



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



NÁRODNÍ TECHNOLOGICKÁ PLATFORMA
Interoperabilita železniční infrastruktury
CZECH TECHNOLOGY PLATFORM
Interoperability of Railway Infrastructure

Zpravodaj TP IŽI 08/21

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Výrobní a stavební společnosti



Státní organizace



Výzkumná a projektová centra



DIPRO, spol. s r. o.
Dopravní a inženýrské projekty,
projektová, inženýrská a konzultační kancelář

Vzdělávací instituce



Obsah:

- Informace z 32. zasedání předsednictva Správní rady
- Popis sítě SŽ a jejího podstatného okolí 2021
- NB-Rail – koordinační skupina notifikovaných osob
- Aktualizace SVA a IAP – pokračování
- VUZ obdržel certifikát ECM
- Connecting Europe Express – Výzvy pro železnici
- ANNOUNCE (Kalendář akcí TP, Události)

Informace z 32. zasedání předsednictva Správní rady

V důsledku uvolněných zdravotnických opatření bylo 32. zasedání předsednictva Správní rady uskutečněno za přítomnosti všech jeho členů dne 5. října 2021 v Olomouci.

Záznam tohoto jednání byl rozeslán všem členům Správní rady naší platformy a tento článek obsahuje jeho základní části a závěry.

Přítomni: Ing. Mojmír Nejezchleb, doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D., Ing. Vladimír Kampík, MBA, Ing. Jaroslav Grim, Ph.D., Ing. Bohuslav Dohnal, Ing. Jaroslav Vašátko. Zasedání bylo následně usnášeníschopné.

Záznam z jednání:

Jednání 32. zasedání předsednictva Správní rady proběhlo podle následujícího programu:

1. Zahájení zasedání a informace o aktuálním stavu v oblasti investiční výstavby železniční sítě České republiky – předseda Správní rady Ing. Mojmír Nejezchleb.
2. Zpráva o činnosti technologické platformy od 27. zasedání Správní rady dne 18. 5. 2021 – Ing. Bohuslav Dohnal.
3. Informace o průběhu realizace projektu „Vysokorychlostní tratě – budoucnost udržitelné mobility České republiky“ – Ing. Jaroslav Vašátko.
4. Informace o průběhu Aktivitu EU – „Connecting Europe Express“ – případné závěry a návrhy – Ing. Jaroslav Grim, Ph.D.
5. Zpráva o hospodaření technologické platformy v období od 18. 5. 2021 – Ing. Michal Šik, MBA.
6. Různé, diskuze.
7. Stanovení termínu a programu 28. zasedání Správní rady (3. nebo 4. 11. 2021) – členové předsednictva.
8. Návrh usnesení a závěr jednání – předseda Správní rady.

Jednání zahájil předseda Správní rady Ing Mojmír Nejezchleb a v úvodu seznámil účastníky s aktuální situací v oblasti investiční výstavby železniční sítě v ČR. Na připravovaném 28. zasedání Správní rady přednese potřebné aktuální záměry v této oblasti jejím členům.

Zpráva navazuje na odložené zasedání Správní rady ze dne 18. 5. 2021, které stanovilo následující úkoly:

- Připravit a uskutečnit 28. zasedání Správní rady dne v listopadu 2021.
- Připravit a uskutečnit Hodnotící konferenci projektu VRT-Budoucnost dne 22. 6. 2021 ve Mstětích.
- Účinně se zapojit do konkrétní přípravy výstavby RS v ČR – v realizaci využít závěry průběžně aktualizované „Cestovní mapy“ a účasti členů TP v relevantních výborech, týmech a komisích.
- V případě přijetí projektu SMARTY se podílet na jeho realizaci v evropském konsorciu SNCF.
- V důsledku stabilizující se zdravotní situace ČR se uskuteční 28. zasedání Správní rady dne 4. 11. 2021 na FD ČVUT v Praze.
- Současně se připravuje ve spolupráci se SŽ, s.o. a SUDOP PRAHA, a.s. 6. ročník předání ocenění „Významná osobnost infrastruktury železniční dopravy ČR“ na konferenci ŽELEZNICE 2021 dne 25. 11. 2021.

Závěrem lze konstatovat, že potřebné úkoly a aktivity TP byly splněny.

