarsko)
C3 Rotterdam / Antwerp - Ruhr area - Warszawa	PKP/PLK (Polsko)
C4 Hamburg Bremerhaven - München - Verona	DB Netz (Německo)
C5 Rotterdam / Gent / Antwerp - Luxembourg - Paris - Marseille / Basel	Infrabel (Belgie)
C6 Mannheim - Nîmes - Perpignan - Barcelona - Valencia	RFF (Francie)
C7 Warszawa / Cierna n.T. - Vienna - Triest / Koper	ÖBB (Rakousko)
C8 Lyon - Torino - Triest / Koper - Budapest	RFI (Itálie)
C9 Vienna - Budapest – Bucarest - Konstanta / Sofia / Dimitrograv	CFR (Rumunsko)
C10 Malmö - Rostock - Berlin - München / Prag - Bratislava - Budapest	ČD (Česká republika)

Tabulka 1: koridory RNE a sídlo manažera koridoru



Obrázek 2: mapa sítě koridorů RNE

Produkty a nástroje RNE

RNE nabízí svým zákazníkům řadu produktů a nástrojů s cílem zlepšit mezinárodní železniční dopravu. Na nabídce těchto produktů soustavně pracuje. V současné době jde zejména o :

- Katalogové trasy RNE (X-11),
- Termíny sestavy mezinárodního JŘ,
- Informace X-24,
- Pathfinder,
- EICIS,
- Europtirails,
- EPR.

Katalogové trasy RNE (X-11)

Evropská směrnice 2001/14, požaduje vytvoření mezinárodního katalogu vlakových tras jedenáct měsíců před začátkem platnosti JŘ. Tyto katalogové trasy slouží jako nabídka možných mezinárodních tras pro žadatele a jsou zároveň základem pro konstrukci ročního jízdního řádu. Od zavedení nabídkových – katalogových tras si provozovatelé drah slibují vytvoření předpokladů pro nabízení tras nejen pro sestavu JŘ, ale i v režimu požadavků ad hoc. Cílem je zkrátit termíny odpovědi na žádosti dopravců o trasy a tím lépe odpovídat na obchodní procesy svých zákazníků.

V katalogu nabídkových tras RNE jsou uvedeny následující informace:

- výchozí a cílová stanice,
- dny, ve kterých je možné trasu rezervovat,
- hmotnost vlaku a charakteristiky hnacího vozidla.

IM mohou měnit katalog tras RNE z důvodů významných udržovacích prací a rekonstrukcí na infrastruktuře. Příslušný IM zodpovídá za včasné informování všech zainteresovaných stran.

Termíny sestavy mezinárodního JŘ

Jak již bylo řečeno v části týkající se pracovní skupiny JŘ, členové RNE definovali jednotný postup v procesu sestavy mezinárodního JŘ. V rámci tohoto procesu byly zároveň definovány jednotné termíny pro přijímání žádostí o mezinárodní vlakové trasy, sdělení návrhu mezinárodního jízdního řádu dopravci a termíny pro konečné přidělení mezinárodních vlakových tras v rámci sestavy ročního JŘ. Časové rámce termínů pro sestavu ročního mezinárodního JŘ v rámci procesu RNE jsou uvedeny v **tabulce 2**:

Činnost	termín
přijímání žádostí o mezinárodní vlakové trasy	den před 2. pondělím v dubnu
sdělení návrhu mezinárodního jízdního řádu	pondělí na začátku 13. týdne po termínu pro žádosti o trasy
konečné přidělení mezinárodních vlakových tras	začíná v pondělí na začátku 18. týdne po termínu pro žádosti o trasy, trvá 2 týdny

Tabulka 2: Časové rámce termínů pro sestavu ročního mezinárodního JŘ v rámci procesu RNE

