

INFORMÁCIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Rozhodnutie výkonných rád koridorov nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2, ktorým sa zriaďuje rámec na pridelovanie kapacity na koridoroch nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2

(2013/C 65/04)

MINISTRI DOPRAVY BELGICKÉHO KRÁĽOVSTVA, NEMECKEJ SPOLKOVEJ REPUBLIKY, FRANCÚZSKEJ REPUBLIKY, TALIANskej REPUBLIKY, LUXEMBURSKÉHO VEĽKOVŮDSTVA A HOLANDSKÉHO KRÁĽOVSTVA

V PRÍTOMNOSTI PODPREDESEDU EURÓPSKEJ KOMISIE

so zreteľom na:

- smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor ⁽¹⁾, a najmä na jej články 39, 43, 45, 46, 48, 56 ods. 1 a prílohu VII;
- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu ⁽²⁾, a najmä na jeho články 8, 13, 14, 15, 18, 19 a 20;

keďže:

- boli zriadené výkonné rady koridorov nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2 tak, ako sa uvádza v článku 8 nariadenia (EÚ) č. 913/2010, a keďže bolo pri príležitosti Antverpskej konferencie, ktorá sa konala 27. júna 2011, schválené ich poslanie;
- predsedovia výkonných rád koridorov nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2 listami z 29. júna 2011 a 11. júla 2011 informovali Európsku komisiu o zriadení týchto výkonných rád;
- Európska komisia odpovedala týmto predsedom listami z 19. októbra 2011, v ktorých uvítala zriadenie výkonných rád koridorov nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2;
- výkonné rady musia vymedziť rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridore nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010;
- Švajčiarsko rokuje o transpozícii nariadenia (EÚ) č. 913/2010 s Európskou komisiou;
- koridory nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2 sú prepojené v Rotterdame, Antverpách a Bazileji; koridory nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 8 sú prepojené v Rotterdame, Antverpách a Duisburgu; koridory nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 6 sú prepojené v Miláne; koridory nákladnej železničnej dopravy č. 2 a č. 6 sú prepojené v Lyone a koridory nákladnej železničnej dopravy č. 2 a č. 4 sú prepojené v Metz;
- sú potrebné jednotné záväzné pravidlá na úrovni koridorov, ktoré by miestam jedného kontaktu na koridore umožňovali spravodlivé pridelovanie kapacity, a to aj v prípadoch konfliktných žiadostí;
- je žiaduci harmonizovaný rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na všetkých koridoroch nákladnej železničnej dopravy;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

- správne rady koridorov nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2 sa dohodli na tomto rámci na pridelovanie kapacity infraštruktúry;
- manažéri infraštruktúry/pridelovacie orgány sa na tento rámec budú vzhľadom na jeho implementáciu odvolávať vo svojich podmienkach používania vnútroštátnych sietí;
- regulačné orgány vyjadrili svoje stanovisko k tomuto rámci na pridelovanie kapacity infraštruktúry;
- ministri, ktorí tento dokument podpísali, sa budú usilovať o jeho uplatňovanie a zväžia rozšírenie jeho uplatňovania na ostatné koridory, ktoré využívajú;
- je dostupné anglické znenie tohto rámca,

ROZHODLI sa prijať rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridoroch nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2 uvedený v prílohe;

ROZHODLI o tom, že sa tento rámec musí implementovať;

UVÁDZAJÚ, že ich štáty súhlasia s tým, že budú týmto rozhodnutím viazané;

ŽIADAJÚ Európsku komisiu, aby uverejnila toto rozhodnutie a rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridoroch nákladnej železničnej dopravy č. 1 a č. 2, uvedený v prílohe, v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

RÁMEC

na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridoroch nákladnej železničnej dopravy v súlade s nariadením (EÚ) č. 913/2010

I. ÚČEL, ROZSAH A POVAHA RÁMCA

1. V článku 14 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 (ďalej len „nariadenie“) sa od výkonnej rady vyžaduje, aby vymedzila rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridore. Tento rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridore sa týka povinných aspektov nariadenia v súvislosti s pridelovaním kapacity.

