

Zpravodaj TP IŽI 06/17

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

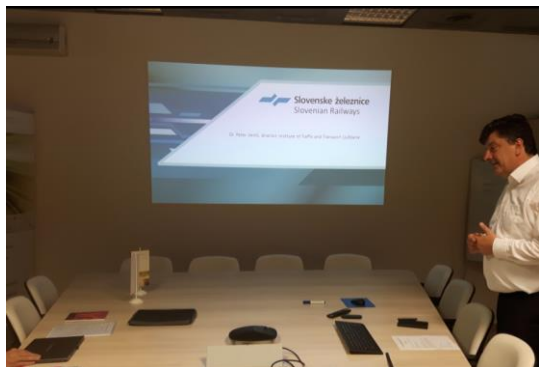
Jednání se zástupci společnosti Prometni institut

Ve dnech 30. – 31. 5. 2017 se uskutečnilo v Lublani jednání mezi zástupci technologické platformy a společností Prometni institut Ljubljana d.o.o. Jednání se zúčastnili za technologickou platformu Ing. Jaroslav Grim, Ph.D., za VUZ Ing. Jaroslav Vašátko a Ing. Antonín Blažek, Ph.D. Za slovinskou stranu jednali Dr. Peter Verlič – ředitel společnosti a pan Blaž Jemenšek – jeho zástupce.

První den se uskutečnilo jednání v prostorách společnosti Prometni institut. V úvodu jednání slovinští kolegové představili svoji společnost, která je dceřinou společností Slovinských železnic, ty jsou jejím 100 % vlastníkem. Skupina Slovinských železnic má 7 740 zaměstnanců, jednou z dceřiných společností je i infrastruktura (na rozdíl od situace v ČR). Slovinské železnice mají 1207 km tratí, z toho 330 km dvoukolejných a 503 km elektrifikovaných.



Prometni institut má 24 zaměstnanců a jeho činnost je zaměřena především na výzkum a vývoj. Konkrétně se zaměřují na dopravní technologii, rozvoj infrastruktury, ekonomiku dopravy, informační technologie v dopravě a investiční dokumentaci. Mají uzavřeny smlouvy o poradenství v oblasti výzkumu a vývoje se Slovinskými železnicemi, které pokrývají cca 50 % jejich nákladů, dalších 50 % si musejí vydělat účastí na komerčních vývojových projektech.



Prometni institut je dvorní dodavatel různých koncepcí a strategií pro skupinu Slovinských železnic – například pro rozvoj a údržbu železniční infrastruktury, podílí se na optimalizaci jízdních řádů v osobní dopravě, integraci celé veřejné dopravy ve Slovinsku (včetně jiných druhů doprav), implementaci systému ERTMS atd.

Současně se aktivně zapojuje do řešení mezinárodních projektů v rámci programu HORIZON 2020, iniciativy Shift2Rail a dalších programů EU. Slovinští kolegové nás seznámili s projektem REVITAL – harmonizace regionálních tratí a poskytovaných služeb a s projektem SEESARI, který je zaměřen na rozvoj železnice v jihovýchodní Evropě (South-East European Strategic Alliance for Railway Innovation).

V rámci jednání nás slovinští kolegové přizvali do řešení projektu Danube, který je zaměřený na logistiku v železniční nákladní dopravě ve střední a jihovýchodní Evropě. Termín pro předložení návrhu řešení v rámci 2. výzvy projektu byl 6. 6. 2017. Nakonec z předložení projektu sešlo vzhledem ke krátkému času na přípravu, nicméně s námi slovinští kolegové počítají pro 3. výzvu tohoto projektu. Vzhledem k obsahu řešení bude muset VUZ přizvat do spolupráce další partnery – zájem mají univerzity VUT v Brně, Univerzita Pardubice a ČVUT Praha. Budeme se snažit zapojit do projektu i ČD Cargo. Projekt Danube je z programu EU pod názvem INTERREG, další informace k projektu Danube lze získat na adrese www.interreg-danube.eu.

Česká delegace poté seznámila slovinské partnery s aktuální situací a aktivitami technologické platformy (TP) a s aktivitami Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ).

V další části jednání se obě strany navzájem informovaly o svých aktivitách v rámci programu HORIZON 2020, iniciativy Shift2Rail a dalších programech EU.

Zástupci TP a VUZ v úvodu konstatovali, že aktivity TP a VUZ v rámci programu HORIZON 2020 a dalších programech EU jsou zatím mizivé. Pokusy zapojit se do těchto projektů se uskutečnily, ale zatím bez úspěchu. Větších úspěchů dosahují TP a VUZ v rámci iniciativy Shift2Rail.

