

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Nám. slobody 6, P. O. BOX 100, 810 05 Bratislava

**Národný plán implementácie technickej špecifikácie
interoperability týkajúcej sa subsystému „energia“**

Obsah

Zoznam obrázkov	3
Zoznam tabuliek	3
Úvod	4
1. Schvaľovacia časť	5
2. Charakteristika siete ŽSR	6
2.1. Legislatívne pozadie	8
2.2. Metodika vypracovania národného plánu implementácie	9
2.3. Vymedzenie stratégie	10
3. Súčasný stav subsystému v SR	12
3.1. Prehľad o stave subsystému v SR	12
3.2. Prehľad o stave subsystému v SR – prevádzkové pravidlá	12
4. Technické a prevádzkové prostriedky	13
4.1. Rozsah modernizácie a obnovy	13
4.2. Zavedenie prevádzkových opatrení	13
5. Finančné zdroje a následné činnosti	14
5.1. Následné činnosti a spätná väzba	14
5.2. Aktualizácia plánu	14
Záver	15
Zoznam skratiek	16
Požité zdroje	17

Zoznam obrázkov

Obrázok 1 Sieť ŽSR.....	7
Obrázok 2 Zoznam TSI.....	8

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 Spravované trate	6
Tabuľka 2 Rozdelenie tratí z hľadiska elektrifikácie	6
Tabuľka 3 Vízie.....	10
Tabuľka 4 Strategické ciele.....	11
Tabuľka 5 TEN - T úseky	13

Úvod

Interoperabilita v zmysle smernice EP a Rady č. 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve predstavuje schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú technickú úroveň trate.

Zabezpečením jej cieľov v rámci systému železníc v Únii je potrebné dosiahnuť stanovenie optimálnej úrovne technickej harmonizácie a uľahčiť, zlepšiť a rozvíjať služby poskytované v rámci medzinárodnej železničnej dopravy. V technických špecifikáciách interoperability, ktoré slúžia na splnenie základných požiadaviek pre zabezpečenie systému železníc, je uvedená povinnosť vytvoriť národné plány ich vykonávania. S cieľom zabezpečiť naplnenie stanoveného zámeru dosiahnutia interoperability, SR vypracovala národný plán implementácie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „energia“.

1. Schvaľovacia časť

Podľa článku 9 bodu 1 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii má každý členský štát povinnosť pripraviť národný plán implementácie, v ktorom opíše opatrenia týkajúce sa predmetnej technickej špecifikácie interoperability (ďalej len TSI).

V súlade s týmto ustanovením Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len MDVRR SR) vypracovalo národný plán implementácie TSI energia (ďalej len TSI ENE), ktorý má byť k dispozícii Komisii ako aj ostatným členským štátom.

Spracovateľ: Ing. Katarína Magdechová
 štátny radca

Schvaľovateľ: Ing. Jiří Kubáček, CSc.
 generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh

2. Charakteristika siete ŽSR

Železnice Slovenskej republiky (ďalej len ŽSR) vznikli rozdelením Československých štátnych dráh k 1. 1. 1993. Dňa 1. 1. 2002 sa uskutočnila prvá transformácia železníc, kedy vznikla Železničná spoločnosť, a. s, ktorej predmetom činnosti bola osobná a nákladná doprava a ŽSR ako manažér infraštruktúry. Druhým krokom bolo rozdelenie Železničnej spoločnosti, a. s. k 1. 1. 2005, pričom vznikla Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. ako dopravca prevádzkujúci osobnú železničnú dopravu a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s ako dopravca prevádzkujúci nákladnú železničnú dopravu. Uvedené spoločnosti vznikli zo Železničnej spoločnosti, a. s. vytvorenej počas prvej transformačnej etapy. Manažérom infraštruktúry naďalej ostávajú ŽSR.

ŽSR k 31. 12. 2014 spravovali a prevádzkovali trate s celkovou stavebnou dĺžkou 3627,102 km. V tabuľke č. 1 sú uvedené kilometrické dĺžky jednotlivých tratí.