Tento rámec na pridelovanie kapacity na koridore (ďalej len „rámec“) sa týka iba pridelovania kapacity na vopred dohodnutých vlakových trasách a kapacitnej rezervy poskytnutých miestu jedného kontaktu na koridore (ďalej len „miesto jedného kontaktu“) pre nákladné vlaky, ktoré prechádzajú cez aspoň jednu hranicu na koridore, tak, ako sa uvádza v článku 14 ods. 4 nariadenia, konkrétne vtedy, ak je pridelovanie kapacity miestom jedného kontaktu povinné podľa článku 13 nariadenia.

Výkonná rada zhodnotí fungovanie rámca, pričom zohľadní monitorovanie stanovené v prílohe 1. Regulačné orgány informujú výkonnú radu o svojich vlastných postrechoch.

2. Rámec sa uplatňuje na manažérov infraštruktúry a pridelovacie orgány s cieľom zaviesť jasné a prehľadné zásady pridelovania kapacity na vopred dohodnutých vlakových trasách a kapacitnej rezervy miestom jedného kontaktu. Manažéri infraštruktúry a pridelovacie orgány presadzujú implementáciu rámca prostredníctvom začlenenia príslušných ustanovení do ich podmienok používania vnútroštátnych sietí.

Rozsah uplatňovania rámca sa vymedzí v realizačnom pláne koridoru, v ktorom sa vymedzia trasy a prípojné trate.

II. ZÁSADY POSKYTOVANIA VOPRED DOHODNUTÝCH TRÁS

Kapacita, ktorú poskytujú vnútroštátni manažéri infraštruktúry a pridelovacie orgány pre vopred dohodnuté vlakové trasy, a kapacitná rezerva poskytnutá miestu jedného kontaktu pochádzajú z vnútroštátnej kapacity

určenej pre nákladnú dopravu. Manažéri infraštruktúry/pridel'ovacie orgány realizujú výstavbu vopred dohodnutých trás a vymedzujú kapacitnú rezervu v súlade s článkom 14 nariadenia, pričom zohľadňujú okrem iného:

- prieskum dopravného trhu, v ktorom sa analyzuje dopyt po medzinárodnej nákladnej doprave na koridore a ktorý sa vzťahuje na rôzne druhy dopravy, najmä osobnú dopravu,
- žiadosť o kapacitu infraštruktúry súvisiacu s predchádzajúcimi a súčasnými cestovnými poriadkami,
- národné rámcové dohody.

Podrobnosti o poskytovaní vopred dohodnutých trás sú uvedené v informačnom dokumente o koridore.

Tieto vopred dohodnuté trasy sú poskytnuté miestu jedného kontaktu na účely výlučného riadenia najneskôr v čase X-11 a v prípade kapacitnej rezervy aspoň 60 dní pred prejazdom vlaku (X-2).

Manažéri infraštruktúry/pridel'ovacie orgány sa usilujú o začlenenie prístupu a trás prepájajúcich terminály tam, kde je to možné, do poskytovania vopred dohodnutých vlakových trás.

Vopred dohodnuté trasy, ktoré riadi miesto jedného kontaktu v záujme ich začlenenia do ročného cestovného poriadku, a kapacitná rezerva sú vyhradené pre koridor. Je preto nevyhnutné, aby zobrazená vyhradená kapacita bola chránená pred následnými úpravami manažérmi infraštruktúry/pridel'ovacími orgánmi, čo má mimoriadny význam pre žiadateľov.

Správna rada rozhodne o tom, či a ak áno, v akom rozsahu, vráti miesto jedného kontaktu nevyužitú kapacitu príslušným manažérom infraštruktúry/pridel'ovacím orgánom v čase X-7,5 podľa zásady uverejnenej v informačnom dokumente o koridore a po zohľadnení potreby dostatočnej kapacitnej rezervy dobrej kvality.