Hlavní úkoly následujícího období jsou:

- 1) Splnit obsah V. a VI. etapy projektu „Vysokorychlostní tratě-budoucnost udržitelné mobility České republiky“.
- 2) Dokončit aktualizaci stanoveného dokumentu „Cestovní mapa“.
- 3) Provést aktualizaci strategických dokumentů TP – Strategická výzkumná agenda (SVA) a Implementační akční plán (IAP).
- 4) Pokračovat v realizaci závěrů 152. usnesení Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky.
- 5) Připravit se na účast v Operačním programu MPO „Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost“.
- 6) Posoudit možnou budoucí účast v programu EK „HORIZON EUROPE“.

Projekt VRT-B je v současné době v 5. etapě projektu (1. 7. – 31. 12. 2021). Blíží se jeho závěr, ukončení projektu je plánováno na 30. 6. 2022. Podle výzvy MPO OPPIK je projekt VRT-B zaměřen na plnění úkolů podle 3 podporovaných aktivit:

3.1a) Průmyslové výzvy daného odvětví a uplatnění pokročilých technologií, příprava tzv. Cestovní mapy

3.1b) Navázání hlubší spolupráce s Evropskou technologickou platformou ERRAC

3.1c) Koordinace přístupu členů TP a dalších českých organizací do evropských výzkumných Programů.

S ohledem na blížící se konec projektu VRT-B je důležité se zaměřit na klíčové úkoly projektu a splnit tak požadavky zadavatele.

Do dalšího období je nutné:

- Plnění všech měřitelných ukazatelů projektu VRT-B, abychom splnili všechny požadavky zadavatele a úspěšně dokončili projekt VRT-B.
- Kvalitní dokončení klíčového dokumentu Cestovní mapa do konce projektu, tj. do 30. 6. 2022.
- Aktualizace dokumentů SVA a IAP do konce projektu VRT-B.
- Popularizace dokumentu Cestovní mapa, jeho šíření mezi odbornou veřejností i běžnou populací a postupná realizace některých jeho závěrů.

Závěrem je možné konstatovat, že přes všechny problémy vyplývající z pandemie COVID-19, které narušovaly práci na projektu, především v průběhu 3. a 4. etapy, se daří hlavní úkoly projektu plnit.

V průběhu diskuse byly projednány otázky spojené s aktuální realizací systému ETCS, s metodikou určení potřebného počtu odborných pracovníků ve výstavbě VRT, s přípravou Národního centra kompetence pro vysokorychlostní železnici v ČR, s úlohou technologických demonstrátorů v evropských programech a s přípravou ocenění „Významná osobnost infrastruktury železniční dopravy pro rok 2021“.

Předsednictvo Správní rady schvaluje:

- Zprávu o činnosti TP od 27. zasedání Správní rady dne 18. 5. 2021,
- Zprávu o hospodaření TP k 5. 10. 2021.

Program 28. zasedání Správní rady předsednictvo Správní rady bere na vědomí:

- Informaci o průběhu realizace projektu „Vysokorychlostní tratě-budoucnost udržitelné mobility České republiky“,
- Informaci o průběhu aktivity EK – „Connecting Europe Express“ na území České republiky,
- Informaci o přípravě účasti v novém evropském programu „Europe’s Rail JU (ERJU)“.

Předsednictvo Správní rady ukládá:

- Připravit a uskutečnit 28. zasedání Správní rady TP dne 4. 11. 2021,



- Pokračovat v realizaci projektu „Vysokorychlostní tratě-budoucnost udržitelné mobility České republiky“ s důrazem na dokončení „Cestovní mapy“ a aktualizaci SVA a IAP,
- Pokračovat v realizaci závěrů 152. usnesení HV PS PČR,
- Připravit se na účast TP v Operačním programu MPO „Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost“,
- Sledovat možnou budoucí účast v programu EK „HORIZON EUROPE“.

Zpracoval: Ing Bohuslav Dohnal, výkonný ředitel

Popis sítě SŽ a jejího podstatného okolí 2021

Národní technologická platforma Interoperabilita železniční infrastruktury ve spolupráci se Správou železnic, státní organizace uspořádala v Praze dne 26. října 2021 workshop „Popis sítě SŽ a jejího podstatného okolí 2021“.

Workshop navazoval na podobnou akci zaměřenou na popis sítě Správy železnic, která se na stejném místě konala 9. ledna 2019. K letošní akci se mohli zájemci přihlásit prezenčně i online. Letošního workshopu/semináře se zúčastnilo na 50 účastníků, polovina prezenčně a polovina online. Potěšující byla i účast z vysokých a průmyslových škol.



Na semináři bylo předneseno 13 přednášek, které poskytly informace o řešení a užívání popisu sítě nejen u různých oborů Správy železnic, ale i jejího využití v popisu silniční sítě z pohledu veřejné správy a Ministerstva dopravy.

Přednesené prezentace jsou publikovány [zde](#).

