



EVROPSKÁ UNIE

Evropský fond pro regionální rozvoj
Operační program Podnikání a inovace
pro konkurenceschopnost

Zpravodaj TP IŽI 04/20

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY



Technologická platforma
Interoperabilita železniční infrastruktury

Výrobní a stavební společnosti



Státní organizace



Výzkumná a projektová centra



Vzdělávací instituce



Obsah:

- Jednalo předsednictvo Správní rady
- 4. železniční balíček – technický pilíř
- DOTAZNÍK pro podniky a společnosti mající zájem podílet se na realizaci vysokorychlostních tratí v ČR
- Stavební firmy mohou dostat za ztížené podmínky v době epidemie navíc kolem deseti procent
- Správa železnic dokončila Manuál pro projektování vysokorychlostních tratí
- ANNONCE

Jednalo předsednictvo Správní rady TP

Dne 28. 4. 2020 se uskutečnilo formou telekonference jednání předsednictva Správní rady technologické platformy.

Cílem jednání bylo projednání a schválení navrhovaných závěrů odloženého 29. zasedání předsednictva Správní rady (20. 3. 2020) a 27. zasedání Správní rady (9. 4. 2020), které jsou důležité pro naši současnou činnost.

Program jednání navazoval na dokument „Informační zpráva pro členy TP“ (dále jen IZ), která byla uveřejněna ve Zpravodaji TP číslo 03/20 a rozeslána e-mailem 26. 3. 2020.

- 1) Zahájení a aktuální stav v oblasti investiční výstavby železniční sítě v ČR – předseda SR Ing. M. Nejezchleb.
- 2) Současná činnost TP se zaměřením na realizaci projektu VRT-B – Ing. B. Dohnal, Ing. M. Šik, MBA.
- 3) Informace o 2. výzvě programu DOPRAVA 2020+ a přijetí stanoviska k účasti TP – Ing. J. Vašátko.
- 4) Projednání obsahu Dotazníku k Cestovní mapě (viz email ze dne 16. 4. 2020) a jeho schválení – Ing. J. Grim, Ph.D.
- 5) Rozhodnutí TAČR o změně vyhlášení 2. výzvy k NCK a závěry – prof. Ing. O. Jiroušek, Ph.D.
- 6) Informace o postupu zajišťování závěrů 152. Usnesení HV PS PČR – Ing. I. Malina, CSc.
- 7) Informace o tématech a jejich přípravě pro setkání s ministrem dopravy – doc. Ing. O. Plášek, Ph.D.
- 8) Informace o závěrech připravované spolupráce TP s UIC – Ing. I. Malina, CSc.
- 9) Informace o harmonizovaných normách – Ing. J. Grim, Ph.D.

10) Různé

11) Návrh usnesení a závěr jednání – předseda SR

Jednání se zúčastnili členové předsednictva Správní rady Ing. M. Nejezchleb, doc. Ing. O. Plášek, Ph.D., Ing. V. Kampík, MBA a dále Ing. I. Malina, CSc., prof. Ing. O. Jiroušek, Ph. D., Ing. J. Grim, Ph.D., Ing. J. Vašátka a výkonný ředitel Ing. B. Dohnal. Telekonference probíhala v prostředí MS Teams.

K bodu 1)

Jednání zahájil předseda Správní rady Ing. M. Nejezchleb a uvedl hlavní aktuality v oblasti investiční výstavby a údržby železniční sítě ČR. Finanční prostředky na realizaci zůstávají v roce beze změn a zajišťují plánované aktivity. Z důvodů nastalé zdravotnické situace v ČR byla vládou přijata kompenzační opatření pro zhotovitele. Opatření jsou řešena Správou železnic, s.o. a podle Metodického pokynu může oproti původní ceně činit toto navýšení u staveb a mostů SŽ 7,2 %. V oblasti přípravy VRT bylo dokončeno zpracování a schválení Manuálu pro projektování ve stupni DÚR. Manuál zpracovalo samostatné oddělení přípravy VRT GŘ SŽ, s.o.

K bodu 2)

Současná činnost TP je vyjádřena obsahem programu telekonference.