III. ZÁSADY PRIDELOVANIA KAPACITY NA VOPRED DOHODNUTÝCH VLAKOVÝCH TRASÁCH A KAPACITNEJ REZERVY MIESTOM JEDNÉHO KONTAKTU

Rozhodnutie o pridelení kapacity na vopred dohodnutých vlakových trasách a kapacitnej rezervy na nákladnom koridore prijíma miesto jedného kontaktu v súlade s článkom 13 nariadenia.

Podobne ako manažéri infraštruktúry/pridel'ovacie orgány aj miesto jedného kontaktu musí dodržiavať pravidlá stanovené v smernici 2012/34/EÚ, najmä článok 29.

Činnosti, ktoré patria do procesov stanovovania cestovných poriadkov a ktoré sa týkajú vopred dohodnutých vlakových trás a kapacitnej rezervy, sú opísané v prílohe 2.

1. Všeobecné zásady týkajúce sa zriadenia miesta jedného kontaktu

Miesto jedného kontaktu sa musí zriadiť a spravovať podľa zásad transparentnosti, nediskriminácie, nezávislosti, rovnováhy a spravodlivosti.

Správna rada je zodpovedná za určenie alebo zriadenie miesta jedného kontaktu vrátane jeho prevádzkového poriadku. Realizačný plán, ktorý je súčasťou informačného dokumentu o koridore a ktorý správna rada uverejní v súlade s článkom 18 nariadenia, opisuje kompetencie, organizačnú štruktúru, prístupové práva, zodpovednosť voči žiadateľom a spôsob prevádzky miesta jedného kontaktu a podmienky jeho využívania.

2. Zásady transparentnosti a nediskriminácie

Manažéri infraštruktúry/pridel'ovacie orgány popri informačnom dokumente o koridore po jeho prijatí uverejnia vo svojich podmienkach používania vnútroštátnych sietí aj dokument o prevádzke a zriadení miesta jedného kontaktu. Zmienia sa v nich aj o informačnom dokumente o koridore.

V súlade s článkom 13 nariadenia prijíma rozhodnutia týkajúce sa žiadosti železničného podniku alebo oprávneného žiadateľa o vopred dohodnuté trasy a kapacitnú rezervu z kapacity infraštruktúry koridoru, prechádzajúce cez aspoň jednu hranicu na koridore, miesto jedného kontaktu (vybavovanie žiadostí, koordinácia s manažérmi infraštruktúry/prideľovacími orgánmi, monitorovanie, rozhodovanie a odpovedanie). Miesto jedného kontaktu by malo každú žiadosť zaevidovať a patrične na ňu odpovedať.

Po prijatí všetkých žiadostí o vopred dohodnuté trasy v čase X-8 (riadny termín na predkladanie žiadostí o trasy pri stanovovaní cestovného poriadku každý rok) rozhodne miesto jedného kontaktu o pridelení vopred dohodnutých trás bezodkladne v čase X-7,5 a podľa toho zaznačí toto pridelenie v registri trás.

V článku 13 ods. 3 a ods. 4 nariadenia sa takisto požaduje, aby miesto jedného kontaktu bezodkladne informovalo príslušných manažérov infraštruktúry/prideľovacie orgány o prijatých žiadostiach a rozhodnutiach. Požaduje sa aj, aby v prípade akejkoľvek žiadosti, ktorej nie je možné vyhovieť, miesto jedného kontaktu bezodkladne zaslalo túto žiadosť o kapacitu infraštruktúry príslušným manažérom infraštruktúry/prideľovacím orgánom, ktorí o nej rozhodnú a toto rozhodnutie oznámia miestu jedného kontaktu na ďalšie spracovanie. Tento postup umožňuje dosledovanie žiadostí o medzinárodné nákladné vlakové trasy na koridore, ktoré by miesto jedného kontaktu mohlo dostať.

3. Zásady spravodlivosti a nezávislosti

Miesto jedného kontaktu dodržiava povinnosť zachovávať mlčanlivosť o prijatých žiadostiach.