Prezentováno bylo zapojení TP a VUZ v rámci Otevřených výzev S2R 2015–2016:

- S2R-OC-IP5-03-2015 (Shift2Rail-RIA) Inteligentní nákladní vagón s prediktivní údržbou – na řešení se podílí Výzkumný Ústav Železniční (VUZ),
- S2R-OC-IP3-01-2016 (Shift2Rail-RIA) Výzkum nových radikálních způsobů změny jízdy vlaků koleje na kolej (nová generace výhybek) – na řešení se podílejí členové TP – DT Prostějov, VUT v Brně a Univerzita Pardubice.

V rámci Otevřených výzev S2R 2017 se VUZ zapojil do řešení následujících projektů:

- S2R-OC-IP1-02-2017: Nástroje, metodologie a technologický vývoj nové generace pojezdů.
- S2R-OC-IP2-02-2017: Metody sběru a využití alternativní energie pro traťové a palubní signální a komunikační zařízení. Přizpůsobení již existujících technologií pro rozvoj čistě integrované vlakové integrity.

Návrhy na řešení těchto projektů byly předloženy v měsíci březnu 2017, do konce června 2017 Evropská komise vyhodnotí, zda předložené návrhy budou přijaty k realizaci (řešení).

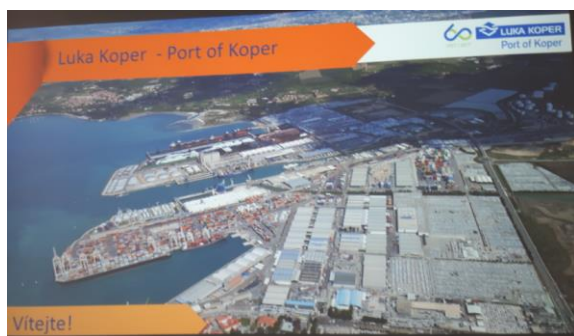
Zástupci společnosti Prometni institut nás informovali o jejich aktivitách v rámci programu HORIZON 2020 a dalších programech EU. Jsou zapojeni do několika projektů např. NetIRail-INFRA, SocialCar, REGIO-MOB, ARCC, IN2TRACK a dalších. V rámci Shift2Rail jsou členy konsorcia EUROCC, které je asociovaným členem Shift2Rail. V rámci tohoto konsorcia jsou zapojeni především do Inovativního programu IP3 – Infrastruktura – konkrétně do problematiky nové generace výhybek, problematiky zabezpečení přejezdů a do řešení výzkumného tématu – Stanice budoucnosti.

Pro další období byla domluvena intenzivnější výměna informací při zapojování do řešení mezinárodních projektů. Zkušenosti slovinských kolegů jsou skutečně inspirativní. Potenciál na spolupráci je především v rámci programu HORIZON 2020 a dalších programů EU.

Dalším bodem jednání byla naše prezentace k databázi výzkumných institucí WORC, kterou VUZ řeší ve spolupráci s ČVUT Praha, jako jeden z úkolů IRRB. Slovinští kolegové projevili o databázi zájem a souhlasí, že společnost Prometni institut vloží svá data o instituci do databáze. VUZ zašle slovinským kolegům přístupové údaje do databáze (username a password).

Poslední blok jednání byl věnován kontrole plnění Memoranda o spolupráci uzavřeného v loňském roce mezi společnostmi Prometni institut Ljubljana d.o.o., a technologickou platformou Interoperabilita železniční infrastruktury. Memorandum je zaměřeno především na výměnu informací, spolupráci v mezinárodních projektech včetně programu HORIZON 2020 a iniciativy Shift2Rail, spolupráci v oblasti výchovy a vzdělávání, pomoc TP při založení technologické platformy ve Slovinsku a další aktivity. Jednou z těchto aktivit je i naše spolupráce na projektu Danube. Ke všem bodům Memoranda byly přijaty závěry a opatření. Z celého společného zasedání včetně kontroly Memoranda bude zpracován report, který bude zaslán slovinským kolegům.

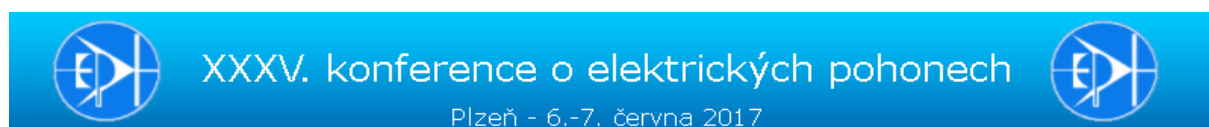
Druhý den 31. 5. 2017 nás slovinští kolegové pozvali na exkurzi do přístavu Koper, který je pro Slovinsko v oblasti nákladní dopravy klíčový. V přístavu jsme sledovali technologii překládky zboží z jednotlivých druhů dopravy, tedy i železniční dopravy na námořní lodě a naopak. Bohužel podíl železniční dopravy je pouze cca 50 % – konkuruje především silniční doprava – pomáhá tomu nově vystavěná dálnice. Sledovali jsme i toky zboží ve vztahu k ČR. Důležitým zbožím ČR je vývoz osobních automobilů.