Ing. Danuše Marusičová, expertní skupina Infrastruktura

NB-Rail – koordinační skupina notifikovaných osob

Úvod

NB-Rail je koordinační skupina notifikovaných osob a byla založena Evropskou komisí v souladu s principy uvedenými ve směrnici o interoperabilitě [1] 2016/797 (článek 44), dále dle rozhodnutí o společném rámci pro uvádění výrobků na trh [2] 768/2008/ES (článek R17 – bod 11 a článek R30) a v neposlední řadě na základě „Modré příručky“ [3] 2016/C 272/01 (kapitola 5.2.2 a kapitola 5.2.4). Ve všech těchto dokumentech se konkrétně i obecně hovoří o koordinaci notifikovaných osob, která se v případě NB-Railu týká především:

- Aplikace jednotlivých technických specifikací interoperability (dále TSI);
- postupů posuzování shody a vhodnosti pro použití prvků interoperability;
- postupů ověření subsystémů.

NB-Rail

Notifikované osoby sdružené do organizace NB-Rail jsou během své činnosti v kontaktu s výrobcí, projektanty, zhotoviteli staveb, správci a provozovateli infrastruktury a národními bezpečnostními autoritami (u nás Drážní úřad). Hlavní úlohou NB-Railu je, aby v procesu kontroly uplatňování požadavků jednotlivých TSI nedocházelo k rozdílnému přístupu jednotlivých notifikovaných osob. NB-Rail tak fakticky zcela omezuje případy, které by vedly snížení úrovně interoperability a k dodatečným technickým a ekonomickým nákladům navíc. K tomu, aby mohla koordinační skupina NB-Rail efektivně fungovat je rozdělena na několik koordinačních skupin, které se potkávají separátně:

- Nejvyšší zastřešující skupinou jsou Plenární zasedání – tady se setkávají všechny notifikované osoby a reprezentuje je vždy jeden zástupce. Zde dochází ke konečným rozhodnutím ve schvalování dokumentů NB-Railu. Na jednáních se účastní zástupce Evropské komise i Agentury pro železnice (ERA). Na jednání jsou zváni i zástupci jednotlivých členských států.
- Plenárním zasedáním předchází zasedání skupiny Strategie – zde dochází ke shromáždění všech dokumentů z jednotlivých pracovních podskupin a příprava dokumentů pro hlasování na Plenárních jednáních. Dokumenty se kontrolují, diskutuje se rozhraní mezi jednotlivými subsystémy a připravuje se konečná verze dokumentů. Na jednáních skupiny Strategie se účastní předseda NB-Railu, místopředseda NB-Railu a vedoucí jednotlivých technických pracovních podskupin.
- Zasedáním skupiny Strategie zase předchází jednání jednotlivých podskupin, kde probíhá samotná technická diskuse a příprava dokumentů jako výstupy z koordinační činnosti. Na zasedání jednotlivých podskupin se účastní techničtí experti, kteří obvykle provádí posuzování dle TSI a jsou s celou problematikou dobře seznámeni. Na zasedání dochází také techničtí experti Agentury pro železnice (ERA) – většinou se jedná o osoby, které jsou přímo autory textů jednotlivých TSI. V rámci NB-Railu jsou organizovány zasedání těchto technických podskupin:

- Infrastruktura
- Energie
- Kolejová vozidla
- Řízení a zabezpečení

NB-Rail vydává několik typů dokumentů, které se vážou přímo k procesu uplatňování interoperability:

- Doporučení pro použití – v angličtině Recommendation for use (dále RFU) – jedná se o dokumenty, které vysvětlují a vyjasňují požadavky jednotlivých TSI tam, kde může vzniknout pochybnost. RFU prochází standardním tříkolovým schvalovacím procesem. Nejprve dojde k přípravě dokumentu na úrovni technické podskupiny, poté projde dokument schvalovacím procesem na úrovni Strategické skupiny, a nakonec je formálně schválen na plenárním zasedání. RFU nikdy nemění smysl textu TSI, nebo jiných legislativních dokumentů. Posláním RFU je jen lépe vysvětlit nejasnosti, které mohou v procesu posouzení vzniknout. RFU vstupují v platnost ihned po schválení na Plenárním zasedání. NB-Rail poté RFU ještě zasílá Evropské komisi a na RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) pro informaci a aby v případě potřeby mohly tyto instituce RFU komentovat. Komentáře jsou vzaty v úvahu při revizi RFU. RFU jsou dostupná bezplatně na internetu. Třeba zde: http://nb-rail.eu/co/co_docs_rfu_en.html
- Otázky a vyjasnění – v angličtině Questions & Clarification (Q&C) – jedná se o dokument, který řeší otázky, které není možné vyřešit interně v rámci NB-Railu. Obvykle se jedná o chyby, kdy je třeba text TSI, případně jiné legislativy EU změnit. NB-Rail obvykle analyzuje problém na úrovni technické podskupiny a připraví text s vysvětlením, který může obsahovat i několik možností jak danou problematiku řešit. Proces schvalování Q&C je stejný jako u RFU, a to až do schválení na Plenárním zasedání. Po schválení na Plenárním zasedání zasílá NB-Rail text na Evropskou komisi (řeší to ERA). Až poté, co NB-Rail získá oficiální stanovisko od Evropské komise je text Q&C publikován i s textem od Evropské komise. Text Evropské komise vždy platí a může změnit předchozí schválený text NB-Railu, proto je třeba vždy číst i vyjádření Evropské komise. Q&C jsou dostupná bezplatně na internetu. Třeba zde: http://nb-rail.eu/co/co_docs_qc_en.html
- Nejnižším stupněm dokumentů, které jsou v rámci NB-Railu vytvářeny jsou otázky, tzv. Logbook. Jako Logbook začínají všechny otázky, které jednotliví členové potřebují vyjasnit. Otázka je vždy pečlivě zpracována jejím předkladatelem včetně variant řešení. Poté je Logbook projednán v technické podskupině, připomínkován a měněn. Pokud se v rámci diskusí zjistí, že se jedná o záležitost, kterou je třeba dále řešit, pak se jde cestou transformace otázky Logbook do RFU nebo Q&C. Obvykle se ale skupina na řešení shodne a Logbook je uzavřen a zůstává pouze pro interní použití v rámci koordinační skupiny. Jen v technické podskupině Infrastruktura, jejíž členem je autor článku, evidujeme v současnosti 149 otázek Logbooku.

Činnost NB-Railu se řídí oficiálními provozními pravidly [4], které byly schváleny na 77. zasedání skupiny RISC. Všechny notifikované osoby jsou povinny se účastnit zasedání NB-Rail (přímo, nebo zprostředkovaně třeba přes koordinační notifikovanou osobu) na všech úrovních a jsou povinny respektovat doporučení a pracovní dokumenty, které NB-Rail vydává. Činnost NB-Railu je rozsáhlá a významná. Zkušenosti z posuzování dle TSI a diskuse se zákazníky a dalšími partnery v procesu posouzení interoperability napříč celou Evropou dávají NB-Railu jedinečné znalosti, které se snaží zúročit nejen ve vydávání výše uvedených dokumentů, ale i v pozitivním ovlivňování a tvorbě nových TSI, aby se omezily chyby a redukovaly nejasnosti. Tato činnost ale členy NB-Railu stojí značné množství času a peněz, které tyto soukromé subjekty do celého procesu vkládají. Například vedení technické podskupiny je nesmírně časově náročné (autor vedl skupinu Infrastruktura od roku 2013 do roku 2018) a tuto zátěž nese vždy nějaká soukromá společnost, kterými notifikované osoby jsou. Proto vznikla NB-Rail Association, která alespoň částečně finančně podporuje notifikované osoby, které na sebe vezmou břímě pracovních povinností ve strukturách NB-Rail a věnují tomu spoustu svého času.

NB-Rail Association

Asociace NB-Rail je mezinárodní nezisková organizace notifikovaných osob pro interoperabilitu v železničním sektoru. Sdružení je zřízeno k podpoře a doplnění činnosti koordinační skupiny NB-Rail činnostmi, které nejsou povinné. Zakládajícími členy asociace jsou všechny významné notifikované osoby napříč Evropou. K zakládajícím členům patří i Výzkumný Ústav Železniční, a.s. Díky asociaci se mohou její členové více zapojit do legislativního procesu – zástupci asociace se účastní zasedání ERA TWG (Topical Working Group), jedná se o skupiny, kde se řeší i budoucí podoba TSI. Asociace rovněž finančně podporuje vedoucí jednotlivých technických podskupin a organizuje a zastřešuje činnosti, kde je třeba rychlé a koordinované reakce NB-Railu. Vizi asociace je přispět k:

- Jednotnému evropskému železničnímu prostoru koncipovanému a vybudovanému podle souboru evropských požadavků bez jakýchkoli technických překážek;
- bezpečnému, rychlému a ekologickému železničnímu systému, který je konkurenceschopný s jinými druhy dopravy, jako je silniční, letecká a vodní;
- interoperabilnímu, celoevropskému, propojenému železničnímu systému, který zajistí volný pohyb kolejových vozidel, zboží a osob, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Aby výše zmíněného bylo dosaženo, tak se asociace zavázala:

- Využít svých zkušeností k tomu, aby přispěla k dosažení harmonizovaného evropského legislativního rámce, který lze snadno a jednoznačně aplikovat;
- plně podporovat železniční sektor při dosahování co nejlepší konkurenční výhody oproti jiným odvětvím dopravy;

- plně podporovat úlohu společností pro posuzování shody pro certifikaci produktů, které jsou interoperabilní a bezpečné;
- obhajovat výhody hodnocení třetí stranou k ověření bezpečnosti produktu;
- úzce spolupracovat s evropskými institucemi, které přispívají k tvorbě předpisů evropského železničního sektoru;
- úzce spolupracovat se zúčastněnými stranami z evropského a mezinárodního železničního sektoru;
- přispívat k harmonizaci pracovních metod a certifikačních procesů společností pro posuzování shody.

Praktický případ činnosti NB-Railu a závěr

Jelikož autor je členem technické podskupiny Infrastruktura, bude i praktický příklad z této oblasti. Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/772 (dále jen TSI PRM) [5] v tabulce 3 odkazuje na požadavky druhé kategorie, kde lze použít vnitrostátní požadavky. Tabulka 3 v první verzi TSI PRM obsahovala chyby, proto NB-Rail sestavil dokument QC-INF-020 [6], jehož iniciátorem byl Výzkumný Ústav Železniční, a.s. Protože se jedná o dokument měnící TSI, muselo být k němu automaticky vypracováno stanovisko Evropské komise, za kterou to řešila ERA [7]. To ve většině bodů potvrdilo stanovisko NB-Railu a opravilo tabulku 3 TSI PRM. Bohužel u jednoho konkrétního bodu se tak nestalo. Tím bodem byl požadavek na přístupnost centrálních přechodů. Neoficiálně tak vznikl otevřený bod, který je třeba vyřešit. V rámci konzultací s odborníky z ERA vyšlo najevo, že i oni danou problematiku vnímají podobně a institut požadavků druhé kategorie nebyl použit proto, že se jedná o kritický bod z hlediska bezpečnosti. Vznikla tak situace, kdy jsou sice požadavky obecně stanoveny a musí být dodrženy, ale není zcela dořešeno, jakým způsobem. Nejedná se ani o otevřený bod, ani o specifický případ, ani o inovativní řešení. Zodpovědnost za schválení centrálního přechodu jako součásti bezbariérové přístupové cesty však stále leží na notifikované osobě. Tuto situaci se povedlo vyřešit dalším dokumentem RFU-INF-105 [8], kde se díky spolupráci NB-Railu a ERA povedlo stanovit obecná pravidla, jak postupovat. Díky aktivitě Výzkumného Ústavu Železničního, a.s., který byl hlavním iniciátorem a řešitelem této problematiky, tak obecná pravidla přesně zapadají do pravidel, která máme u nás v České republice v této oblasti. Více o problematice centrálních přechodů můžete najít zde [9].

Díky aktivitě NB-Railu se tedy povedlo vyřešit chyby v TSI PRM a stanovit postupy posouzení pro centrální přechody. Nemusíme se tedy projektování centrálních přechodů bát a jejich plnému schválení nic nebrání. Vzhledem k tomu, že u některých malých stanic jsou centrální přechody jedinou možností, jak zajistit přístup na nástupiště, protože nadchody, nebo podchody jsou investičně příliš náročné a někdy ani není možné je využít (není dostatečný prostor pro změnu uspořádání kolejí), jedná se jistě o úlevu pro projektanty a manažery infrastruktury napříč Evropou. Zde tedy sehrál NB-Rail pozitivní roli a pomohl celou situaci vyřešit.



Foto č. 1 Centrální přechod v žst. Hanušovice, který sloužil jako referenční příklad pro ostatní centrální přechody v Evropě (foto: Autor)

Reference

- [1] SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
- [2] ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS.
- [3] SDĚLENÍ KOMISE „Modrá příručka“ k provádění pravidel EU pro výrobky 2016 (2016/C 272/01).
- [4] EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT Directorate C-Land NB-RAIL COORDINATION GROUP RULES OF OPERATIONS Version 12.0.
- [5] NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019.
- [6] NB-Rail; QC-INF-020 PRM TSI deficiencies.
- [7] Evropská agentura pro železnice; OPINION ERA/OPI/201 7-1 OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS for European Commission regarding PRM TSI deficiencies.