V súvislosti s koridorom a následne z hľadiska medzinárodnej spolupráce pracujú experti zamestnaní v mieste jedného kontaktu počas vykonávania svojej funkcie nezávisle od svojich úloh manažérov infraštruktúry/prideľovacích orgánov a prijímajú rozhodnutia o pridelení vopred dohodnutých trás a kapacitnej rezervy na úrovni koridoru. Experti miesta jedného kontaktu však môžu spolupracovať s manažérmi infraštruktúry/prideľovacími orgánmi na účely koordinácie prideľovania koridorových trás s prideľovaním pripájacích/odpájacích vnútroštátnych trás.

4. Zásady spolupráce a rovnováhy

Manažéri infraštruktúry/prideľovacie orgány koordinujú a zhromažďujú vopred dohodnuté vlakové trasy na koridore v katalógu vopred dohodnutých trás miesta jedného kontaktu s cieľom zohľadniť potreby trhu vyjadrené okrem iného prostredníctvom prieskumu dopravného trhu. Správna rada každoročne informuje výkonnú radu o kvantitatívnom a kvalitatívnom vývoji vlakových trás na koridore podľa článku 19 ods. 2 nariadenia (minimálny súbor ukazovateľov možno nájsť v prílohe 1).

5. Prednosť, na základe ktorej miesto jedného kontaktu rozhoduje v prípade konfliktných žiadostí

Po prijatí všetkých žiadostí o vopred dohodnuté vlakové trasy v čase X-8 rozhodne miesto jedného kontaktu o pridelení vopred dohodnutých trás.

V prípade konfliktných žiadostí uplatní miesto jedného kontaktu bežné pravidlo prednosti pre koordináciu, ktoré sa zameriava na odmeňovanie žiadateľov s vyššou obchodnou hodnotou z pohľadu manažérov infraštruktúry/prideľovacích orgánov a na maximalizáciu využívanej kapacity (dlhšie časti vopred dohodnutých trás a častejšie využívanie). Vzorec je opísaný v prílohe 3.

Zmeny v prílohe 3 sa môžu vykonávať len na základe spoločnej dohody výkonnej a správnej rady.

Toto pravidlo prednosti pre koordináciu sa týka len vopred dohodnutých vlakových trás na koridore a uplatňujú sa iba v čase medzi X-8 a X-7,5 v prípade konfliktných žiadostí.

Po predložení žiadostí do času X-8 a po prijatí rozhodnutia o pridelení kapacity navrhne miesto jedného kontaktu alternatívne vopred dohodnuté vlakové trasy neúspešným žiadateľom. Ak tieto alternatívne riešenia nie sú dostatočne vhodné pre žiadateľa, miesto jedného kontaktu pošle jeho žiadosť príslušným manažérom infraštruktúry/prideľovacím orgánom v súlade s článkom 13 ods. 4 nariadenia. Takéto žiadosti o trasu by mali manažéri infraštruktúry/prideľovacie orgány považovať za predložené pred termínom X-8.

V prípade žiadostí podaných po termíne X-8 sa uplatní pravidlo prednosti pre koordináciu „kto prv príde, bude skôr vybavený“.

Tieto pravidlá sa začlenia do podmienok používania vnútroštátnych sietí každého člena správnej rady koridoru, v ktorých sa opisujú aspekty koridoru, a následne uverejnia v informačnom dokumente o koridore.

IV. REGULAČNÁ KONTROLA

Vplyv rámca na prideľovanie kapacity na každoročné prideľovanie kapacity podlieha v prípade sťažností (následnej) kontrole regulačnými orgánmi. Regulačné orgány môžu začať vyšetrovanie aj z vlastnej iniciatívy.

V súlade s článkom 20 nariadenia regulačné orgány každého koridoru spolupracujú. Ministri vyzývajú regulačné orgány, aby opísali spôsob vzájomnej spolupráce v rámci regulačnej kontroly miesta jedného kontaktu, a najmä, aby dosiahli dohodu o spolupráci, v ktorej sa vymedzí spôsob podávania sťažností súvisiacich s procesom prideľovania kapacity miestom jedného kontaktu a spôsob prijímania rozhodnutí o týchto sťažnostiach. Táto dohoda by sa mala uverejniť.