Spolupráce se společností Prometni institut Ljubljana se ukazuje jako velice perspektivní a to hlavně v oblasti výzkumu a vývoje, na kterou je společnost zaměřena. Získali jsme zajímavé informace i kontakty, které ve vzájemné spolupráci využijeme.

(Autor příspěvku: Ing. Jaroslav Vašátko)

XXXV. konference o elektrických pohonech



Ve dnech 6. a 7. června 2017 se konala na Fakultě elektrotechnické Západočeské univerzity v Plzni tradiční konference o elektrických pohonech. Jedná se o velice významnou a tradiční akci, která se koná vždy jednou za dva roky a v letošním roce se konala již 35. konference. Na této akci se setkávají odborníci z oboru elektrických pohonů z akademické půdy i z průmyslu.

Pořadatel konference, Ústřední odborná skupina pro elektrické pohony při České elektrotechnické společnosti, z. s. (ČES) ve spolupráci s Fakultou elektrotechnickou (FEL) Západočeské univerzity (ZČU), připravil pestrý dvoudenní program plný zajímavých přednášek a diskuzí u panelů, na závěr konference připravili organizátoři odbornou exkurzi v Regionálním inovačním centru elektrotechniky (RICE).

V zahajovací části konference přivítal účastníky garant konference Ing. František Steiner (ČES) a po něm převzal úvodní slovo Ing. Jiří Pýcha (ČES). Po přivítání vystoupili se svými projevy zástupci ZČU v Plzni, rektor doc. Dr. RNDr. Miroslav Holeček a vědecký ředitel RICE prof. Ing. Zdeněk Peroutka, Ph.D. ve své prezentaci představil některé z mnoha úspěšných projektů, na nichž se RICE podílelo nebo podílí, přičemž zdůraznil rostoucí význam tohoto centra. Na závěr společné části konference vystoupili vedoucí jednotlivých bloků se svými úvodními přednáškami. Ve svých vystoupeních představili témata svého bloku.



Obr. 1: Úvodní blok – představení bloku I.
– prof. Ing. Jiří Pavelka, DrSc.



Obr. 2: Úvodní blok – představení bloku II.
– Dr. Ing. Ladislav Sobotka



*Obr. 3: Úvodní blok – představení bloku III.
– Ing. Hynek Přikryl, CSc.*

Po krátké přestávce pokračovala konference již rozděleně na jednotlivé bloky:

- Blok I – Zkušenosti s návrhem, provozováním a údržbou elektrických pohonů (vedoucí prof. Ing. Jiří Pavelka, DrSc., [ČVUT FEL Praha](#)),
- Blok II – Pohony v dopravních prostředcích (vedoucí Dr. Ing. Ladislav Sobotka, [Škoda Electric](#)),
- Blok III – Výkonová elektronika a pohony v průmyslu a energetice (vedoucí Ing. Hynek Přikryl, CSc., [Control Techniques Brno](#)).



Obr. 4: Přednáška v rámci jednoho z bloků

Druhý den konference pokračovala IV. blokem s názvem Perspektivní novinky a budoucnost elektrických pohonů v Průmyslu 4.0, který byl rozdělen na souběžné přednesové části A a B a následně diskusní část C u panelů. V rámci části C byl mezi postery shrnujících výzkum a vývoj v oblasti elektrických pohonů vyvěšen informační plakát k projektu I-Železnice. Zájemcům o informace o projektu I-Železnice byly poskytnuty základní informace o technologické platformě a projektu, podrobnější informace byly předány účastníkům konference v rámci elektronického sborníku.



Obr. 5.: Diskusní část C u panelů v rámci bloku IV

(Autor příspěvku: Ing. Lenka Linhartová)

Zpráva z konference **SERA Regional Conference Central**

Na úvod pár slov o Technickém pilíři 4. železničního balíčku a jeho realizaci.

Technický pilíř 4. železničního balíčku (4ŽB), který obsahuje:

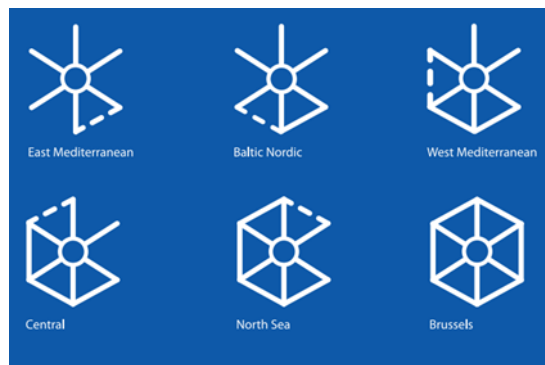
- směrnici o interoperabilitě železničního systému (2016/797),
- směrnici o bezpečnosti železnic (2016/798),
- nařízení o Agentuře Evropské unie pro železnice (2016/796),

posiluje mj. úlohu ERA vůči členským státům v řadě oblastí. Předpokládá především

- jednotné osvědčení o bezpečnosti,
- schvalování vozidel pro jejich uvedení na trh,
- schvalování projektů pro traťovou část řízení a zabezpečení - ERTMS,
- nový „One-Stop-Shop“ (OSS) pro komunikaci mezi ERA a žadateli o bezpečnostní osvědčení a schvalování vozidel a projektů ERTMS včetně zatím nedořešených otázek (správní poplatky, komunikační jazyk, odvolání atp.).