Informace X-24

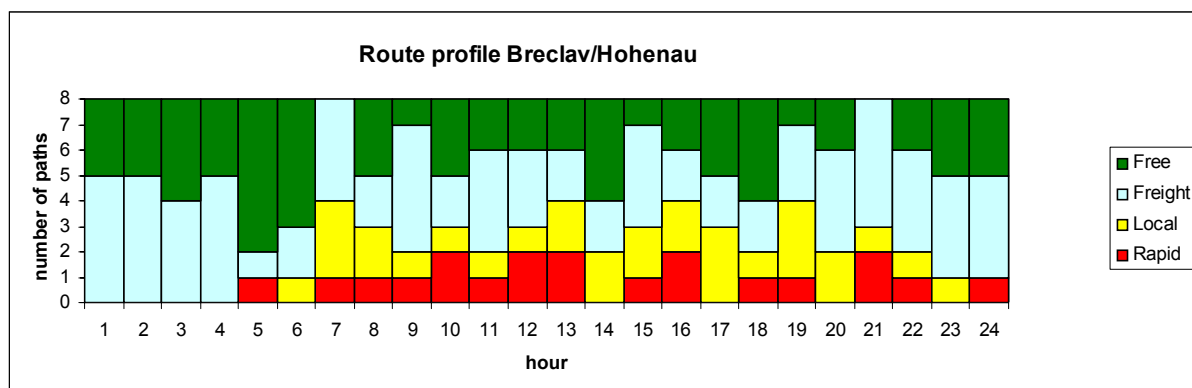
Dalším z produktů pro zákazníky je zveřejnění informací k termínu X-24, kdy RNE prezentuje zákazníkům předběžné informace o budoucím stavu infrastruktury. Tyto informace definují plánovanou kapacitu a politiku tvorby jízdního řádu pro každý významný koridor RNE a i případně pro další významné tratě.

Plánovaná budoucí kapacita je dopravcům prezentována pomocí profilů kapacity. Profil kapacity je diagram ukazující počet tras pro každou hodinu za den. Příklad profilu kapacity je znázorněn na **obrázku 3**.

Profil popisuje kapacitu podle druhů dopravy a pokud je to v této podobě vhodné, i rezervaci kapacity pro opravy a údržbu:

- pro běžný den uprostřed týdne,
- jako počet možných tras za hodinu po celý den,

- v každém úzkém hrdle nebo pohraničních přechodových stanicích.



Obrázek 3: ukázka profilu kapacity

IS Pathfinder

Informační systém Pathfinder slouží jako komunikační platforma pro výměnu informací při sestavě ročního JŘ mezi provozovateli dráhy a dopravci. Tento program byl vyvíjen organizací FTE (Forum Train Europe) a po vzniku RNE byl převeden do této organizace. Prostřednictvím programu může dopravce či sdružení dopravců podávat žádosti o studie vlakových tras či žádosti o trasy vlaků a zároveň obdrží výsledek zpracování svého požadavku. Veškerá komunikace s programem probíhá prostřednictvím veřejného internetu a je tudíž dostupná všem dopravcům či oprávněným žadatelům. Cílem programu je řídit workflow mezi dopravci navzájem a mezi dopravci a provozovateli drah. Pathfinder lze propojit s národními programy pro zadávání požadavků o trasy a pro konstrukci vlakových tras (v našem případě s IS SENA, modulem CEV). Jeho používání v procesu sestavy mezinárodního JŘ výrazně zvyšuje efektivitu tohoto procesu a následně i snižuje náklady na celoevropská zasedání skupin vytvářejících JŘ. Program navíc účelně aplikuje správné rozdělení odpovědnosti dopravce a IM v procesu sestavy JŘ. Používání programu je pro dopravce bezplatné. Je snahou RNE, aby všichni dopravci využívali při žádostech o konstrukci vlakových tras v JŘ tento IS, čímž dojde k rychlejší a kvalitnější komunikaci při sestavě mezinárodního JŘ.

EICIS - European Infrastructure Charging Information System (Evropský systém zpoplatnění infrastruktury)

Program EICIS je webová aplikace, která poskytuje dopravcům prvotní informaci o výši poplatků za použití infrastruktury a zvolených služeb v mezinárodní dopravě. Data o cenách za použití infrastruktury poskytuje v současné době 15 IM. Dopravce zadá informace o požadované trase a systém mu vyhledá optimální variantu trasy dle zadaných parametrů vlaku s prioritací ceny nebo délky trasy. K této vyhledané trase vypočte systém cenu za použití infrastruktury v celé trase zamýšleného vlaku čímž umožňuje dopravci vybrat pro trasu svého vlaku nejvýhodnější variantu. V současné době se zvažuje vytvořit propojení s programem Pathfinder, čímž se dopravci umožní mít informaci o ceně své požadované trasy.