K rozhodujícím aktivitám, jejichž termíny budou stanoveny, patří:

- workshop ke 4. železničnímu balíčku,
- odborná konference ERTMS na nekoridorových tratích,
- hodnotící konference projektu VRT-B dne 16. 6. 2020 ve Mstěticích.

Dále očekáváme po 15. 5. 2020 vydání aktualizovaného Rozhodnutí MPO o přijetí našeho projektu VRT-B s vazbou na přidělení dotační podpory.

K bodu 3)

Na základě 2. výzvy programu DOPRAVA 2020+ (podrobnosti jsou uvedeny ve Zpravodaji TP číslo 03/20) připravuje skupina TP podání projektu „Řízení železničního výzkumu“. Na základě jednání s TAČR může být TP hlavním uchazečem v této veřejné soutěži. Soutěžní lhůta je od 9. 4. do 10. 6. 2020.

Ing. J. Grim, Ph.D. a Ing. J. Vašátka zpracovali návrh projektu, který je projednán s dalšími uchazeči – ČVUT v Praze a Univerzitou Pardubice (Dopravní fakulta Jana Pernera a Fakulta elektrotechniky a informatiky). O úlohu externího aplikačního garantů bude požádáno MD ČR.

Doba trvání projektu je plánována na 36 měsíců, výše požadované podpory bude projednána na konferenci přípravné skupiny dne 29. 4. 2020.

Předsednictvo, na základě zpracovaných a projednaných hlavních částí projektu, posoudí a schválí účast TP ve výzvě programu DOPRAVA 2020+. Součástí příprav se stane i informační a monitorovací kampaň účasti dalších členů v této výzvě.

K bodu 4)

Účastníci jednání byli v předstihu písemně seznámeni s obsahem Dotazníku Cestovní mapy. Požadují, aby v úvodním dopise byla deklarována podpora TP všem společnostem, které předpokládají svou účast v přípravě a výstavbě VRT v ČR. Výsledky Dotazníku budou tvořit základní východiska pro zpracování požadovaného dokumentu Cestovní mapa v projektu VRT-B. Současně bylo doporučeno zveřejnění Dotazníku na webu a ve Zpravodaji TP. Výsledky a odpovědi obeslaných společností se očekávají do 31. 5. 2020. Následovat budou další oboustranné schůzky s konkrétně zaměřeným obsahem.

K bodu 5)

V souvislosti s pandemií COVID-19 s ohledem na situaci v ČR a z důvodů nedostatku finančních prostředků ve státním rozpočtu na rok 2021, se TAČR rozhodla změnit termín vyhlášení 2. veřejné soutěže programu Národní centra kompetence. Z původního termínu 29. 4. 2020 bude vyhlášení posunuto na konec roku 2020. Pro přípravný výbor to však neznamena přerušování činnosti a v současné době realizuje potřebná opatření. Předpoklad zahájení realizace projektu NCK pro vysokorychlostní tratě v ČR je 1. 1. 2022.

K bodu 6)

Na základě pracovní schůzky s poslancem Ing. M. Kolovratníkem se zástupci TP dne 25. 2. 2020 a jejích závěrů a požadavků, byla zpracována informační zpráva o stavu realizace 152. usnesení HV PS PČR. V současné době je projednávána sekretariátem pana poslance s důrazem na uskutečnění informativní schůzky s MD ČR – předpoklad v závěru května 2020.

K bodu 7)

Setkání s MD ČR za účasti poslance Ing. M. Kolovratníka, předsedy Správní rady TP Ing. M. Nejezchleba, místopředsedy Správní rady TP doc. Ing. O. Pláška, Ph.D. a předsedy Vědecké rady TP prof. Ing. O. Jirouška, Ph.D. k otázkám přípravy a výchovy odborníků v železniční dopravě se uskuteční na základě závěrů 152. usnesení HV PS PČR. Po oznámení termínu setkání budou obsahová témata stanovena podle potřeb aktuálního stavu.