Transpozice směrnic do národní legislativy členských států EU a realizace nařízení o ERA předpokládá přechodné období, během kterého ERA upřesní a vyjasní její nové funkce v komunikaci s vnitrostátními orgány a subjekty členských států včetně posouzení dopadů jejích doporučení a stanovisek. Přechodné období pro transpozici legislativy i realizaci nařízení o ERA je stanoveno do 16. června 2019 s možností prodloužení do 16. června 2020 v případě, že členské státy s uvedením důvodů oznámí toto prodloužení agentuře a Komisi do 19. prosince 2018. Pro prováděcí akty, podle kterých budou připravovány procesy k naplnění nové úlohy ERA i aplikaci obou směrnic v rámci legislativy členských států EU, budou členské státy EU hlasovat v rámci Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost železnic (RISC – Railway Interoperability and Safety Committee) v červenci roku 2017. Proto EK a ERA

zahájily řadu regionálních debat, v nichž mohou zúčastněné strany vyjádřit své názory a pochybnosti ve svém mateřském jazyce a získat jasnou představu o výhodách nového procesu aplikace Technického pilíře 4ŽB. Bylo navrženo uspořádání 5 regionálních konferencí a 6. shrnující:



1. **SERA Regional Conference East Mediterranean:** 26. dubna 2017, Budapešť, za účasti zástupců členských států EU: Slovinska, Chorvatska, Slovenska, Maďarska, Rumunska, Bulharska, Řecka a Kypru.
2. **SERA Regional Conference Baltic Nordic:** 10. května 2017, Helsinky, za účasti zástupců členských států EU: Dánska, Švédsko, Finsko, Estonsko, Lotyšsko, Litva a s přizváním zástupců Norska, které není členem EU.
3. **SERA Regional Conference West Mediterranean:** 23. května 2017, Valletta, za účasti zástupců členských států EU: Francie, Itálie, Španělsko, Portugalsko a Malta.
4. **SERA Regional Conference Central:** 7. června 2017, Berlín, za účasti zástupců členských států EU: Německo, Rakousko, Polsko, České republiky a s přizváním zástupců Švýcarska, které není členem EU.
5. **SERA Regional Conference North Sea:** 14. června 2017, Amsterdam, za účasti Velké Británie, Irska, Nizozemska, Belgie a Lucemburska.
6. **SERA Convention:** 20. června 2017, shrnující konference v Bruselu.

Konference „SERA Regional Conference Central“

 Dne 7. června 2017 proběhla v Berlíně, v budově Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury konference svolaná Evropskou komisí (EK) a Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA) pro oblast zahrnující členské státy EU: Německo, Rakousko, Polsko, Českou republiku a přizváno bylo i Švýcarsko, které sice není členem EU, ale v procesu dosažení SERA – Single European Railway Area (Jednotný evropský železniční prostor) je neopominutelným účastníkem. Navíc, v řadě případů je v implementaci interoperability železničního systému na svojí síti daleko dál, než řada členských států EU. Na konferenci bylo přítomno téměř 100 delegátů z členských států EU kromě zástupců evropských institucí a organizací.



Česká delegace se jednání zúčastnila ve složení:

- MD O130 – Ing. Luboš Knížek
- DÚ – Ing. Ondřej Fanta, Ing. Jaromír Bittner, Ing. Jan Lehovc
- SŽDC – Ing. Tomáš Konopáč
- ČD – Ing. Roman Štěrba, Ph.D.
- ACRI – Ing. Marie Vopálenská
- SIŽI – Ing. Danuše Marusičová (ACRI)
- Škoda Transportation – Martin Volf
- CFL Cargo – Ing. Barbora Lubojačka
- AWT – Ing. Tomáš Lovás

1. část jednání konference

Jednání konference zahájil *Michael Odenwald*, státní tajemník německého ministerstva pro dopravu a digitální infrastrukturu, který vyzdvihl význam jednání, rostoucí význam ERA a potřebu koordinovaného rozvoje systému ERTMS, především ETCS a udržení jeho kompatibility.

Jako další vystoupila *Justyna Skrzydło*, náměstkyně ministra z polského Ministerstva infrastruktury a výstavby. Uvedla, že věří, že realizace technické části 4ŽB posílí železniční dopravu ke spokojenosti zákazníků i dopravců. Je však třeba řešit s ní spojené finanční náklady a pečlivě zvažovat dopady do legislativy. Upozornila také, že v návrhu postupu ERA v přechodném období není zahrnuta transparentnost, kterou ukládá jak nařízení o ERA, tak i polské zákony.