Europtirails

IS EUROPTIRAILS je systém vyvíjený firmou Systra AG, který je finančně podporován Evropskou unií a je testován na koridoru Nizozemí – Itálie. Členy projektu EUROPTIRAILS

jsou provozovatelé infrastruktury v Nizozemí, Německu, Francii, Švýcarsku, Rakousku a Itálii.

Systém bude mít v cílovém stavu tři moduly:

- Informační modul – technické parametry vlaku, předpokládaný čas odjezdu vlaku
- Sledovací modul – přesnost, důvod zpoždění, stornování, odklon
- Modul skládání tras – nástroj na vyhledání nejvíce vyhovující trasy vlaku na celém koridoru

IS EUROOPTIRAILS ve stávající verzi umožňuje sledování pohybu definovaných mezinárodních vlaků včetně údajů o jejich zpoždění a předpokládaném vývoji zpoždění na zbývající cestě. Systém ukončuje svou ověřovací fázi, následně se připravuje rozhodnutí o jeho dalším využití provozovateli drah. Jako nejperspektivnější cesta dalšího vývoje se ukazuje implementace metodiky EPR a vytvoření centrálního evropského IS pro vzájemné odúčtování zpoždění a jeho případné finanční úhrady, tak jak je připravuje Evropská komise v rámci vydání 3. železničního balíčku s platností od roku 2010.

EPR - European Performance Regime (Evropský výkonový režim)

EPR shromažďuje informace o zpoždění vlaků v mezinárodní dopravě a jejich příčinách, které jsou přiřazovány původcům zpoždění. V rámci RNE existuje pracovní skupina, která se zabývá zkušební implementací EPR v rámci RNE. Je plánován testovací provoz po dobu cca jednoho roku. Poté bude následovat vyhodnocení a případné korekce navržené metodiky. Po odsouhlasení metodiky dojde k implementaci ve vhodném IS (s největší pravděpodobností EUROOPTIRAILS) a napojení na národní dispečerské systémy. Ve vzájemné komunikaci bude použito zpráv definovaných v TSI TAF (Technické specifikace pro interoperabilitu pro telematické aplikace v nákladní dopravě).

OSS v ČR

Vznik OSS v ČR

Česká republika liberalizovala vnitřní dopravní trh pro všechny dopravce již od 1.1.1995. Po vstupu do EU 1.5.2004 byl otevřen trh i pro mezistátní železniční dopravu. Současně s tím bylo vytvoření Oddělení marketingu a prodeje mezinárodních tras vlaků (OSS) k 1. 5. 2004 na Odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy (O11) ČD, které se k 1.1.2005 rozšířilo na Oddělení marketingu prodeje tras a statistiky. Těmito kroky se vytvořily institucionální podmínky pro vytvoření jediného obchodního místa pro všechny dopravce jak ve vnitrostátní, tak i mezinárodní železniční dopravě. OSS plně podporuje naplňování činností nezávislého provozovatele dráhy, který nediskriminačně zajišťuje přístup k provozování drážní dopravy pro libovolného dopravce splňujícího všechny zákonné a provozně-technické podmínky potřebné pro bezpečný a spolehlivý provoz na síti celostátních a regionálních drah v ČR.

Činnosti OSS v ČR

OSS zastřešuje všechny činnosti spojené s činností dopravců na infrastruktuře SŽDC. Svou činností pokrývá všechny aktivity dopravce spočívající v:

- uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy,
- spolupráci v procesu přidělování kapacity dopravní cesty,
- zprostředkování přidělení vlakových tras v rámci sestavy JŘ,

- přidělení mezinárodních vlakových tras na ad hoc požadavky,
- metodické vedení statistického vyhodnocení činnosti dopravců,
- příprava podkladů pro fakturaci poplatků za užití dopravní cesty.

Současně s výše vyjmenovanými činnostmi se dále podílí, ve spolupráci s partnerskými OSS v sousedních státech, na stanovení pravidel pro zajištění přechodu státní hranice pro všechny oprávněné dopravce. Zejména v roce 2004 bylo potřebné stanovit pravidla na pohraničních přechodech tak, aby byl na jedné straně zajištěn přechod státní hranice i pro jiné než národní dopravce, na druhé straně pak šlo o dodržení bezpečnostních hledisek, která jsou v těchto úsecích odlišná od zbytku národní železniční sítě. V současné době lze konstatovat, že se postupně zvyšuje počet mezistátních jízd všech dopravců na jednotlivých přechodech.