K bodu 8)

Pro členy předsednictva Správní rady byla zpracována Rámcová představa o připravované spolupráci TP s Mezinárodní unií železniční (UIC) a podána na jednání aktuální informace. Projednávány náměty vychází z budoucího modelu spolupráce UIC s univerzitami a jsou

v současné době východiskem při tvorbě dokumentu „Memorandum of Understanding“. Dokument by měl být projednán a schválen na AG UIC v červnu 2020. Jednání o záměrech uvedené spolupráce na úrovni vedoucího kabinetu generálního ředitele UIC se zúčastní doc. Ing. O. Plášek, Ph.D., prof. Ing. O. Jiroušek, Ph.D. a ředitel odboru Mezinárodních vztahů SŽ Mgr. Ing. R. Čech, Ph.D.

K bodu 9)

Informace vychází z obsahu „Prováděcího rozhodnutí Komise“ (453/2020 z 27. 3. 2020) k harmonizovaným normám pro produkty železniční dopravy, podporujícího realizaci dispozic Směrnice o interoperabilitě železničního systému. Tato významná informace pojednává o jednom ze základních východisek pro činnost TP a je v souladu s jedním z hlavních cílů TP – dosažení souladu produkce železničního průmyslu s nároky evropské železniční interoperability. Obsah „Prováděcího rozhodnutí Komise“ bude využit jako jeden z významných východisek i pro zaměření diskuze workshopu TP k „4. železničnímu balíčku“.

K bodu 10)

Diskuze byla zaměřena na projednání aktivit:

- příští zasedání Správní rady se plánuje na 2. polovinu října 2020,
- odborná konference TP k „ERTMS na nekoridorových tratích“ se uskuteční v závislosti na možné účasti zahraničních odborníků,
- workshop k 4. železničnímu balíčku bude spojen s obsahem Hodnotící konference projektu VRT-B dne 16. 6. 2020 v Mstěticích,
- žádosti o platbu v projektu VRT-B za I. a II. etapu se průběžně připravují a budou odeslány po vydání Rozhodnutí MPO,
- realizace projektu VRT-B bude probíhat podle schválených HMG.

K bodu 11)

Předsednictvo Správní rady schvaluje:

- Informační zprávu o odloženém 29. zasedání předsednictva (20. 3. 2020) a 27. zasedání Správní rady (9. 4. 2020),
- Přípravu účasti TP v projektu „Řízení železničního výzkumu“ 2. výzvy programu DOPRAVA 2020+,
- Obsah Dotazníku Cestovní mapy projektu VRT-B a jeho rozeslání.

Předsednictvo Správní rady bere na vědomí:

- Informaci o realizaci 152. usnesení HV PS PČR,
- Informaci o závěrech připravované spolupráce TP s UIC,
- Informaci o harmonizovaných normách pro produkty železniční dopravy,
- Informaci o obsahu a předpokládaném termínu setkání s MD ČR k otázkám přípravy a výchovy odborníků železniční dopravy.

Předsednictvo Správní rady ukládá:

- Připravit Hodnotící konferenci projektu VRT-B na den 16. 6. 2020 v Mstětících,
- Plánovat 27. zasedání Správní rady na 2. polovinu října 2020,
- Vyzvat členy TP k možné účasti ve 2. výzvě programu DOPRAVA 2020+.

Ing. Bohuslav Dohnal, výkonný ředitel TP

4. železniční balíček – technický pilíř

Čtvrtý železniční balíček představuje soubor šesti legislativních předpisů, které by měly odstranit zbývající překážky při vytváření jednotného evropského železničního prostoru a povedou k dosažení jednotného trhu. Balíček představuje nástroj EU pro zajištění interoperability a zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti v železniční dopravě. Jeho hlavním cílem je dokončení liberalizace železničního trhu a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Balíček byl schválen Evropským parlamentem a Radou v roce 2016 a dělí se na dva základní pilíře:

- **Tržní pilíř** – upravuje otázky otevírání trhu osobní železniční dopravy a zajištění nediskriminačních podmínek pro všechny dopravce,
- **Technický pilíř** - řeší otázky technické interoperability a bezpečnosti na železnici.

Technický pilíř 4. železničního balíčku obsahuje tři dokumenty:

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796** ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004,
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797** ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii,
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798** ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic.

