

Ve dnech 16. – 17. října 2025 se uskuteční další ročník tradiční podzimní konference. Tentokrát se potkáme v reprezentativních prostorech Fantova sálu v Praze na hlavním nádraží.

Ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice, Správou železnic, Svazem osobních železničních dopravců a za podpory tradičních partnerů (ČD Telematika, Oltis Group, Siemens, Borcad) konference nabídne i letos aktuální téma železniční dopravy. Je jí kapacita dopravní cesty – její plánování, přidělování a správa. Kapacita je bezesporu klíčovou komoditou podmiňující dění i rozvoj celého sektoru.

Proč právě toto téma?

Téma kapacity je v sektoru z celé řady důvodů velmi aktuální. Kapacitní limity začínají zásadně ovlivňovat efektivitu a spolehlivost osobní i nákladní dopravy a hrají zásadní roli v rozvoji sektoru a jeho konkurenceschopnosti. Význam tématu potvrzuje i iniciativa Evropské komise, která v této oblasti připravuje novou regulaci. Ta má přinést větší transparentnost, harmonizaci pravidel napříč státy a odstranění národních odlišností, které komplikují mezinárodní provoz – od administrativních překážek po technické rozdíly (např. délky kolejí) nebo plánování výluk.

Komplexnost problému

Správa kapacity je obzvláště náročná v prostředí nesegregované infrastruktury, kde se střetávají odlišné požadavky osobní a nákladní dopravy. Zatímco osobní doprava požaduje pravidelnost a vysokou frekvenci, nákladní sektor preferuje flexibilitu a prostor pro ad hoc potřeby. Konečně liberalizace přinesla vyšší počet dopravců, kteří usilují o výhodné podmínky na trhu – což dále zvyšuje tlak na kapacitu i na vytvoření spravedlivých a předvídatelných pravidel.

Nutnost změny přístupu

Současný systém poskytuje dopravcům jistotu jen v rámci jednoho jízdního řádu, přičemž smlouvy (zejména v osobní dopravě) jsou uzavírány na delší období. Tento rozpor mezi dlouhodobými investicemi a krátkodobou jistotou kapacity představuje významné podnikatelské riziko a vyžaduje změnu. Tohoto rozporu si je sektor již delší dobu vědomý a reagoval na něj celoevropským projektem TTR (TimeTable Redesign), který sloužil jako technický základ nové regulace EU. Jeho cílem je zavedení systematického a víceletého plánování a přidělování kapacity v souladu s evropským rámcem, který zahrnuje:

- analýzu a předpověď poptávky po kapacitě,
- koordinaci správců infrastruktury a dopravců,
- tvorbu a publikaci návrhů jízdních řádů,
- zohlednění výluk a infrastrukturních omezení.

Plánování železniční kapacity se podle zásad TTR odehrává 1–5 let dopředu. To je oproti roční perspektivě velká změna. Klade také důraz na mezinárodní koordinaci,

předvídatelnost a závaznost. Výzvy, s nimiž se TTR musí vypořádat, jsou v zásadě dvě hlavní – (i) nastavení rezervní kapacity pro mimořádné situace a budoucí potřeby zajišťující flexibilitu a stabilní provoz a (ii) způsob plánování výlukových činností. Pro dopravce, objednatele a další zainteresované subjekty je nejdůležitější výzvou pochopení nových pravidel. Bude potřebné vytvořit metodické příručky („kuchařky“), které v dostatečném předstihu poskytnou konkrétní návody, jak k procesu plánování přistupovat, jak jej organizovat, koordinovat a zajistit jeho předvídatelnost.

Co konference přinese?

Cílem letošní konference je nahlédnout pod pokličku nového nařízení a z různých úhlů uchopit a probrat otázky, které se v souvislosti s implementací nových pravidel nabízejí. Spektrum pohledů, které letošní konference přinese, bude nezvykle široké – svůj pohled na věc nepředstaví jako tradičně jen dopravci, zástupci infrastruktur, průmyslu, asociací či objednatelé. Letos se můžete těšit také na zástupce Evropské komise, regulátorů či akademického prostředí. Podíváme se přitom nejen k nám do Česka, ale nahlédneme i na to, jak to dělají jinde v Evropě.

V rámci příspěvků a zejména diskusí budeme společně hledat odpovědi na zdánlivě jasné i méně jasné otázky:

1. Co je to kapacita? Jak ji plánovat a vypočítat? Máme reálná očekávání? Co znamená flexibilita a co stabilita?
2. Jak kapacitě rozumíme napříč EU, když jednotlivé státy mají různé priority a různé právní rámce?
3. Je kapacita vzácná komodita? Pokud ano, co to znamená a jak naložit se stavem, kdy provozovatelé infrastruktury očekávají, že dopravci se přizpůsobí, zatímco dopravci žádají větší stabilitu, transparentnost a dlouhodobou předvídatelnost?
4. Jakou roli hraje trh a jakou veřejný sektor? Co a kdo je vůbec trh, když trh = soubor různých aktérů (doprovci, objednatelé, cestující, správci infrastruktury), ale tyto subjekty vlastně žádný jednotný „hlas trhu“ nevytváří? Právě naopak, často jsou jejich tržní očekávání opačná.
5. Jaký je vztah mezi liberalizací a plánováním kapacity a jak se mohou vzájemně ovlivňovat?
6. Jak moc je reálné dosáhnout harmonizovaného prostředí při existenci všech národních rozdílů a specifik? Není harmonizace jen utopií, která bez úplné modernizace infrastruktury není z objektivních důvodů dosažitelná?
7. Jak moc zavedení efektivního TTR podmiňuje zavedení IT nástrojů a jak moc mu mohou pomoci nové instrumenty, které nařízení předpokládá – např. socioekonomické hodnocení, aukce, rámcové smlouvy apod.? Lze tyto nástroje v mezinárodním měřítku využít objektivně? Kdo díky nim může vydělat a kdo naopak ztratit?

8. Jak moc se pod vlivem nového nařízení změní role a odpovědnosti jednotlivých subjektů a jejich síla? Jak moc např. objednatelé i dopravci dokáží na desetiletí dopředu formulovat jejich potřeby a jak tyto požadavky mají být závazné?

9. Jaké možnosti nové nařízení přinese pro řešení konfliktů při žádostech o kapacitu a jak efektivně plánovat stavební a výlukové práce (TCS), které jsou v řadě případů původcem konfliktních žádostí? Jak výlukové jízdní řády (TCR) narušují stabilitu a jak lze vyřešit konflikty mezi dodatečnou/novou poptávkou vůči stávajícím službám?

10. Je možné se při řešení konfliktních situací inspirovat v jiných odvětvích – např. v letectví?

11. Jak naložit s faktem, že není jen jedna síť a i z evropského pohledu rozlišujeme TEN-T a ostatní infrastrukturu? Vlaky se však potřebují pohybovat napříč sítěmi. Je reálné dosáhnout jednotných pravidel i technických standardů? Jak moc členské země budou ochotny implementovat standardy i na ostatní síť?

Ve výčtu okruhů i dalších otázek bychom mohli směle pokračovat. Ale nebudeme. Alespoň ne teď. Probereme je až společně 16. října v Praze na hlavním nádraží.

Těšíme se na Vaši účast a aktivní zapojení do odborné debaty.