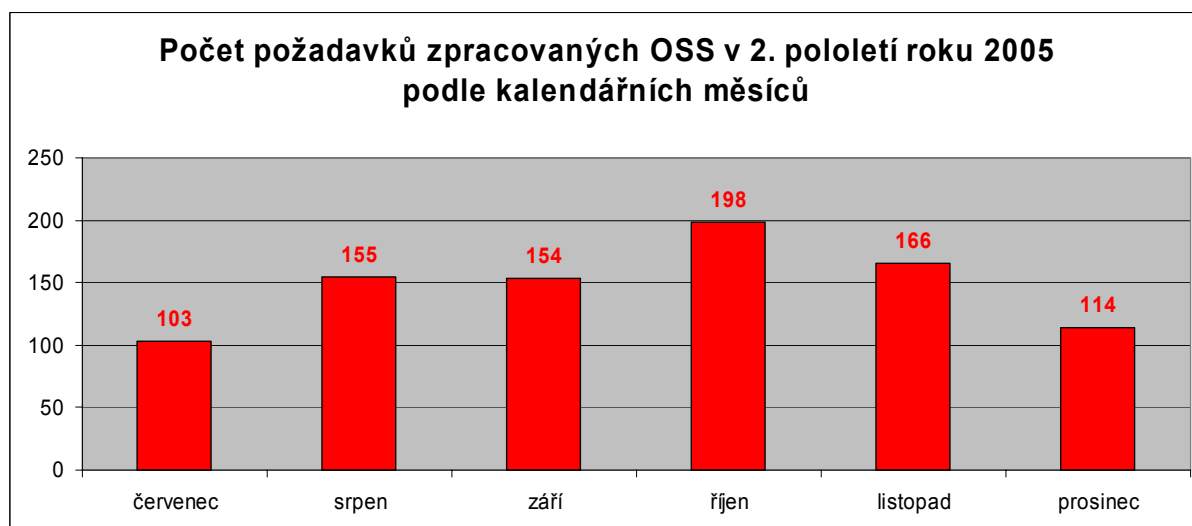
V neposlední řadě jsou členové OSS zapojeni do mezinárodní spolupráce provozovatelů drah a přidělců kapacity v rámci sdružení RNE, kde se aktivně podílí na rozvoji všech produktů a služeb vytvářených tímto sdružením a současně vhodně implementují tyto poznatky, služby a produkty do činností provozovatele dráhy. Tím je zajištěna potřebná kompatibilita s okolními infrastrukturami.

Z výše uvedených činností patří k základní náplni OSS:

Vyřízení žádostí o mezinárodní vlakové trasy

Mezi základní každodenní úkoly OSS patří projednávání ad hoc požadavků dopravců na mezinárodní trasy. V současné době (stav ke 31.10.2006) provozuje v České republice dopravu 53 železničních dopravců, z toho 16 dopravců uskutečňuje jak příležitostnou, tak pravidelnou mezinárodní dopravu, a to ve spolupráci s dopravci ze sousedních států. Někteří z těchto dopravců jsou oprávněni provozovat drážní dopravu i v sousedních státech.

Oddělení OSS obdrží měsíčně cca 150 požadavků na mezinárodní vlakové trasy. Vzhledem k tomu, že jeden požadavek může obsahovat více než jednu žádost o vlakovou trasu, zpracuje oddělení OSS měsíčně cca 500 mezinárodních vlakových tras. Přehled požadavků v 2. pololetí roku 2005 je uveden na **obrázku 3**.



Obrázek 3: počet požadavků zpracovaných OSS v 2. pololetí roku 2005 podle kalendářních měsíců