- [8] NB-Rail, RFU-INF-105 Level crossings operating rules.
- [9] VUKUŠIČ, I., TOMANDL, V., SOUČEK, V. Problematika centrálních přechodů z hlediska požadavků TSI PRM, Nová železniční technika, 6/2020. ISSN: 1210-3942.

Ing. Ivan Vukušič, Ph.D.

Vedoucí hodnotitel pro subsystém Infrastruktura,

Výzkumný Ústav Železniční, a.s.

Aktualizace SVA a IAP – pokračování

Dne 20. 10. 2021 se sešel řešitelský tým pro aktualizaci dokumentů SVA – Strategická výzkumná agenda a IAP – Implementační akční plán. Na jednání byly projednány závěry z jednání užšího řešitelského týmu ze dne 9. 9. 2021. V návaznosti na zápis z jednání dne 9. 9. 2021 byly znovu projednány všechny kapitoly a přílohy obou dokumentů, byly upřesněny některé parametry aktualizace a byly přijaty modifikované závěry k některým kapitolám obou dokumentů.

Ing. Linhartová rozeslala všem členům řešitelského týmu obě poslední platné verze dokumentů SVA a IAP a příslušných příloh ve Wordu, aby členové řešitelského týmu mohli zahájit aktualizaci obou dokumentů. Úpravy dokumentů budou prováděny formou revize nebo pokud půjde o větší úpravu, bude zpracován nový text příslušné kapitoly nebo přílohy. Úpravy jednotlivých kapitol (příloh) obou dokumentů budou zpracovateli zasílány na emailovou adresu Ing. Grima, Ph.D. – grimjaroslav@seznam.cz a v kopii na emailovou adresu Ing. Vašátka – jv94@atlas.cz.

Termín pro předložení aktualizovaných kapitol a příloh obou dokumentů byl stanoven na 31. 12. 2021 s tím, že průběžná kontrola o postupu prací bude provedena dne 30. 11. 2021.

V lednu 2021 bude provedena v užším řešitelském týmu SVA-IAP kontrola obdržených aktualizovaných kapitol a příloh obou dokumentů a bude stanovena postupná harmonizace a závěrečná úprava obou dokumentů.

Aktualizované dokumenty SVA a IAP budou odevzdány zadavateli projektu VRT-B (MPO) v požadovaném termínu do 30. 6. 2022 a současně se stanou základními koncepčními dokumenty pro činnost TP v novém plánovacím období 2021–2027.

Ing. Jaroslav Vašátka, manažer projektu VRT-B

VUZ obdržel evropský certifikát ECM

převzato z Dopravní noviny 69/2021

25. 10. - Osvědčení o shodě pro funkce údržby, zkráceně ECM podle anglického označení „entity in charge of maintenance“, obdržel v polovině října Výzkumný ústav železniční. Jedná se o důležité osvědčení v oblasti údržby drážních vozidel, které vyžaduje IV. železniční balíček pro všechna železniční vozidla. Nově se tak vztahuje i na lokomotivy, ucelené jednotky, osobní vozy nebo speciální vozidla a traťové stroje.

„Získání certifikátu ECM je významná a pozitivní zpráva pro naše zákazníky, kteří využívají Zkušební okruh VUZ u Velimi. Jeho získáním jednoznačně deklarujeme, že námi využívané lokomotivy a měřicí vozy jsou udržovány podle jasně nastavených a certifikovaných pravidel, která odpovídají současné evropské a české legislativě v drážní dopravě. Zákazníci využívající zkušební okruh mají už teď garanci, že i po 16. červnu 2022, od kdy je certifikace povinná, zajistíme všechny činnosti a provoz naší techniky bez omezení,“ řekl Martin Bělčík, předseda představenstva a generální ředitel Výzkumného ústavu železničního.

Výzkumný ústav železniční provozuje několik lokomotiv a speciálních měřicích vozů, které jsou používány na Zkušebním okruhu i na železniční síti Správy železnic při přípravě vozidel na zkoušky a při samotném testování nových lokomotiv, ucelených jednotek, osobních nebo nákladních vozů a další drážní techniky a infrastruktury.

Současná evropská legislativa předepisuje všem subjektům odpovědným za údržbu zavést systém údržby známý jako ECM, který je komplexním souborem vzájemně provázaných postupů a předpisů pro údržbu drážních vozidel. Celý systém údržby je nutné certifikovat. V České republice provádí certifikaci výhradně Drážní úřad. Údržba v režimu ECM má stanoveny čtyři hlavní pilíře označené jako „funkce údržby“. Jedná se o funkci řízení, rozvoj údržby, řízení údržby vozidlového parku a provádění údržby. Každá z oblastí musí být podrobně popsána v interní dokumentaci, kterou se vlastní údržba musí řídit.