Čtvrtý železniční balíček je důležitým nástrojem pro vytvoření jednotného železničního prostoru a sjednocuje tak určité postupy napříč EU. Zejména ta posiluje úlohu Agentury Evropské unie pro železnice (European Union Agency for Railways, zkr. ERA, <https://www.era.europa.eu>) vůči členským státům v řadě oblastí a předpokládá především:

- jednotné osvědčení o bezpečnosti,
- schvalování vozidel pro jejich uvedení na trh,
- rozšíření geografické oblasti působnosti (TSI jsou platná na celé železniční síti EU, tedy i na regionálních tratích),

- vydávání závazného stanoviska pro uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu v případě Evropského železničního systému řízení železniční dopravy ERTMS (schvalování projektů pro traťovou část),
- zřízení nového jednotného místa „One-Stop-Shop“ (OSS) pro komunikaci mezi agenturou ERA a žadateli o bezpečnostní osvědčení, schvalování vozidel a schvalování projektů ERTMS (<https://oss.era.europa.eu>),
- nové pravomoci agentury ERA při kontrole vnitrostátních úřadů (národní bezpečnostní orgány a subjekty posuzování shody),
- zavedení správních poplatků, jednacímho komunikačního jazyka, zřízení odvolacího senátu a nastavení procedury odvolání.

První uvedené Nařízení 2016/796 z technického pilíře definuje postavení Agentury Evropské unie pro železnice, jejímž hlavním úkolem je prostřednictvím jednotného místa „One Stop Shop“ vydávat schválení typu vozidla a povolení k uvedení železničních vozidel na trh, dále vydávat závazné stanovisko pro uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení při uvádění do provozu a vydávat jednotné celoevropské osvědčení o bezpečnosti.

Směrnice 2016/797 stanovuje podmínky týkající se navrhování, výroby, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí železničního systému Unie a současně odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě železničního systému EU. Směrnice je rozdělena do osmi kapitol, kterými jsou obecná ustanovení, technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), prvky interoperability, subsystémy, uvedení na trh a uvedení do provozu, subjekty posuzování shody, registry a přechodná a závěrečná ustanovení. Směrnice bude mít velký dopad do oblasti schvalování traťové části ERTMS, což je Evropský železniční systém řízení železniční dopravy, který se skládá z globálního systému pro mobilní komunikaci na železnici (GSM-R) a z evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS). Nově budovanou traťovou část těchto subsystémů bude schvalovat Agentura Evropské unie pro železnice, a to se všemi z toho vyplývajícími důsledky.

Směrnice 2016/798 obsahuje ustanovení, jejichž cílem je zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti železničního systému Unie a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy. Uvedeného cíle by se mělo dosáhnout harmonizací regulační struktury v členských státech, vymezením odpovědnosti jednotlivých subjektů, přípravou společných bezpečnostních cílů (CST) a společných bezpečnostních metod (CSM) s cílem postupně odstranit potřebu vnitrostátních předpisů, stanovením zásad pro vydávání, obnovování, změnu, omezování a odebrání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, povinným zřízením vnitrostátního bezpečnostního orgánu a inspekčního orgánu pro vyšetřování nehod a

mimořádných událostí pro každý členský stát a definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dohled nad bezpečností železnic.

Transpozice směrnic do národní legislativy členských států EU a realizace nařízení o agentuře ERA počítalo s přechodným obdobím, které bylo stanoveno do 16. června 2019 s možností prodloužení o jeden rok do 16. června 2020. Této možnosti posunutí transpozice Česká republika využila. Česká republika požádala o odložení uvedeného data transpozice technického pilíře 4. železničního balíčku o 1 rok. Nicméně Evropská komise signalizovala, že povolí maximálně prodloužení, které bude odpovídat době trvání nouzových opatření ve většině zemí v souvislosti pandemií Covid-19.

Železniční balíček je zásadním souborem evropských nařízení a směrnic, které by měly napomoci k další liberalizaci železničního trhu a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v celé Evropě. Ale mezi odbornou veřejností stále probíhají názorové diskuze, zda technický pilíř 4. železničního balíčku skutečně splní své původní cíle a vložená očekávání. Pochybnosti jsou zejména, zda uvedené dokumenty skutečně přispějí ke zrychlení, zjednodušení a zlevnění celého schvalovacího procesu.

*Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.,
ředitel Odboru mezinárodních vztahů Správy železnic, státní organizace*

DOTAZNÍK

pro podniky a společnosti mající zájem podílet se na realizaci vysokorychlostních tratí v ČR

Jedním z prioritních programů technologické platformy Interoperabilita železniční infrastruktury (dále jen TP) je „**Program podpory TP k urychlení výstavby tratí rychlých spojení a přípravy jejich provozování v ČR**“. TP v souladu se svými záměry a cíli trvale usiluje o aktivní zapojení členů TP do tohoto procesu a prokázání jejich připravenosti podílet se na výrobní i stavební činnosti s respektováním požadavků rozvoje vysokorychlostních tratí v ČR i v zahraničí. Příklady těchto aktivit již byly prezentovány na odborných seminářích, konferencích, ale i na jednáních se zástupci HV PSP ČR, a to jak z oblasti průmyslu (vývoj, výroba, montáž technologických celků), tak z oblasti výzkumu (výzkumně vývojové projekty, jejichž výsledky byly nebo budou aplikovány v železniční průmyslové a provozní praxi) nebo zkušebnictví.

Technologická platforma s využitím účinné spolupráce partnerů z akademické, výzkumné a vývojové oblasti, rovněž tak z výrobní, stavební a provozní praxe za současné politické podpory ze strany HV PSP ČR i podpory ze strany Ministerstva dopravy a Správy železnic bude i nadále tyto záměry důsledně prosazovat a napomáhat jejich realizaci.

Tyto činnosti a aktivity bude TP zajišťovat v rámci nového projektu „**Vysokorychlostní tratě – budoucnost udržitelné mobility ČR**“, který je součástí programu MPO OPPIK.

Základním a povinným výstupem tohoto projektu v rámci podporované aktivity je zpracování dokumentu „**Cestovní mapa**“ (dále jen **CM**). Informace k zahájení prací na CM jsou uvedeny rovněž ve Zpravodaji č. 10/2019.

Cílem dokumentu „Cestovní mapa“ je definovat a stanovit postup zavádění moderních technologií při přípravě a realizaci vysokorychlostních tratí (VRT), resp. rychlých spojení (RS) v ČR, včetně podílu malých a středních podniků (MSP) i velkých stavebních a průmyslových společností na tomto procesu. Tím současně vytvořit metodický postup přípravy stavebních a výrobních kapacit pro zvýšení jejich konkurenceschopnosti a úspěšného podílu na této mimořádné a neopakující se dlouhodobé investiční příležitosti.

Při zpracování dokumentu bude postupováno v souladu se schválenými mezinárodními (evropskými) a národními strategickými dokumenty. Z mezinárodních dokumentů je možné zmínit Vize ERRAC do roku 2050 (RAIL 2050 VISION). Rovněž budou respektovány závazné dokumenty EU, zejména aktuální Technické specifikace pro interoperabilitu. Z národních dokumentů je to především Národní výzkumná a inovační strategie pro inteligentní specializaci České republiky (Národní RIS3 strategie).

Pro tvorbu CM byla ustavena pracovní skupina expertů, která dokument předloží k posouzení a schválení do 31. 12. 2020. V současné době je zpracována osnova a základní struktura dokumentu a rovněž harmonogram jeho zpracování.

Dokument by měl být zároveň doporučením pro společnosti, které budou mít zájem se zapojit do přípravy a realizace VRT/RS v ČR. Dokument CM stanoví strategii postupu a nasazování moderních technologií pro následující subsystémy:

- železniční infrastruktura,
- řízení a zabezpečení,
- energie,
- rozhraní mezi železniční infrastrukturou a kolejovými vozidly.

Samostatnou částí pak je oblast „výchova a vzdělávání“, která by měla stanovit postup přípravy nových odborníků pro oblast výstavby a realizace VRT.

V průběhu zpracování CM bude rovněž zajištěn sběr podnětů a požadavků potřebných k definici potřeb podniků, včetně MSP v dané oblasti. Problematika potřeb podniků bude projednávána na pracovních schůzkách se zástupci MD ČR, Správy železnic a dalších státních organizací a institucí. Je nutné si uvědomit, že realizace VRT/RS v ČR je velký a dlouhodobý investiční záměr naší společnosti, který přinese nejen benefity pro zákazníky železniční dopravy a zvýší prestiž celého železničního sektoru, ale zároveň posílí odbornou úroveň a konkurenceschopnost podniků a společností.