Podľa vnútroštátnych ustanovení v niektorých krajinách musia byť regulačné orgány zapojené do procesu prideľovania kapacity (napr. ak nie je možné žiadosti vyhovieť). V takomto prípade má regulačný orgán v súlade s článkom 56 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ právomoc monitorovať manažérov infraštruktúry/prideľovacie orgány na svojom vlastnom území.

V. OPRÁVNENÍ ŽIADATELIA

Podľa článku 15 nariadenia môže oprávnený žiadateľ požiadať o vopred dohodnuté vlakové trasy/kapacitnú rezervu priamo miesto jedného kontaktu. Ak miesto jedného kontaktu následne prideliť vopred dohodnutú vlakovú trasu/kapacitnú rezervu, oprávnený žiadateľ by mal miesto jedného kontaktu v lehote stanovenej správnu radou informovať o určených železničných podnikoch, ktoré budú túto vlakovú trasu/kapacitnú rezervu využívať v mene oprávneného žiadateľa. Takto určený železničný podnik preto musí uzavrieť potrebné individuálne zmluvy s príslušnými manažérmi infraštruktúry alebo prideľovacími orgánmi na základe zodpovedajúcich podmienok prístupu do vnútroštátnej siete.

V informačnom dokumente o koridore sú opísané práva a povinnosti žiadateľov voči miestu jedného kontaktu, najmä v prípade, ak ešte nebol určený žiaden železničný podnik. Podmienky používania sietí by mali obsahovať poplatky za rezerváciu s cieľom podnietiť k účinnému využívaniu pridelených vlakových trás.

IMPLEMENTÁCIA

Tento rámec nadobúda účinnosť jeho podpisom. Prvé zhodnotenie rámca výkonnými radami sa uskutoční dva mesiace po doručení monitorovacej správy za rok 2014 tak, ako sa uvádza v článku 19 ods. 2. Znenie tohto rámca sa musí uverejniť v informačnom dokumente o koridore.

PRÍLOHY

1. Monitorovanie procesu prideľovania kapacity
2. Činnosti, ktoré patria do procesov stanovovania cestovných poriadkov a ktoré sa týkajú vopred dohodnutých vlakových trás a kapacitnej rezervy

3. Opis pravidla prednosti pre koordináciu v čase X-8 v prípade konfliktných žiadostí o vopred dohodnuté trasy

Podpísané v Bruseli 20. decembra 2012 a vyhotovené v jedinom origináli vo francúzskom, nemeckom, talianskom a holandskom jazyku, pričom každé znenie je rovnako autentické.

Melchior WATHELET

Staatssecretaris voor Mobiliteit

Secrétaire d'Etat à la mobilité

Staatssekretär für Mobilität

Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer van België

Pour le service publique fédéral mobilité et transports de Belgique

Für den Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche de la République française

Pour le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Mario CIACCIA

Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti de la Repubblica italiana

Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Pour le Département des Transports du Grand-Duché de Luxembourg

Wilma J. MANSVELD

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van het Koninkrijk der Nederlanden

Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In Anwesenheit von Siim KALLAS, Vizepräsident der Europäischen Kommission

En présence de M. Siim KALLAS, vice-président de la Commission européenne

In presenza di Siim KALLAS, vicepresidente della Commissione europea

In aanwezigheid van Siim KALLAS, vicevoorzitter van de Europese Commissie

—

PRÍLOHA 1

Monitorovanie procesu pridelovania kapacity

Proces pridelovania kapacity na koridore sa bude každoročne hodnotiť s cieľom neustále tento proces zlepšovať. Hodnotenie prebehne po pridelení kapacít v rámci stanovovania cestovného poriadku každý rok, t. j. v období od polovice augusta do októbra každý rok.

Toto hodnotenie vykonáva správna rada; konzultácie vykonáva poradná skupina pre železničné podniky a poradná skupina pre terminály.

Návrh hodnotiacej správy s odporúčaniami sa prerokuje vo výkonnej rade každý rok v štvrtom štvrtroku.

Správna rada uverejní výsledky monitorovania podľa článku 19 nariadenia.

