

Ing. Radek Čech

Výbor pro interoperabilitu a bezpečnost

Klíčová slova: interoperabilita, Výbor pro interoperabilitu a bezpečnost, technické specifikace pro interoperabilitu

Výbor pro interoperabilitu vznikl podle článků 21 směrnic 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního železničního systému. Znění uvedeného článku pak bylo v letošním roce novelizováno směrnicí 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a jeho činnost byla rozšířena i na oblast bezpečnosti. Je nápomocen Evropské komisi, je složen ze zástupců členských států a předsedá mu zástupce komise. Současně je stanoven seznam partnerů, s kterými má Výbor a Evropská komise povinnost návrhy konzultovat. Zasedání Výboru se účastní i zástupci GŘ pro dopravu (DG TREN), odvětvových partnerů, průmyslu, manažerů infrastruktury, schvalovacích orgánů, AEIF a UIC. Odbor drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR se účastní zasedání Výboru od října 2003.

Činnost výboru

Výbor se schází obvykle čtyřikrát ročně. Pokud je Výbor požádán o vyjádření názoru, předloží zástupce komise Výboru návrh opatření, která mají být přijata. Komise přijme zamýšlená opatření, pokud jsou v souladu se stanoviskem Výboru. Pokud je stanovisko nesouhlasné, předloží Komise Radě ministrů návrh opatření, která mají být přijata. Stanovisko Výbor přijímá hlasováním s tím, že hlasy různých států mají váhu podle počtu obyvatel dané země. Výbor projednává všechny záležitosti týkající se interoperability evropského železničního systému a nově i bezpečnosti.

V průběhu jednání jsou prezentovány dokumenty a zprávy, které jsou výstupem práce jednotlivých pracovních skupin zřízených Výborem, tzn. zejména pracovní skupiny na Evropském systému řízení železniční dopravy (ERTMS) a analýze nákladů a přínosů. Členské státy mohou v rámci diskuse uplatnit obvykle předem připravené připomínky k jednotlivým bodům zprávy či ke konkrétnímu předloženému dokumentu. Výbor dokumenty netvoří, ale je pouze koordinátorem celého procesu zavádění interoperability ve všech oblastech železničního průmyslu. Na zasedáních převládají informace o postupu prací na právních předpisech a novinkách v oblasti jejich implementace a zprávy o činnosti pracovních skupin.

Radek Čech, Ing., 1973, ČVUT Fakulta dopravní, obor management a ekonomika dopravy a telekomunikací, pracuje na odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy, zabývá se zejména problematikou interoperability, TSI a železničních vozidel, zastupuje ČR na jednáních Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost

V současné době Výbor projednává následující technické specifikace pro interoperabilitu (TSI).

TSI telematika v nákladní dopravě

Je to jediná TSI, která vyjde jako nařízení Evropské komise, nikoli jako rozhodnutí. Je to z důvodu, že je určena nikoli pouze členským státům, ale všem dotčeným subjektům. U této TSI lze očekávat největší problémy s jejím přijetím. Pochybnosti má i Komise. V případě schválení budou mít členské státy, manažeři infrastruktury a dopravci povinnost vypracovat implementační plán, který bude obsahovat souhrn postupných kroků vedoucích k implementaci TSI a rámcový časový plán. Zástupci členských států vyjadřují obavy zejména z nákladnosti implementace a ochrany bezpečnosti dat.

TSI nákladní vozy

Některé členské státy mají obavy o bezpečnostní aspekty TSI. Podle Evropské komise by měly jasně uvést, jakou míru bezpečnostních standardů požadují.

SRN a Rakousko se domnívají, že osobní a nákladní vozy by měly splňovat stejné standardy bezpečnosti. Současnou verzi podporují AEIF a ostatní státy. Komise k návrhu své stanovisko zatím nezaujala.

Problémem zůstává otázka údržby. Evropská komise i AEIF navrhly certifikaci provozovatelů resp. majitelů vozů včetně stanovení přísných pravidel pro údržbu. Osoba odpovědná za údržbu bude uvedena v registru vozidel.

TSI hluk

Byly stanoveny nové vyšší hlukové limity pro motorové lokomotivy v závislosti na jejich výkonu. Snižování limitů bude rozděleno do dvou kroků. Problémem zůstává měření hodnot, které má probíhat na referenční koleji za referenčních podmínek. Na vlastní infrastruktuře budou pak naměřené hodnoty samozřejmě jiné. Důležité je, aby způsob měření byl akceptovatelný i pro menší výrobce vozidel.

TSI řízení a zabezpečení

Diskutována byla zejména problematika implementačního plánu. Jeho vypracování bude rozděleno do následujících kroků:

1. mapa prioritních koridorů
2. rámcový časový plán
3. institucionální rozčlenění odpovědnosti za implementaci
4. finanční rámec

Prioritní koridory by měly především zahrnovat síť TEN-T. Zavedení systému v rámci Evropských společenství se počítá v letech 2005-2020. Evropská komise požaduje zrychlení vypracování národních strategií a základních scénářů. Dále navrhuje, aby u financování zavedení systému ERTMS byla minimální garantovaná finanční spoluúčast ze strany společenství 50% s možností dalšího navýšení spoluúčasti ze strukturálních fondů.

Součástí 1. generace TSI je i TSI provoz a řízení. Její projednávání je z důvodu velmi komplikované možnosti dohody v současné době pozastaveno. Obnovení projednávání ve Výboru lze očekávat koncem letošního nebo počátkem příštího roku. Souběžně s tím začne být projednávána 2. generace TSI, která zahrnuje oblast bezpečnosti v železničních tunelech a TSI pro osoby se sníženou mobilitou.

Je zřejmé, že Česká republika se již nyní aktivně zapojila do práce Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost. Ministerstvo dopravy se snaží získané informace využít ve prospěch všech železničních a průmyslových subjektů. Díky aktivnímu přístupu byly při ministerstvu ustanoveny pracovní skupiny, které vytváří pozici České republiky k jednotlivým TSI. Práce pracovních skupin se účastní nejen experti z resortu dopravy, ale i z dalších resortů. To je velmi důležité, neboť TSI značným způsobem ovlivní i činnost výrobců kolejových vozidel a dalších průmyslových podniků. Všechny tyto aktivity přispívají k mezinárodní prestiži České republiky a jejímu vnímání jako rovnoprávného partnera v rámci EU.

Literatura:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001, o interoperabilitě konvenčního železničního systému (Úř. věstník č. L 110, 20. 4. 2001, s. 1), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004, s. 114)
- (2) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věstník č. L 235, 17.9. 1996, s. 6), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věstník č. 284, 31.10. 2003 s. 1) a ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004, s. 114)
- (3) Internetové stránky Ministerstva dopravy (www.mdcz.cz) a Evropské komise (www.europa.eu.int)

Praha, listopad 2004

Lektoroval: Ing. Martin Vošta

Ministerstvo dopravy
odbor drah, železniční a kombinované dopravy