S ohledem na výše uvedené jsme připravili pro zainteresované společnosti několik otázek, které by měly ověřit zájem společností o zapojení do přípravy, realizace a zajištění VRT/RS. Rovněž tak zjistit jejich předpoklady a potřeby pro jejich další rozvoj s ohledem na zajištění vývoje a výroby nových technologií, resp. na jejich výstavbu a provozování. Současně by měl tento průzkum ověřit rozsah kapacit, které by jednotlivé společnosti v ČR do realizace VRT/RS mohly nasadit.

Uvedené otázky je potřeba považovat za „orientační“, které je možné doplnit o další poznatky či doporučení, resp. mohou zůstat bez odpovědí, pokud z jakýchkoliv důvodů není možné na ně odpovědět. Odpovědi na otázky v níže uvedeném dotazníku očekáváme nejpozději do 31. května 2020.

V rámci zpracování podkladů pro jejich využití v dokumentu CM předpokládáme, v případě potvrzení zájmu, projednání odpovědí, návrhů a doporučení na samostatných setkáních s pověřenými zástupci společnosti. V případě jakýchkoliv dotazů se můžete obrátit na zpracovatele příspěvku.

Zpracováním a zasláním odpovědi na naše otázky nám pomůžete lépe formulovat, uplatňovat a prosazovat potřeby a požadavky podniků a společností, s cílem jejich širšího zapojení do procesu přípravy, výstavby, údržby a provozu vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení v ČR.

DOTAZNÍK:

1. Má vaše firma zájem o zapojení do procesu přípravy, výstavby, provozu nebo údržby vysokorychlostních tratí, resp. Rychlých spojení (VRT/RS) v ČR?
2. Pokud ano, v jaké oblasti? Jaké je zaměření vaší firmy?
 - Subsystem.
 - Výroba technologie (systému, zařízení, komponentů).
 - Fáze realizace (projektování, výstavba, montáž, provoz, servis, údržba).
 - Další možné aktivity – vývoj, spolupráce na výzkumu, zkušebnictví, diagnostika atd.
3. Zabývá se vaše firma vývojem a inovací nových technologií? Spolupracujete v tomto směru s dalšími průmyslovými partnery, výzkumnými ústavy, univerzitami a vysokými školami v rámci ČR nebo v zahraničí? Plánujete, resp. máte zájem tuto spolupráci rozšířit se zaměřením na oblast VRT.
4. Máte zpracované záměry dalšího rozvoje a možného podílu vaší firmy v oblasti rozvoje VRT v ČR? Využili jste k tomu vlastní návrhy nebo podklady z národních, evropských či světových strategických dokumentů? Pokud ano, uveďte prosím, kterých?
5. Máte dostatek informací o současných požadavcích a standardech na VRT ve vašem oboru? Jaké máte informace o nových technologiích v tomto směru?

6. Jaký je podle vašich představ optimální model vašeho zapojení do procesu přípravy, výstavby a provozu VRT z hlediska technického rozvoje, ekonomické podpory, legislativy, podpory státních organizací a institucí?
7. Je vaše firma zapojena nebo plánuje zapojení do řešení výzkumně vývojových projektů v rámci programů TAČR (např. DOPRAVA 2020+), GAČR, Centra kompetence nebo Národního centra kompetence, resp. mezinárodních projektů HORIZON, Shift2Rail, popř. dalších.
8. Jaké předpokládáte požadavky na kvalifikované odborníky (SŠ, VŠ, Ph.D. a jejich praxi v oboru) potřebné pro posílení vaší personální a řešitelské kapacity pro zajištění vývoje nových technologií a realizaci zakázek pro VRT?
9. Myslíte si, že současní absolventi vysokých škol jsou schopni plnit potřebné odborné úkoly ve vašem oboru při přípravě a výstavbě VRT? Co byste doporučili pro zlepšení současného stavu v oblasti výchovy a vzdělávání?
10. Považujete výstavbu a rozvoj VRT/RS v ČR za potřebný a reálný? Co považujete z vašeho hlediska za nejdůležitější předpoklad pro zahájení výstavby VRT v ČR?
11. Co očekáváte a jakou formu podpory byste uvítali od vlády ČR, MD a ostatních státních institucí a organizací pro urychlení výstavby VRT a naplnění vašich strategických plánů?
12. Jaké informace a podklady by vám měla poskytnout Správa železnic?
13. V čem vám může pomoci technologická platforma při přípravě na VRT?