Keir Fitch, vedoucí oddělení výzkum a inovativních dopravních systémů na generálním ředitelství MOVE Evropské komise, vyzvedl důležitost technického pilíře 4ŽB. Zdůraznil, že v přechodném období je třeba dořešit řadu bodů. Především je důležitá přeshraniční mobilita železniční sítě pro nákladní dopravu ve vztahu ke konkurenceschopnosti železnice vůči silniční dopravě, v osobní dopravě se jedná o konkurenceschopnost vůči letecké dopravě. Důležitá je i sériovost výrobků pro interoperabilní systém. Za jádro jednotného 4ŽB považuje ERTMS, jehož dořešení sice není levné, ale pro železniční systém představuje budoucnost.

Výkonný ředitel ERA *Josef Doppelbauer* uvedl, že dnešní jednání, jehož cílem je naslouchat členským státům a sektoru, se bude týkat diskuze o změnách a úkolech, které má přebírat ERA a které přichází pět minut před dvanáctou. Oproti železnici přitom ostatní dopravci mají jednodušší legislativní prostředí. Je proto třeba diskutovat připomínky pro implementační akt technického pilíře a soustředit se na společné řešení pro celou Evropu tak, aby vznikl bezpečný a propojený železniční sektor.

Andreas Matthä, výkonný ředitel ÖBB Holding AG, konstatoval, že již od prvních návrhů 4ŽB v roce 2013 bylo zřejmé, že jde o složitou záležitost, především u tržního pilíře. Za důležité považuje společný postup v technickém pilíři 4ŽB u vnitřního evropského železničního trhu s důrazem na ekologii ve srovnání se silniční a železniční dopravou. Podle jeho názoru se ŽB málo zabývá ostatními druhy dopravy, převod dopravy na železnici z ostatních druhů dopravy se moc nedaří, železnice má moc předpisů, vážne technická harmonizace železnice, to vše železnici zatěžuje náklady, které snižují její konkurenceschopnost vůči ostatním druhům dopravy. Je třeba snížit byrokracii a využít ekonomické výhody železnice jako harmonizovaného bezpečného systému. Ostatní druhy dopravy se také snaží zvýšit svoji konkurenceschopnost a proto je třeba při prosazování 4ŽB dbát na hospodárnost a posouzení dopadů. Potřebujeme rozumnou implementaci pro realizaci SERA, optimalizovat a snížit náklady. Pro dosažení implementace k termínu 16. 6. 2019 není mnoho času.

Stefan Krenz, výkonný ředitel Abellio GmbH, jako zástupce dopravců považuje za nejdůležitější volný přístup k dopravní cestě, jednotné normy a pravidla pro mezinárodní dopravu, pro mezinárodní dopravu jednotnost povolování provozu v jednotlivých státech EU, upřednostňuje termín 16. 6. 2019.

První část konference byla uzavřena vysvětlením procedury výběru nejdůležitějších bodů prostřednictvím mobilních telefonů nebo přes internet z navržených témat k odpolední diskuzi. Navržená témata:

- Stanovení pravidel a předběžná ujednání
- Přechodné období
- Jazyk
- Platby a poplatky
- Schvalování traťové části ERTMS
- Série a následná autorizace
- Modernizace/obnova vozidla, které vyžadují autorizaci
- Dokumentace značení
- Náhrada prvků /komponentů
- Stávající stav implementace 4ŽB

- Revize TSI v rámci 4ŽB
- Proč potřebujeme 4ŽB

2. část jednání konference

Po obědě v 2. části konference vystoupili:

Patrizio Grillo, zástupce vedoucího oddělení Bezpečnost a interoperabilita železnic, GŘ Doprava, EK, se v prezentaci „Technický pilíř 4ŽB“ zaměřil na bariéry, které je třeba překonat. Jsou jimi především dlouhé a nákladné postupy schvalování a bariéry v přístupu nových účastníků v důsledku neefektivního fungování národních železničních institucí, diskriminace nových účastníků nebo velkého množství vnitrostátních regulačních režimů a pravidel (je jich víc jak 14 tisíc).