Tvorba ročního JŘ

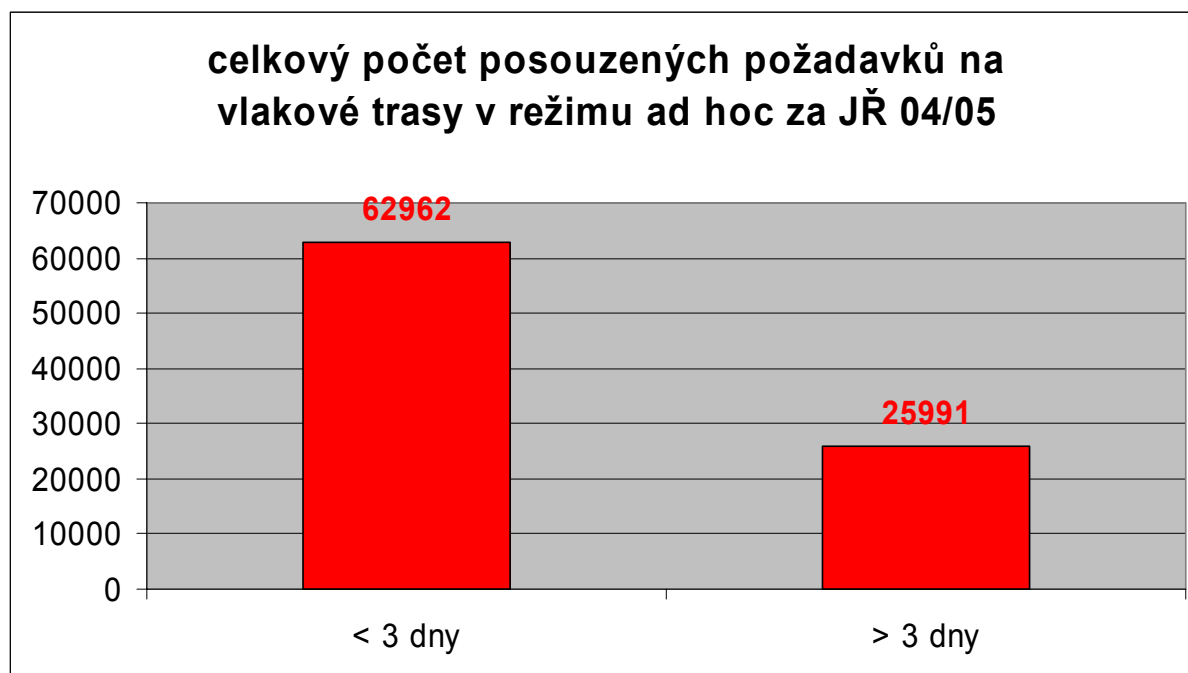
OSS se rovněž podílí na přípravě ročního jízdního řádu, kde plní roli zadavatele dat do IS Centrální Editor Vlaků (CEV) dle objednávek smluvních dopravců (IS CEV je modulem IS SENA pro sestavu JŘ). OSS komunikuje se zástupci smluvních dopravců a zaměstnanců O11 zodpovědných za konstrukci ročního JŘ a zajišťuje tak naplnění všech požadavků smluvních dopravců ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Tuto úlohu plní jak při přípravě ročního JŘ, tak při jeho pravidelných změnách.

Při sestavě mezinárodního jízdního řádu je využíván i IS PATHFINDER (viz výše). OSS je zodpovědné za administraci tohoto IS pro ČR. Tato administrace představovala ve fázi implementace IS PATHFINDER pro podmínky ČD provedení lokalizace programu do češtiny a překlad uživatelské a technické příručky (tzv. „Orangebook“). IS PATHFINDER ČD rutinně používají od sestavy jízdního řádu 2006/2007 ČD jsou jedním z prvních IM, které používají automatické propojení národního systému (CEV) s programem PATHFINDER, a při porovnání s ostatními evropskými IM lze konstatovat, že jsou ČD nejuspěšnější v rozsahu implementovaných funkcí i objemu vlakových tras konstruovaných s pomocí tohoto IS.

Posuzování kapacity v režimu ad hoc

Jednou z největších změn, které s platností od 1.5.2004 přinesl zákon 103/2004 Sb. (novela zákona 266/1994 Sb. o drahách), bylo zavedení pojmu kapacita dopravní cesty a přidělování kapacity před jízdou každého vlaku, přičemž přidělcem byla určena nezávislá osoba – Správa železniční dopravní cesty, s.o.