Ing. Jaroslav Grim, Ph.D., vedoucí ES Výzkum a Rychlá spojení

Stavební firmy mohou dostat za ztížené podmínky v době epidemie navíc kolem deseti procent

23. 4. 2020 - Vláda souhlasí s kompenzacemi stavebním firmám v sektoru dopravních staveb. V závazném pokynu vztahujícím se k řešení následků pandemie COVID-19 [Ministerstvo dopravy](#) umožňuje zhotovitelům realizujícím stavby v době nouzového stavu rychleji získat finanční kompenzaci za ztížené podmínky, než je tomu podle stávajících smluvních podmínek. „Kompenzační nástroje jsme připravili po domluvě se stavebními firmami a jednotlivými investorskými organizacemi s jasným cílem pokračovat ve stavební činnosti na klíčových dopravních stavbách a udržet v běhu celý dodavatelský řetězec včetně navazujících služeb,“ uvedl ministr průmyslu, obchodu a dopravy Karel Havlíček. „Stavebnictví se nyní stává klíčovým oborem pro udržení ekonomiky. Vláda zahájila zvyšování veřejných investic, které mají na tento obor bezprostřední vliv. Jsme připraveni stavebnictví nadále podporovat, neboť na sebe váže 360 tisíc pracovníků, 200 tisíc firem a živnostníků, řemesla a pochopitelně i klíčový průmysl,“ dodal Karel Havlíček.

Ředitelství silnic a dálnic, Správa železnic a Ředitelství vodních cest jednotlivé zhotovitele staveb osloví, aby je o získání kompenzačních opatření a závazného pokynu informovali. Opatření umožní pokračovat ve výstavbě staveb na dálnicích, silnicích I. tříd, železničních koridorech nebo na vodních cestách.

Přijatá opatření umožní maximálně zjednodušit administrativní procesy, související s kompenzacemi při realizaci výstavby ve ztížených podmínkách, za nichž jsou zhotovitelé nuceni v současné době stavební činnost provádět. Jedná se například o práce na modernizovaných úsecích dálnice D1, které i přes složitou situaci probíhají dle stanoveného harmonogramu.

Podle metodického pokynu ([pokyn](#)) může oproti původní ceně činit toto navýšení u staveb ŘSD 10,2 %, u staveb ŘVC 10,2 %, u mostů ŘSD a ŘVC 11,1 %, u Správy železnic 7,2% a u mostů Správy železnic 7,2%.

Převzato z Dopravních novin (23. dubna 2020)

Správa železnic dokončila Manuál pro projektování vysokorychlostních tratí

26. 4. 2020 - [Správa železnic](#) podepsala se společností [SNCF](#) smlouvu o poskytování služeb při přípravě výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice. Smlouva je dalším logickým a navazujícím krokem, který zajistí průběžnou kontrolu dokumentací pro územní rozhodnutí (DÚR) a pokračování prací na dalších technických předpisech, jež umožní v budoucnu nejen další stupně projektové přípravy VRT, ale i jejich výstavbu, zprovoznování, pravidelný provoz a údržbu.

„Abychom dodrželi strategický cíl zahájení výstavby VRT v roce 2025 a jejich zprovoznění o tři roky později, je pokračování spolupráce s SNCF optimálním řešením. Kvalitní projektová příprava sníží náklady na následující výstavbu i provoz VRT,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Spolupráce se SNCF nám zpřístupňuje vzorová osvědčená a praxí optimalizovaná technická řešení. Všechny tratě francouzského vysokorychlostního systému LGV se budují jako novostavby a tvoří postupně se rozvíjející ucelenou síť tratí s řadou napojení na moderní konvenční železnici. Cena výstavby VRT v zemích EU je nejnižší právě ve Francii,“ dodal.

Smlouvu uzavřeli prostřednictvím videokonference generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda prezident SNCF International Diego Diaz.