Uvedl příklady, kdy rozdíly poplatků za bezpečnostní certifikát se pohybují od 0 € do 70 000 €, celkové náklady na další povolení vozidla od 900 000 € do 2 mil. EUR na typ lokomotivy, doba pro získání povolení pro železniční vozidlo dosahuje i dvou let, počet zaměstnanců zapojených do problematiky interoperability se pohybuje v členských státech EU od 1 do 162 apod. Je třeba, obdobně jako u letadel a automobilů více normalizovaných železničních produktů a snížení počtu národních předpisů. ERA jako One-Stop-Shop by měla vést k rychlejší, levnější a lépe koordinovaným postupům pro schvalování a bezpečnostní certifikaci železničních podniků, u systému ERTMS by měla fungovat jako systémový autorizační orgán pro traťovou část ERTMS. Je třeba vyjasnit odpovědnost mezi ERA a žadatelem o certifikaci při zjednodušení a zrychlení postupů pro vydání osvědčení o bezpečnosti, vydat pro ně podrobná pravidla, sblížit kritéria pro NoBo a DeBo (oznámené a určené subjekty) atd.

Přechodného období je třeba využít na přípravu ERA na nové úkoly, na přijetí prováděcích aktů v přenesené pravomoci a na transpozici do legislativy členských států. Je proto potřeba zajistit angažovanost všech aktérů a posílit koordinaci úkolů, které je třeba vykonat. Je zásadně proti prodlužování přechodného období do roku 2020.

Thierry Breyne, ERA, představil One-Stop Shop (OSS) a jeho úkoly. Komunikace s OSS bude zásadně elektronická, pokud při schvalování nedojde k dohodě je rozhodující stanovisko ERA.

Po přednáškách proběhlo anonymní hlasování o výběru 3 nejdůležitějších témat k další diskuzi. Ze shora uvedených témat účastníci vybrali:

- Přechodné období
- Jazyk
- Série a následná autorizace.

Z dalších navrhovaných témat potom byla ještě diskuze k tématům, která získala významnější počet hlasů:

- Platby a poplatky
- ERTMS – schvalování traťové části

Přechodné období

- ERA – Dosud platné národní předpisy se skrytě využívají pro omezení přístupu na síť, národní bezpečnostní orgány (NSA, u nás DÚ) se již připravují k jejich přenesení na ERA.
- Švýcarsko se hlásí k SERA a chtějí spolupracovat, ERA jejich přístup chválí.
- ERA a EK prosazují pevný termín konce přechodného období na červen 2019, posun o 1 rok na rok 2020 je problematický, doporučují využití pravidel z letecké dopravy.
- ERA – Potřebujeme úzkou spolupráci mezi NSA a ERA už během přechodného období, musíme zjistit, kde jsou rozdíly. Vytvoříme zvláštní skupinu, pro přípravu jednání ve Výboru, rozhodnou by se mělo v listopadu 2017.
- VDB a DBAG: Termín ukončení přechodného období by měl zohlednit situaci v průmyslu. V Německu se to dotýká 18 nákladných projektů. Je třeba jednat tak, aby nedocházelo ke ztrátám. Odpověď ERA – Přechod začnou řešit co nejdříve, zapojí vznikající pracovní skupiny (pool expertů) i provozovatele. Jsou třeba jednotná kritéria pro posuzování změny kolejových vozidel. ERA souhlasí, předpokládají se případy změn: 1 – změna v rámci údržby, 2 – odchylka od technické dokumentace bez dopadu na funkci, 3 – změna základních kritérií pod prahem TSI, 4 – změna, která potřebuje nové posouzení.
- ČR – Martin Volf (Škoda Transportation) upozornil na právní problémy v případě rozdílného roku konce přechodného období v jednotlivých členských státech EU a navrhl, aby ERA pro TSI LOC&PAS v rámci další novely TSI vypracovala soubor rozhodujících změn. Zástupci ERA odpověděli, že se to bude řešit v rámci novely TSI, návrh připravuje pracovní skupina a předpokládá se, že novela bude vydána v červnu roku 2019 před zavedením nového režimu schvalování.

Jazyk komunikace

- Jako jediný komunikační jazyk mezi ERA a členskými státy je doporučována angličtina.
- ERA – čeká se na další regionální jednání SERA, ERA má angličtinu jako interní komunikační jazyk. EK – pravděpodobně to bude angličtina, ale možná pragmaticky i jiné jazyky, otázka jazyka není jen věcí výboru, ale všech aktérů.
- Zástupce Švýcarska – v letectví se angličtina používá bez problémů.
- ČR – Jaromír Bittner – angličtina není problémem při jednání s ERA, ale např. s dokumenty k posouzení pro jeden stát. Ty by měly být v národním jazyce. ERA – bude postupovat pragmaticky, při prvním jednání se dohodne společný jazyk nebo angličtina, jinak se bude řešit individuálně.

Série a následná autorizace

- VDB doporučuje praxi z Německa – vše pro celou sérii je v příručce pro kolejová vozidla, aby se nezkoumalo již ověřené. ERA – rozhodující je efektivita procesu.

Platby a poplatky

- Rakousko – právník – podle legislativy neplatí hodinová sazba, ale poplatek za danou činnost resp. za dokument. Návrh ERA na hodinovou sazbu je zlomem.
- ERA – Nic se nezmění na systému poplatku v jednotlivých zemích, rozdíl je, když se schvaluje ve více zemích. Protože nemají zatím zkušenosti, kalkulují zatím jen přímé náklady a chtějí zohlednit i ekonomickou sílu žadatele (např. malý rumunský podnik).

