

Zápis z jednání

Česko-slovenského koridoru nákladní dopravy (CS koridor, RFC 9)

s poradními skupinami:

- Poradní skupina zástupců železničních dopravců (RAG)
- Poradní skupina provozovatelů a vlastníků terminálů (TAG)

Místo jednání: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Rytířský sál, 2. patro

Termín jednání: 28. dubna 2015, 14:00 až 17:00 hod.

Účastníci jednání: viz prezenční listina (v příloze)

Program jednání:	
1.	Jednání předcházelo obdobné jednání Koridoru Orient/East-Med (RFC 7) s poradními skupinami RAG/TAG, z něhož existuje samostatný zápis (viz www.rfc7.eu). Účastníci jednání RAG/TAG CS koridoru (RFC 9) byli přivítáni zplnomocněnými zástupci Správní rady RFC 9 Ing. Miroslavem Zuberem (ŽSR) a Bc. Martinem Králem (SŽDC).
2.	Bc. Martin Král (SŽDC) vystoupil s úvodním příspěvkem na téma Zřízení a organizace CS koridoru. V prezentaci popsal okolnosti vzniku koridoru, jeho trasování, organizační strukturu, povinnosti vyplývající z Nařízení (EU) č. 913/2010, schválené a zveřejněné dokumenty (Vnitřní pravidla, Informační dokument koridoru CID, Investiční a Implementační plán), v krátkosti představil internetové stránky a brožuru koridoru. Závěrem uvedl, že stávající Česko-slovenský koridor bude na základě přílohy II k Nařízení (EU) č. 1316/2013 nejpozději v roce 2020 sloučen s koridorem Rýn – Dunaj, čímž dojde k jeho rozšíření jak na západ (Praha – Mnichov/Norimberk – Štrasburk), tak i na východ (Vídeň – Bratislava – Budapešť – Bukurešť – Konstanta).
3.	Ing. Miroslav Zuber (ŽSR) vystoupil s prezentací na téma Jediné kontaktní místo CS koridoru (C-OSS). Představil jeho roli, fungování, princip rotace mezi SŽDC a ŽSR, uvedl definici koridorového vlaku, vysvětlil systém tvorby předpřipravených tras (PaPs), včetně údajů o zveřejnění a přidělení PaPs pro GVD 2015/2016 a rezervní kapacity pro GVD 2015. Představil IT nástroje RNE používané C-OSS: PCS, CIS a TIS. Informoval přítomné o výsledcích Průzkumu spokojenosti, který byl na základě nařízení připraven v roce 2014 poprvé, ve spolupráci s RNE, formou webového dotazníku a vyzval účastníky RAG/TAG k účasti na dalším průzkumu v roce 2015. V závěru uvedl kontaktní údaje C-OSS, na které se mohou zástupci dopravců a terminálů obracet s jakýmkoli dotazy a náměty.

4.	Ing. Petr Varadinov (SŽDC) a Ing. Miroslav Zuber (ŽSR) představili postupně národní implementační plány ERTMS v ČR a SR, s přehlednými schémata s předpokládanými termíny další implementace ETCS a GSM-R na jednotlivých tratích, s důrazem na tratě CS koridoru. Zástupci dopravců vyjádřili znepokojení nad změnou podmínek při přechodu na vyšší úroveň ETCS, protože tak dosud vybavená vozidla systémem GSM-R nebudou schopna používat tzv. generální stop. Proto požádali do budoucna o širší diskusi o nákladných investicích v takových projektech.
5.	Ing. Radim Brejcha, Ph.D. (SŽDC) představil problematiku zavádění vlaků o délce 740 metrů na koridorech RFC, kterou SŽDC aktuálně řeší ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR. K této problematice se rozvinula diskuse v souvislosti s předpřipravenými trasami, které jsou konstruovány na délku vlaku 616 metrů. Zástupci dopravců vznesli otázku, zda by trasy na koridorech RFC nemohly být konstruovány na délku 740–750 metrů (a případně i více), což se nyní stává trendem v Evropě.
6.	Ing. Petr Kolář (SŽDC) vystoupil s aktuální informací o přípravách zprovoznění koridoru Balt – Jadran (RFC 5) v listopadu 2015, a to včetně nového úseku Świnoujście – Katowice, jenž byl doplněn na základě revize uveřejněné v příloze II k Nařízení (EU) č. 1316/2013. Přes Českou republiku tak kromě původní trasy (Ostrava – Břeclav) povede další větev (Lichkov – Brno – Břeclav). Pro první tři roky se předpokládá kancelář koridoru ve Varšavě, s právní formou tzv. EEIG (Evropské hospodářské zájmové sdružení).
7.	Obdobně Ing. Martin Šupej vystoupil s aktuální informací o koridoru Severní moře – Balt (RFC 8), jenž bude zprovozněn rovněž v listopadu 2015. Zdůraznil, že se ČR, resp. SŽDC, právě nyní stává po dvou letech příprav řádným členem tohoto koridoru (s hlavní trasou Praha – Děčín) a získává tak významná napojení na severoněmecké přístavy a přístavy Rotterdam, Amsterdam a Antvrepky. Také tento koridor počítá s právní formou EEIG a kanceláří ve Varšavě.
8.	<p>V rámci diskuse byla projednána témata:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ spolupráce při plánování investic do interoperabilních systémů ERTMS, ○ omezení délky vlaků, resp. předpřipravených tras na 616 metrů, ○ operativní řízení provozu – bohužel jsou upřednostňovány vlaky osobní dopravy, negativní dopad na nákladní dopravu (např. není výjimkou vlak s náskokem 3 hod., který takto na krátkém úseku 200 km získá až 3 hod. zpoždění), ○ regulátor železniční dopravy – bude vstupovat do železniční dopravy, vč. problematiky RFC, ○ projekty terminálů kombinované přepravy – jsou počítány s návratností investic, která však bude ohrožena, pokud vlaky nebudou jezdit včas, ○ přínosy koridorů RFC pro dopravce a terminály – Ing. Markéta Šlachtová (vedoucí C-OSS RFC 9 v roce 2014 a 2016) přislíbila připravit elektronický manuál pro žadatele pro objednávání tras prostřednictvím C-OSS.
9.	Bc. Martin Král (SŽDC) a Ing. Miroslav Zuber (ŽSR) poděkovali všem účastníkům za účast i podnětné postřehy. Přislíbili, že by téma koridorů RFC mělo být opět podrobněji diskutováno na setkáních s dopravci obou manažerů infrastruktury.