Tabuľka 1 Spravované trate

Trate	km
Jednokoľajné	2610,379
Dvojkoľajné	1016,723
Rozchod koľají	
Trate s rozchodom 1435 mm	3482,183
Trate s rozchodom 1520 mm	98,718

Z dôvodu nevyhovujúcemu technickému stavu bola pozastavená prevádzka 45,544 km tratí. Obrázok č. 1 zobrazuje železničnú sieť v správe ŽSR.

ŽSR ako manažér infraštruktúry prevádzkujú elektrifikované aj neelektrifikované železničné trate. Príslušné údaje sú uvedené v tabuľke č. 2.

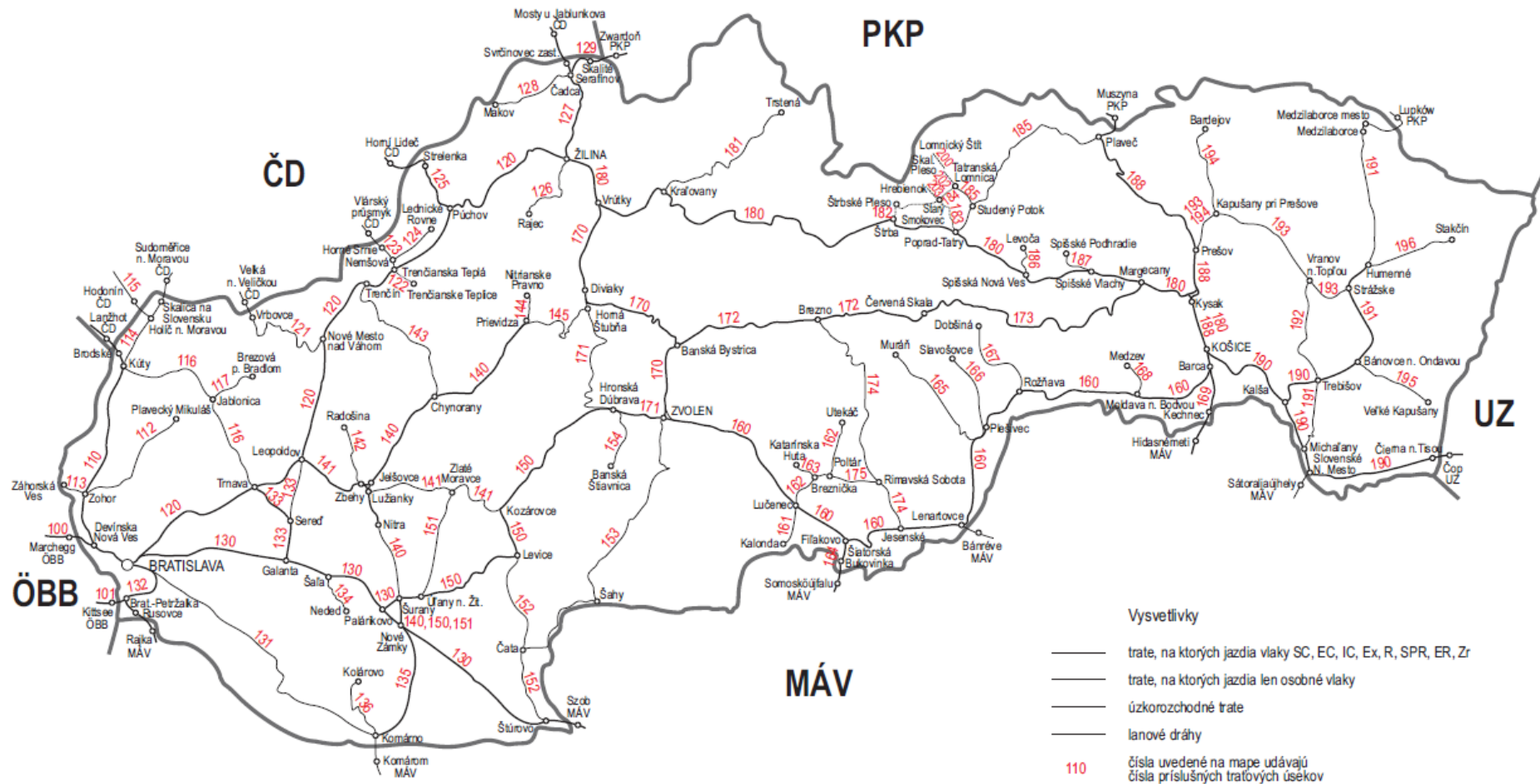
Tabuľka 2 Rozdelenie tratí z hľadiska elektrifikácie