V letošním a následujících letech se naplno rozběhne předprojektová příprava VRT spočívající především ve zpracování dokumentací pro územní řízení. Pro další etapy je nezbytné, aby byl příslušný manuál dopracován pro projektování VRT ve stupni dokumentace pro stavební povolení nejpozději v roce 2023.

Kvalitní projektová příprava sníží náklady na následující výstavbu i provoz VRT. Experti SNCF jsou schopni předat nejen padesátileté francouzské vysokorychlostní know-how, ale i své zahraniční zkušenosti s vybudováním systému VRT například v Maroku. Koncept francouzského řešení byl výchozím bodem při budování vysokorychlostní železniční sítě ve Španělsku, Velké Británii, Nizozemí, Belgii nebo Turecku.

Zapojení expertů, kteří mají reálné zkušenosti s provozováním tohoto technicky velmi vyspělého systému, minimalizuje riziko chyb. Spolupráce umožní konzultace s vysoce kompetentními experty SNCF o technickém řešení VRT navrženém při pracích na DÚR a také v oblasti RAMS, tj. managementu spolehlivosti, dostupnosti, udržitelnosti a bezpečnosti celého systému VRT, které je v praxi vyzkoušené. Přispěje k urychlení dopracování pokročilých technických standardů potřebných pro další přípravu, výstavbu a uvádění VRT do provozu, a především k další úspoře finančních prostředků vynaložených na přípravu i výstavbu.

Předmětem úvodní smlouvy, kterou obě strany uzavřely v dubnu 2019, bylo vytvořit **Manuál Správy železnic pro projektování VRT** ve stupni Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Manuál je dokončený a schválený a v něm obsažené hodnoty, požadavky, doporučení a řešení jednotlivých systémů a subsystémů VRT tak budou používány zaměstnanci Správy železnic a jejími dodavateli a poddodavateli pro zpracování DÚR VRT. Zpracování manuálu bylo prvním detailním kontaktem Správy železnic se systémem VRT a jednalo se o první reálnou zkušenost s implementací VRT v České republice, resp. v českém legislativním a technickém prostředí.

V průběhu přípravy původní smlouvy tehdejší SŽDC nedisponovala znalostí systému VRT. Při zpracování manuálu jednoznačně vyplynula nutná potřeba navazující spolupráce s SNCF i pro další stupně dokumentace a převzetí dalších částí technických standardů francouzského systému VRT včetně aktivního zapojení specialistů SNCF do konzultací, které umožní průběžnou kontrolu DÚR, dalších stupňů projektové přípravy VRT, ale i výstavbu, zprovoznování, následný pravidelný provoz, kontrolu a údržbu.

Snaha o kompletní vlastní vývoj unikátních řešení VRT by vedla nejen k výraznému oddálení výstavby, ale pravděpodobně i k výraznému nárůstu ceny výsledného řešení, protože by nebylo možné těžit podstatnou část benefitů francouzského řešení.

Převzato z Dopravních novin (26. dubna 2020)

ANNOUNCE:

Kalendář akcí TP:

16. 6. 2020, Mstětice – Hodnotící konference projektu VRT-B, workshop 4. železničního balíčku

Události

Technologická agentura ČR (TA ČR) společně s Ministerstvem dopravy ČR vyhlásila dne 8. dubna 2020 druhou veřejnou soutěž na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy – DOPRAVA 2020+

Soutěžní lhůta začíná **9. dubna 2020** a končí dnem **10. června 2020**.

4. 5. 2020, online – seminář Otevřený přístup k vědeckým informacím.

Seminář **OTEVŘENÝ PŘÍSTUP K VĚDECKÝM INFORMACÍM**, který organizuje **Technologické centrum AV ČR**, proběhne **4. 5. 2020 od 10:00 hod. do 13:00 hod. za pomoci WEBEXU** (online sledování).

Registrace: https://geform.tc.cz/VedeckeINFO_Webstream

Pozvánka s programem: <https://www.tc.cz/cs/akce/otevreny-pristup-k-vedeckym-informacim-1>

Seminář je určen především pro projektové manažery a výzkumníky, kteří mají zájem dozvědět se, co znamená otevřený přístup, jak funguje, na co si dát pozor a jak plnit povinnosti v rámci programu Horizont 2020 a Horizont Evropa (výhled).