(pav) Dopravní noviny 69/2021

Connecting Europe Express – Výzvy pro železnici

Projekt „Connecting Europe Express“ (CEE) se stal významnou událostí Evropského roku železnice 2021. CEE vyjel dne 2. září z lisabonského nádraží, po 36 dnech cestování napříč Evropou – ze západu na východ, ze severu na jih a při návštěvě sousedů mimo EU, dorazil dne 7. října 2021 do své cílové destinace do Paříže. Během své cesty na trase v délce 20 tisíc kilometrů projel 26 evropskými zeměmi, překročil 33 hranic, se zastávkami ve více než 120 městech.

Hlavním záměrem této aktivity EK, UIC, CER bylo zejména prokázat důležité postavení železniční dopravy v Evropě, posílit význam politiky EU v oblasti železniční infrastruktury a přispět k propagaci úzké spolupráce nejen evropských železničních provozovatelů dráhy a drážní dopravy, ale i řady dalších železničních podniků a partnerů na úrovni EU a rovněž na úrovni regionální.

Připomínkou nedostatečné interoperability mezi některými částmi evropské železniční sítě však byla skutečnost, že CEE ve skutečnosti představoval tři různé vlaky, které projely po tratích s třemi různými rozchody používanými v Evropě, a to vlak na iberském rozchodu v Portugalsku a ve Španělsku, další vlak na pobaltském rozchodu v Estonsku, Lotyšsku a Litvě a vlak se standardním evropským rozchodem v ostatní části Evropy.

Během cesty se na palubě CEE i v místech jeho zastávek uskutečnilo několik konferencí, výstav a dalších doprovodných akcí za účasti představitelů evropských i národních organizací, politických činitelů, odborné i laické veřejnosti.

Veškeré informace o vlaku CEE a aktivitách během jeho jízdy a na jeho zastávkách lze získat na www.connectingeuropeexpress.eu.

Vlak CEE projel ČR dne 23. 9. 2021 při jízdě z Krakova do Ljublany se zastavením v Ostravě. Dne 24. 9. ve večerních hodinách dojel z Ljublany do Brna, kde ho přivítali zástupci MD ČR, Správy železnic, Českých drah, Jihomoravského kraje, města Brna a další hosté, mezi které patřili i zástupci TP Ing. Jaroslav Vašátko a Ing. Jaroslav Grim.

Následující den vlak pokračoval po své trase z Brna do Prahy. Během této jízdy se v salonním voze uskutečnila mezinárodní konference „Vysokorychlostní železnice v ČR“, kterou spolu s MD ČR připravila Správa železnic, s účastí významných zástupců EK, CER, Shift2Rail, mj. Walter Götz – vedoucí kabinetu komisařky, DG MOVE, Herald Rujters – ředitel, DG MOVE Mathieu Grosch Coordinator of the Orient / East – Med Corridor, Anne Elisabeth Jennsen Coordinator of the Baltic – Adriatic Corridor, Alberto Mazzola – výkonný ředitel CER. Jednání konference byli rovněž přítomni oba zástupci TP. Přednesená prezentace „High-speed railway lines in the Czech Republic“ Ing. Martina Švehlíka je k dispozici k dalšímu využití v rámci TP. Účastníkům konference byly předány informační prospekty TP.

Vlak CEE byl na pražském hlavním nádraží očekáván ministrem dopravy ČR, generálním ředitelem SŽ, ČD a dalšími představiteli železničních podniků a organizací, rovněž tak odbornou i laickou veřejností. Následně se uskutečnilo uzavřené jednání s ministrem dopravy ČR, GŘ SŽ, GŘ ČD, s představiteli EK a dalšími zahraničními účastníky.



Poslední den v ČR vlak pokračoval po své trase z Prahy do Mnichova se zastávkou v Plzni. Za TP se jízdy z Prahy do Plzně zúčastnila Ing. Danuše Marusičová.

Z poznatků a hodnocení průběhu jízdy vlaku v ČR bylo mj. konstatováno, že této významné události mohla a měla být věnována větší pozornost, zejména z hlediska větší mediální informovanosti ve vztahu k odborné i laické veřejnosti.