Trate	km
Elektrifikované AC 25 000 V/50Hz	759,094
Elektrifikované DC 3000 V	826,764
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	
Jednofázové trakčné vedenia	2279,085
Jednosmerné trakčné vedenia	2728,615
Napájacie a spínacie stanice	
Jednofázové trakčné napájacie stanice	12
Jednosmerné trakčné napájacie stanice	36
Podporné meniarne	3
Jednofázové spínacie stanice	18
Jednosmerné spínacie stanice	20
Prevozné meniarne	3

Z uvedenej tabuľky č. 2 vyplýva, že na sieti ŽSR sa nachádza 1585, 858 km elektrifikovaných tratí. Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia predstavuje 5007,700 km a celkový počet napájacích a spínacích staníc je spolu 92.

Ako najperspektívnejšia sa javí sústava 25 kV/50 Hz, ktorá vykazuje najmenšie náklady spôsobené prenosom energie a teda trakčné napätie je možné získať transformáciou z verejnej rozvodnej elektrickej sústavy. Na sieti ŽSR sa zvažuje prebudovať jednosmernú napájaciu sústavu na striedavú 25 kV/50 Hz pri modernizácii železničného koridoru časť Lúky pod Makytou štátna hranica – Púchov – Žilina – Košice.

Obrázok 1 Sieť ŽSR



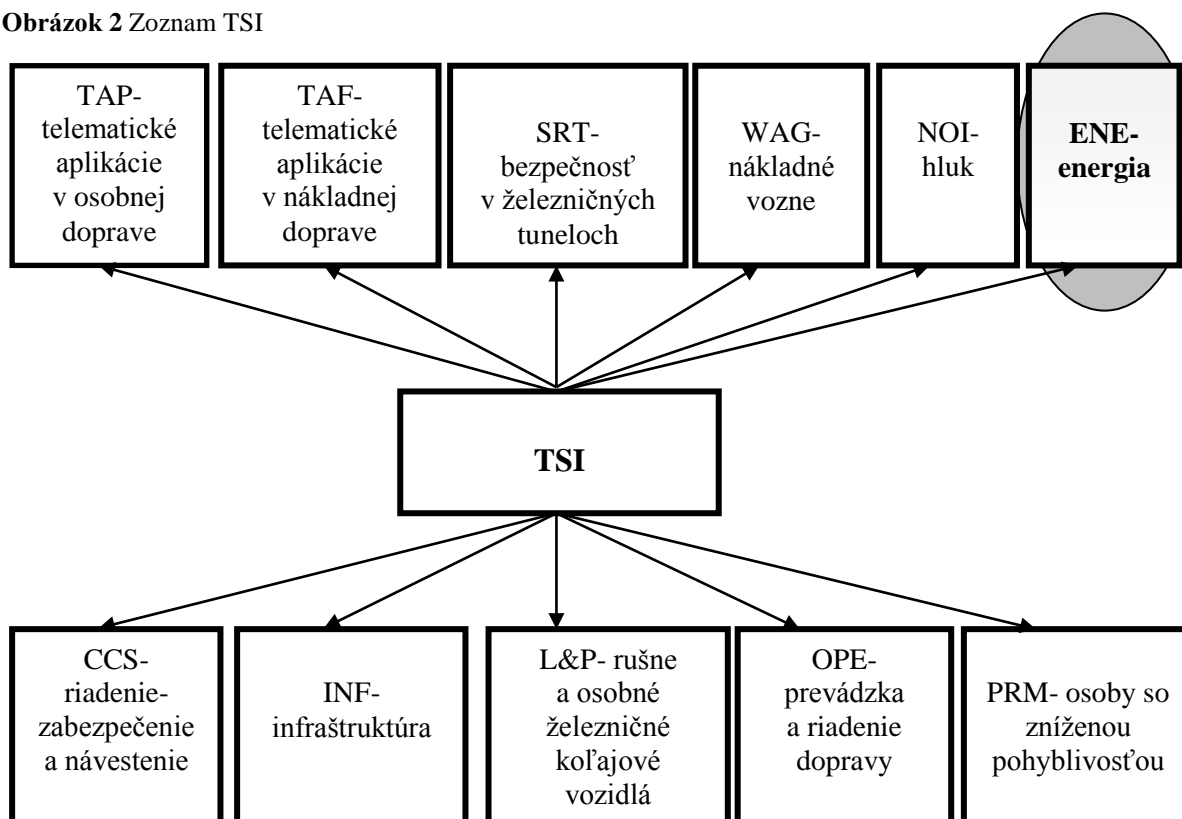
Zdroj: (1)