ERTMS – schvalování traťové části

- Švýcarsko – v roce 2017 ukončí proces přechodu na ERTMS, nyní přepínali 300 vlaků během jednoho dne; pro ERTMS doporučují detailnější specifikace, ERTMS považují za největší výzvu v současnosti.
- ERA – Cílem je kompatibilní ERTMS. MoU bylo podepsáno, problematikou se bude také zabývat velká konference, kterou ERA připravuje na 15. 11. 2017.

Zakončení konference

Claudia Harn, vedoucí odboru německého Spolkového ministerstva dopravy a infrastruktury v závěrečném vystoupení uvedla, že 20. 6. 2017 bude v Bruselu závěrečným jednáním k regionálním konferencím SERA. Jsou velká očekávání ze schvalovacího procesu prostřednictvím ERA, který by měl být rychlejší a celoevropský. Vyjádřila obavu, aby se přitom nezapomnělo na osvědčené předpisy, které mají Němci velmi dobré, ale doufá, že se najdou řešení, která nebudou tak byrokratická. Železnice má velkého konkurenta nejen v silniční dopravě, ale i mimo Evropu jsou velké trhy v Číně a Indii, v Evropě evidujeme zvýšenou účast Asie, a proto musí evropský průmysl pro udržení konkurenceschopnosti inovovat a snižovat náklady.

Na závěr pořadatelé poděkovali účastníkům konference za aktivní účast představitelů ERA a EK s tím, že pro úspěch implementace technického pilíře 4ŽB jsou otevření připomínek, informací a konzultací.

Slavnostní večeře

V závěru slavnostní večeře proběhla diskuze českých účastníků konference s panem Doppelbauerem k problematice schvalování, jazyku komunikace, souladu TSI a technických norem apod. Přislíbil, že tyto otázky se budou dále řešit.

Závěry z konference SERA pro TP SIZI

Konference ukázala

- velké rozdíly ve stavu aplikace technického pilíře 4ŽB v jednotlivých členských státech EU, paradoxně je nejdále s interoperabilitou železniční sítě Švýcarsko, které není členem EU;
- potřebu aktivního jednání s ERA, ať přímo (ohledně schvalování ERTMS) nebo cestou pracovní skupiny MD O130 a to jak k problematice legislativní (změna zákona o drahách, změna jeho prováděcích vyhlášek), tak technické;
- v rámci TP SIZI je pak třeba průběžně se seznamovat a včas připomínkovat návrhy dokumentů ERA resp. EK.

(Autor příspěvku: Ing. Danuše Marusičová)

Czech Raildays 2017



Již tradičně proběhl v Ostravě ve dnech 13. – 15. června 2017 mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy pod názvem „Czech Raildays 2017“. Jedná se o 18. ročník a největší akci tohoto druhu v České republice.

V rámci veletrhu se uskutečnila třídní odborná konference zaměřená na problematiku vysokorychlostní železnice s názvem „Vysokorychlostní železnice jako nutná základní součást nové podoby a role železnic v ČR“. Cílem bylo prezentovat současný stav v České republice týkající se přípravy, budování a rozvoje vysokorychlostních a konvenčních tratí. Nad konferencí převzal záštitu místopředseda Hospodářského výboru Parlamentu České republiky Ing. Martin Kolovratník, který konferenci zahájil a v úvodu přednesl i svoji prezentaci. Pan poslanec Kolovratník vnesl mezi posluchače svoji přednáškou optimistickou a pozitivní náladu a zaujal aktuálními informacemi o politické vůli a podpoře budování vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice napříč politickým spektrem, čehož hmatatelným důkazem je schválené usnesení Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky č. 1583 z 2. března 2017, kde jsou konkrétní kroky vedoucí k přípravě a zahájení prací na VRT. Jedním ze základních úkolů je, aby SŽDC založila expertní oddělení koncepce vysokorychlostních tratí a technologického rozvoje. Dále pak trvale platným úkolem je podávat Poslanecké sněmovně zprávu o plnění úkolů a to vždy k 31.12. Jako poradce pro VRT ČR byl získán pan Andrew Mc Naughton.

Ředitel odboru strategie MD ČR Ing. Luděk Sosna navázal na pana poslance informacemi o koncepčním materiálu MD ČR o vysokorychlostních železnicích, který schválila vláda ČR na svém jednání 22. května 2017 a o dalším postupu budování VRT. Konstatoval, že celkové investiční náklady na výstavbu konceptu „Rychlých spojení“ představují částku 500 až 650 miliard Kč.