České dráhy, a.s. a Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) uzavřely mandátní smlouvu na vzájemnou spolupráci, která řeší spolupráci Českých drah jako provozovatele dráhy a SŽDC jako přidělce a to jak v procesu sestavy ročního jízdního řádu, tak i přidělování volné kapacity dopravní cesty v režimu ad hoc. OSS na základě této smlouvy zajišťuje posuzování dostupné kapacity dopravní cesty pro ty požadavky v režimu ad hoc, které byly podány více než 3 pracovních dní před prvním dnem jízdy vlaku. Požadavky podané méně než 3 pracovních dní jsou posuzovány dispečerským aparátem Odboru řízení provozu a organizace drážní dopravy. OSS v tomto případě, stejně jako v případě požadavků uplatňovaných do JŘ, zajišťuje metodiku a celkové vyhodnocování jednotlivých posouzení. Grafický přehled požadavků na kapacitu dráhy v režimu ad hoc je uveden **na obrázku 4**.



Obrázek 4: celkový počet posouzených požadavků na vlakové trasy v režimu ad hoc za JŘ 04/05

IS KADR

Zavedením pojmu kapacity dopravní cesty došlo k částečnému oddělení pojmu trasa vlaku a kapacita, a to jak z pohledu vnímání tohoto pojmu, tak i z pohledu oprávněných subjektů za jejich přidělení. Navíc zde vznikla poměrně značná agenda, evidující přidělování kapacity dopravní cesty a vyčíslování její zpoplatnění, která dosud probíhala bez odpovídající softwarové podpory.

Současně se zavedením pojmu kapacita dopravní cesty došlo i ke změně ve způsobu výběru poplatků za užití dopravní cesty, kdy nově dopravci tento poplatek platí přímo SŽDC. Vzhledem k této skutečnosti, stejně jako k tomu, že stávající softwarová podpora nepostihuje celý životní cyklus vlaku a statistická úloha TP 412 není z principu své činnosti schopna zajistit fakturační přesnost, dochází k rozsáhlým změnám IS provozovatele dráhy, jejichž cílem je změnit stávající systém vykazování výkonů (založený na metodologii pocházející z r. 1926) na systém, který bude sbírat data o výkonech dopravců vzniklá při řízení vlastního provozu. Tato změna si vyžaduje vytvořit nové IS, které budou postihovat procesy dosud IS nepodporované, stejně jako procesy, které nově vznikly až po 1.5.2005, a změnit již stávající informační systémy pro řízení provozu. Celkově lze konstatovat, že dochází:

- k vytvoření IS ISOŘ KADR, který bude evidovat požadavky na kapacitu dopravní cesty a trasy vlaků, čímž se postihne první etapa životního cyklu vlak – objednávka trasy/kapacity,
- ke komplexnímu pokrytí celé sítě aplikacemi, které budou verifikovaně pořizovat údaje o skutečném dopravním provozu – Automatické pracovní místo Dopravní deník (APM DD) a Graficko technologická nadstavba nad dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením (dále jen GTN),
- k úpravám aplikace ISOŘ – informačního systému operativního řízení, který bude přebírat data o požadavcích na trasy vlaků a distribuovat je v režimu ON-LINE na pracoviště GTN a APM DD ve formě směnového plánu a vyhlášení pravidelné a mimořádné dopravy,

- k vytvoření Archivu dat provozních výkonů (ADPV) na bázi technologie datových skladů, který bude provádět podklady pro fakturaci poplatků za užití dopravní cesty a dále statistické přehledy pro standardní i mimořádné potřeby analyzování dat o železničním provozu.

Tyto poměrně rozsáhlé úpravy jsou vyvíjeny tak, aby bylo možné v brzké době poměrně snadno implementovat jak vytvářený systém EPR, tak i již vyhlášené TSI TAF čímž si udržíme stávající velmi dobrou úroveň IS jak z pohledu vnitrostátní, tak i zejména mezinárodní spolupráce.

Jak vyplývá z výše uvedeného, základní a první operací před jízdou každého vlaku je objednávka kapacity a trasy vlaku – jízdního řádu pro tento vlak. Před zahájením jízdy je nutné mít splněny obě tyto podmínky, a proto ČD ve spolupráci se SŽDC a zástupci všech dopravců vyvíjí IS ISOR KADR, který bude podporovat vzájemnou spolupráci :

- dopravce,
- přidělcce kapacity,
- provozovatele dráhy,

při definování požadavků na kapacitu dopravní cesty a na trasu vlaku a opětovně tak tyto dva pojmy propojí do jedné žádosti. Na základě definovaného požadavku pak dojde k posouzení možné vhodné kapacity a jejímu přidělení a následně pak k vytvoření resp. přidělení vhodné vlakové trasy a její automatický přenos do informačního systému operativního řízení.