2.1. Legislatívne pozadie

Po vstupe SR do Európskej únie bolo potrebné transponovať jednotlivé právne akty EÚ do vnútroštátnej legislatívy. V roku 2009 bol prijatý nový zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Týmto zákonom bola okrem iného transponovaná aj smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva. Vykonávacím predpisom k zákonu č. 513/2009 Z. z. sa stala vyhláška MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh a vyhláška MDPT 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh. V oblasti odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe bola vydaná vyhláška č. 245/2010 Z. z.

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z. 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „energia“ systému železníc v Únii, sa plne uplatňuje na trate patriace do územného rozsahu pôsobnosti tejto TSI, a ktoré sa uvedú do prevádzky ako interoperabilné trate po nadobudnutí účinnosti tejto TSI. Zahŕňa aj nové, obnovené alebo modernizované železničné trate. Toto nariadenie je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch a priamo aplikovateľné jednotlivými zúčastnenými. SR sa snaží v najvyššej možnej miere uplatňovať jednotlivé TSI a rešpektovať ich nadradenosť voči vnútroštátnej legislatíve.

Obrázok 2 Zoznam TSI



SR je v súvislosti so zabezpečovaním interoperability železničného systému viazaná aj uplatňovaním nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

2.2. Metodika vypracovania národného plánu implementácie

Pri vypracovávaní národného plánu implementácie na vykonávanie TSI ENE bola zohľadnená väzba na ostatné strategické plány najmä na Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (tzv. Master plan), Národný realizačný plán zavedenia registra železničnej infraštruktúry v SR, Národný plán implementácie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ a Národný plán implementácie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch. Predpokladá sa prepojenie aj medzi ďalšími národnými plánmi implementácie uvedenými v právnych aktoch týkajúcich sa jednotlivých TSI. Legislatívne akty zamerané na dané subsystémy (viď obr. č. 2), stanovujú povinnosť vypracovať v určenom časovom horizonte národné plány implementácie. Z toho dôvodu sa predpokladá ich prepojenie. Pri definovaní metodiky vypracovania bola táto skutočnosť zohľadnená.

Všeobecná štruktúra národného implementačného plánu bola stanovená v súlade s dostupnými informáciami uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Taktiež boli vzaté do úvahy zásady implementácie, a to:

- špecifické otázky ľudských faktorov súvisiace s prevádzkovaním danej trate,
- jednotlivé prevádzkové a bezpečnostné prvky danej trate,
- či implementácia daného prvku má byť pre všetky vlaky na danej trati alebo nie,
- či implementácia daného prvku sa týka iba určitých tratí a či je uplatniteľná na všetky trate TEN,
- zohľadnenie vzťahu k ostatným TSI.