Ing. Jindřich Kušník, ředitel O130 MD ČR, se ve svém vystoupení soustředil na přípravu VRT v ČR z pohledu mezinárodního a zdůraznil nutnost koordinace a návaznosti na obdobné projekty v sousedních zemích. Na základě jednání se Spolkovým ministerstvem dopravy, které se konalo týden před konferencí, potvrdil, že německá strana přiřadila projektu Praha - Drážďany nejvyšší prioritu – „naléhavá potřeba“.

Aktivně se na konferenci představili i zástupci technologické platformy expertní skupiny System Solutions. Ředitel odboru strategie GŘ SŽDC Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D. prezentoval důvody zpracování, cíle a výstupy technicko-provozní studie VRT. Přehled aktuálně řešených studií proveditelnosti a technicko-ekonomických studií na síti SŽDC představil Ing. Radim Brejcha, Ph.D. Jako třetí člen expertní skupiny vystoupil na konferenci Ing. Petr Kolář s prezentací pod názvem Vnější konektivita železničního systému ČR ve vztahu k EU, kde se v závěru zaměřil na IV. železniční balíček, který vstoupil v platnost právě v době konání konference.

V prezentaci Technické řešení přechodu ze stejnosměrné na jednotnou střídavou napájecí soustavu byly Ing. Petrem Lapáčkem vysvětleny otázky, proč je potřebné přejít na železničních tratích ze stávajícího systému napájení 3 kV stejnosměrných na 25 kV střídavých

a v jakém časovém horizontu. Uvedl harmonogram přechodu a upozornil na nutnost koordinace postupu konverze u SŽDC s postupem konverze u ŽSR. Z harmonogramu vyplynulo, že uzel Praha je plánován až na rok 2040 a VRT do Prahy by měla být vybudována ve směru od severu již v roce 2030 a od jihu v roce 2035. To ale bude přinášet komplikace, minimálně v podobě nutnosti pořízení více systémových souprav.

Na konferenci zazněly zajímavé a aktuální informace, které přiblížily současný stav, plány a hlavně úkoly, které před námi stojí. Věřme, že společným úsilím se podaří vybudovat VRT v naší republice a tím výrazně zvýšit kvalitu a konkurenceschopnost železniční dopravy v České republice.

Bližší informace o veletrhu Czech Raildays jsou uveřejněny na internetových stránkách: <http://www.railvolution.net/czechraildays/2017/veletrh.php>

Prezentace z letošní konference budou zpřístupněny ve složce „odborné semináře a konference“, zatím pouze účastníkům konference pod přístupovým heslem, ale po určité době bude přístup uvolněn všem zájemcům. Jsou zde také zveřejněny příspěvky z předchozích ročníků, a to až od roku 2004, které jsou volně dostupné.



Obr. 1: Prezentace ředitele odboru strategie GŘ SŽDC Mgr. Ing. Radka Čecha, Ph.D.



Obr. 2: Diskuze po přednášce Ing. Luboše Knížky z O 130 MD ČR.



Obr. 3: Ing. Radim Brejcha, Ph.D. při představování studií proveditelnosti.



Obr. 4: Ing. Danuše Marusičová a Ing. Jaroslav Grim, Ph.D.

(Autor příspěvku: Ing. Petr Kolář)



ANNOUNCE:

➤ **Strategie EK pro výzkum a inovace v dopravě**

Dne 31. 5. 2017 přijala Evropská komise novou strategii směřování výzkumu a inovací v dopravě "Towards clean, connected and competitive mobility," která je součástí balíčku "Mobility package." Dokument naleznete na:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170283-europe-on-the-move.pdf>

Další informace viz:

<http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-310517>

➤ **Dne 20. 6. 2017** na konferenci SERA v Bruselu vypustila do světa Evropská komise DG MOVE návrh nového **ERTMS deployment action plan**.

Dokument bude konzultován se sektorem a jeho vydání ve finální verzi je naplánováno na Konferenci ERA CCRC2017 v listopadu letošního roku.

➤ **Investice do evropských dopravních sítí**

EK navrhla **dne 23. 6. 2017** investovat 2,7 mld. Eur do 152 klíčových projektů, které posílí konkurenceschopnost, environmentální šetrnost a propojenost dopravy v EU.

https://ec.europa.eu/czech-republic/news/170626_investice_do_eu_dopravy_cs

Z toho **16 projektů v ČR** viz dokument:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-cef-call/2016-cef-country-fiche-cz.pdf>

Návrh musí ještě schválit členské státy EU **6. července 2017**.

Více též na <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dalsich-sedm-miliard-korun-poputuje-na-dopravni-pr>

➤ **29. června 2017 v Brně** – workshop "Novinky v oblasti posuzování interoperability"

Pozvánka s programem: <http://www.sizi.cz/file.php?nid=14068&oid=5644760>



Přejeme krásné prožití letních dnů, příjemnou relaxaci a šťastné návraty z cest všem, kdo se chystají za poznáním a odpočinkem od pracovních povinností.

Na stránkách Zpravodaje TP opět v září.