Závěrečná akce v Paříži byla příležitostí prezentovat prvotní závěry vyvozené během jedinečné cesty vlakem:

1. Aby železnice mohla uvolnit svůj potenciál, je základním požadavkem skutečná přeshraniční, moderní a vysoce kvalitní železniční infrastruktura. Existuje jasná potřeba společné akce k dokončení transevropské dopravní sítě (TEN-T): hlavní síť do roku 2030 a komplexní síť do roku 2050. Komise navrhne změny nařízení o TEN-T koncem tohoto roku. Nástroj EU pro obnovu může podpořit modernizaci a interoperabilitu železniční infrastruktury a klíčové projekty infrastruktury, jako jsou tratě Lyon-Turin, tunel Brenner Base a Rail Baltica.

2. Stávající infrastruktura musí být lépe spravována a musí být zvýšena její kapacita. Pomoci může digitalizace. Například zavedení evropského systému řízení železničního provozu

(ERTMS) zvýší kapacitu, bezpečnost, spolehlivost a přesnost. Výzkum a inovace také umožní větší kapacitu a nové partnerství „Europe's Rail“ bude stavět na úspěšné práci Shift2Rail.

3. Je zapotřebí větší celoevropská koordinace společných požadavků a posílení jednotného evropského železničního prostoru. Například evropští strojvedoucí by měli mít možnost doprovázet své vlaky přes hranice, stejně jako to mohou piloti a řidiči nákladních automobilů. A 4. železniční balíček musí být proveden rychle, aby se odstranily další zbývající překážky vytvořené vnitrostátními pravidly a vytvořil se otevřený a konkurenční evropský trh pro železnici – technicky, provozně i obchodně.

4. Železnice se musí stát atraktivnější, aby povzbudila zájem u více lidí a společností. Pomohlo by zlepšení prodeje jízdenek a možnosti plánování cestování napříč různými druhy dopravy, stejně jako snížení nákladů na cestování po železnici ve srovnání s alternativami. V této souvislosti Komise v prosinci předloží akční plán na posílení služeb přeshraniční osobní železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti.



Více informací zde https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_5111

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

ANNOUNCE

Kalendář akcí TP:

- 4. 11. 2021, Praha – zasedání Správní rady
Dne **4. listopadu 2021 od 9:30 hod.** se uskuteční **28. zasedání Správní rady** technologické platformy Interoperabilita železniční infrastruktury.
Místo: zasedací místnost FD ČVUT, Na Florenci 25, Praha 1.

Události:

- 3. 11. 2021, online – konference CZEDER 2021
Technologické centrum Akademie věd ČR pořádá 19. ročník konference [České dny pro evropský výzkum \(CZEDER2021\) online dne 3. 11. 2021](#). Zájemci se mohou registrovat prostřednictvím elektronického formuláře [zde](#). Registrovat se můžete **do 1. 11. do 17.00 hodin**. Přístupové údaje obdrží registrovaní účastníci před konferencí.
Ústředním tématem konference budou **evropská partnerství a mise v Horizontu Evropa jako cesta k řešení velkých společenských výzev**, viz [program](#). Konference bude probíhat v českém a anglickém jazyce, tlumočení nebude zajištěno.
- 19. 11. 2021, online – ERRAC Plenary Meeting
ERRAC Plenary Meeting se uskuteční online formou dne 19. 11. 2021 od 9:00 hod.
- 25. 11. 2021, Praha – konference ŽELEZNICE 2021
V Kongresovém sálu hotelu Olšanka se uskuteční [25. ročník konference ŽELEZNICE 2021](#).
Termín: čtvrtek 25. listopadu 2021 od 9:00 do 16:00 hod. (registrace od 8:00 hod.)
Místo konání: hotel Olšanka, kongresový sál, Táboritská 23, Praha 3 – Žižkov (vchod z Olšanského náměstí)
V rámci konference se uskuteční **6. ročník vyhlášení významné osobnosti v oblasti železniční infrastruktury ČR**.

Hlavní témata konference:

- budoucnost železničních projektů a jejich financování – investice do železniční infrastruktury,
- významné připravované nebo realizované stavby železniční infrastruktury,
- zvyšování rychlosti na infrastruktuře SŽ / Rychlá spojení +200 km/h – aktuální stav přípravy,
- nová technická řešení a technologie v železniční infrastruktuře a železniční dopravě,
- pilotní projekty BIM na SŽ,
- využívání nových technologií při digitálním schvalování a předávání projektové dokumentace,
- implementace ERTMS na infrastruktuře SŽ.

[Program konference](#)

[Registrace](#)

- **European Year of Rail 2021** – přehled plánovaných událostí v rámci vyhlášeného Evropského roku železnice naleznete na https://europa.eu/year-of-rail/events_en.



Události publikované na uvedených webových stránkách jsou neustále během roku aktualizovány.