Aplikace je s ohledem na značný počet uvažovaných klientů uvnitř i vně Intranetu ČD budována jako webová, která je umístěna na webových stránkách provozovatele dráhy : <http://provoz.cd.cz>. Současně je centrální databáze interně propojena s centrálním pracovištěm ISOR a plní tak (vzhledem k těsné technologické, softwarové a datové integraci) roli jednoho z modulů tohoto systému.

Předpokládá se, že po spuštění této aplikace do rutinního provozu dojde k nahrazení stávající složité agendy u všech zúčastněných jednoduchou obsluhou webových formulářů, přičemž aplikace sama vypočítá, a všem zúčastněným zobrazí, aktuální stav počtu přidělených a zpoplatněných požadavků, stejně jako umožní uchovávání všech potřebných dokumentů (jde např. o vydaný souhlas Drážního úřadu s konáním zkoušky vozidla neschváleného typu, určení podmínek přepravy mimořádné zásilky, apod.) k danému požadavku na jednom místě.

OSS si od této aplikace slibuje zlepšení a zrychlení vzájemné komunikace s dopravci a dispečerským aparátem a vyřešení některých stávajících obtíží v každodenním provozu, které bez odpovídající softwarové podpory není možné realizovat.

Podíl na činnostech uvnitř RNE

Kromě zajišťování každodenního obchodu se zaměstnanci OSS aktivně podílejí na práci uvnitř RNE, kde jsou zastoupeni jak v GA, tak i ve všech pracovních skupinách RNE. Účastí na pravidelných jednáních získávají a analyzují trendy a postupy v ostatních zemích a zároveň svými připomínkami a poznatky z prostředí v České republice ovlivňují směřování jednotlivých pracovních skupin. Výstupy z jednání RNE zaměstnanci OSS diskutují s odborníky nejen uvnitř O11, ale napříč celými Českými dráhami. Dále se aktivně účastní na činnosti dočasných pracovních týmů (projektů), které svými závěry zásadně ovlivňují vývoj RNE.

Závěr

Liberalizace železniční dopravy spočívající v oddělení role dopravce a provozovatele dráhy znamená největší historickou změnu ve způsobu jejího fungování v celé její bezmála 200-té historii. Tato změna se dotýká všech složek a všech zaměstnanců železnice – tedy jak na straně dopravců, tak i na straně provozovatelů a vlastníků dráhy. Fungování tohoto nového systému je velmi citlivé na správném nastavení a je naší výhodou, že v tomto procesu nejsme mezi prvními. Tím máme možnost poučit se ze způsobů implementace v ostatních zemích EU a vyvarovat se kroků, které se buďto neosvědčily nebo nejsou pro podmínky české železniční dopravy vhodné.

Současně s tím je velmi zajímavé sledovat a aktivně ovlivňovat postupnou harmonizaci podmínek provozovatelů dráhy s cílem jejich sjednocení a zjednodušení, což je velmi komplikovaný proces u železničního systému, který byl v každé zemi budován zcela odlišně (často i záměrně ze strategických důvodů).

Další velmi zajímavou a nutno konstatovat, že i nelehkou a komplikovanou otázkou, je implementace evropských poznatků a zkušeností do činnosti na národní infrastruktuře. Zde jde zejména o sladění evropských zkušeností se stávajícím historickým a kulturním vývojem uvnitř české železniční dopravy a v neposlední řadě i o změnu myšlení řady zaměstnanců pohybujících se dosud v rámci mantinelů unitární železnice.

Pracoviště OSS v České republice je do značné míry nositelem těchto změn, takže jeho funkci nelze zúžit jen na každodenní projednávání desítek požadavků na kapacitu a mezinárodní vlakové trasy, ale významné je i přenášení evropského rozměru do českého prostředí. Právě přístupem, který v sobě zahrnuje evropskou a ne jen národní optiku, se liší od většiny ostatních útvarů nejen na Českých drahách. Lze konstatovat, že za dobu od svého vzniku si každodenní prací vybudovalo odpovídající postavení a respekt jak na národním, tak i evropském poli, a že má dobré předpoklady úspěšně pokračovat při řešení dalších očekávaných úkolů.

V Praze, listopad 2006

Lektoroval: doc. Ing. Tatiana Molková, Ph.D.
Univerzita Pardubice