Prvá hodnotiacia správa bude vypracovaná za rok 2014.

Ukazovatele, ktoré sa monitorujú každé dva roky [obdobie 1: polovica decembra – polovica júna; obdobie 2: polovica júna – polovica decembra (zmena cestovného poriadku)]:

- vopred dohodnutá vlaková trasa:
 - počet ponúkaných vopred dohodnutých vlakových trás v čase X-11 na úsek,
 - počet žiadostí v období od X-11 do X-8 a X-8 (- 1 deň) do X-2 (bez pripájacích/odpájacích úsekov),
 - počet vlakových trás pridelených miestom jedného kontaktu,
 - počet vlakových trás, ktoré sa dostali do fázy aktívneho cestovného poriadku,
 - počet konfliktných žiadostí (dvojitá rezervácia v čase X-8).
- ukazovateľ pre kapacitnú rezervu, ktorú má miesto jedného kontaktu prideliť v čase X-2:
 - ponúkané vlakové trasy,
 - pridelené vlakové trasy,
 - vlakové trasy, ktoré sa dostali do fázy aktívneho cestovného poriadku.

PRÍLOHA 2

Činnosti, ktoré patria do procesov stanovovania cestovných poriadkov a ktoré sa týkajú vopred dohodnutých vlakových trás a kapacitnej rezervy

Dátum/obdobie	Činnosť
X-11	Uverejnenie vopred dohodnutých trás poskytovaných manažérmi infraštruktúry/pridelovacími orgánmi
X-8	Termín na predloženie žiadostí o trasu
X-7,5	Preposlanie žiadostí s tzv. flexibilným prístupom (napr. prvá/posledná míľa) alebo tzv. osobitným prístupom manažérom infraštruktúry/pridelovacím orgánom
X-7,5	Možné vrátenie niektorých zostávajúcich (nevyužitých) vopred dohodnutých trás príslušným manažérom infraštruktúry/pridelovacím orgánom – na základe rozhodnutia správnej rady koridoru –, ktoré manažéri infraštruktúry/pridelovacie orgány využijú pri stanovovaní cestovného poriadku každý rok
X-5,5	Finalizácia výstavby trasy pre požadované tzv. flexibilné prístupy manažérmi infraštruktúry/pridelovacími orgánmi a doručenie výsledkov miestu jedného kontaktu na koridore na účely informovania a vypracovania návrhu cestovného poriadku
X-5	Uverejnenie návrhu cestovného poriadku vopred dohodnutých trás vrátane častí poskytnutých manažérmi infraštruktúry/pridelovacími orgánmi pre tzv. flexibilné prístupy, ktoré požaduje miesto jedného kontaktu na koridore
X-5 – X-4	Postrehy žiadateľov
X-4 – X-3,5	Následné spracovanie a záverečné pridelovanie
X-4 – X-2	Plánovanie (produkcia) kapacitnej rezervy pre dopravu <i>ad hoc</i>
X-2	Uverejnenie kapacitnej rezervy pre dopravu <i>ad hoc</i>

PRÍLOHA 3

Opis pravidla prednosti pre koordináciu v čase X-8 v prípade konfliktných žiadostí o vopred dohodnuté trasy

L^{PAP} = celková požadovaná dĺžka vopred dohodnutej trasy

L^{TP} = celková požadovaná dĺžka celej trasy

Y^{RD} = počet požadovaných prevádzkových dní na obdobie platnosti cestovného poriadku

K = miera prednosti

Všetky dĺžky sú počítané v kilometroch.

Prednosť sa počíta podľa tohto vzorca:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Tento vzorec je možno použiť tak, že sa v prvom kroku miera prednosti (K) vypočíta použitím len celkovej požadovanej dĺžky vopred dohodnutej trasy (L^{PAP}) vynásobenej počtom požadovaných prevádzkových dní (Y^{RD}).

Ak nie je možné žiadosti týmto spôsobom rozdeliť, do výpočtu sa v záujme rozdelenia žiadostí tiež doplní celková požadovaná dĺžka celej trasy (L^{TP}).