Všeobecná štruktúra národného plánu implementácie

1. Kontext

- stanovenie kontextu (fakty a čísla, technické údaje o subsystéme),
- legislatívne pozadie,
- metodika vypracovania národného plánu implementácie (napr. vzťah k iným subsystémom resp. národným plánom implementácie).

2. Súčasná situácia

- prehľad o stave v SR (v rámci subsystému),
- prehľad o stave v SR (prevádzkové pravidlá).

3. Vymedzenie stratégie

- kritériá, podľa ktorých sa subsystémami zaoberá plán (v zmysle zásad uvedených v nariadení 2011/314/EÚ).

4. Technické a prevádzkové prostriedky

- rozsah modernizácie a obnovy,
- zavedenie prevádzkových opatrení.

5. Financovanie

- krížové odkazy na zmluvné dohody (čl. 30 smernice 2012/34/EÚ),
- iné zdroje.

6. Následné činnosti a spätná väzba

- súpis majetku (príp. aktualizácia) a porovnanie so stanovenými cieľmi,
- prípadná aktualizácia plánu.

2.3. Vymedzenie stratégie

Postup modernizácie a obnovy železničných tratí v súvislosti aj s TSI ENE má vychádzať zo strategických cieľov prijatých v SR (napr. Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020) a povinností vyplývajúcich z európskej legislatívy a medzinárodných dohôd. SR v súlade s predmetnou TSI zašle Európskej komisii zoznamy projektov v pokročilom štádiu vývoja, ktoré sa realizujú na jej území. V rámci vnútroštátnej legislatívy boli oznámené nasledovné právne akty:

- zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach,
- vyhláška č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh,
- vyhláška č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh,
- Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky.

Ďalej boli v súlade s článkom 5 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014 oznámené nasledovné vnútroštátne, dvojstranné, viacstranné a medzinárodné dohody:

- Dohoda medzi vládou SR a vládou ČR o železničnej doprave cez štátne hranice,
- Zmluva medzi SR a ČR o železničnej privilegovanej peážnej doprave v mimoriadnych situáciách,
- Dohoda medzi vládou SR a vládou Poľskej republiky o železničnej doprave cez štátnu hranicu,
- Dohoda medzi vládou SR a vládou Ukrajiny o železničnej doprave cez štátne hranice,
- Dohoda medzi MDPT SR, MŽ RF a MD Ukrajiny o medzinárodnej železničnej preprave tovaru,
- Dohoda medzi SR a Rakúskou republikou o zmene Dohody o úprave pohraničného prechodu železníc.

Uplatňovanie národného plánu implementácie sa predpokladá vykonávať aj čiastkovo v súlade s modernizáciou tratí.

V Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 boli vzhľadom na dopravnú politiku a aktuálny stav v oblasti železničnej dopravy definované vízie železničnej dopravy (viď tabuľka č. 3).

Tabuľka 3 Vízie

Číslo vízie (VZ)	Vízia
VZ 1	Rovnováha medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom
VZ 2	Rovnováha medzi infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom
VZ 3	Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice

Zdroj: (2)

Realizácia týchto vízií bude uskutočnená prostredníctvom naplňania čiastkových strategických cieľov uvedených v tabuľke č. 4.

Tabuľka 4 Strategické ciele

Číslo strategického cieľa	Strategický cieľ
SC 1	Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava
SC 2	Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava
SC 3	Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra
SC 4	Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice
SC 5	Ekonomicky udržateľná železnica

Zdroj: (2)

Z uvedených strategických cieľov vyplýva, že SR sa snaží zvyšovať konkurencieschopnosť železničnej dopravy a posilňovať jej pozíciu na dopravnom trhu v najvyššej možnej miere.

3. Súčasný stav subsystému v SR

Cieľom tejto kapitoly je podať stručný prehľad o súčasnom stave subsystému energia a jeho charakteristike v SR.

3.1. Prehľad o stave subsystému v SR

Železničná infraštruktúra SR je všeobecne charakterizovaná vysokou hustotou siete, ale nízkou traťovou rýchlosťou na železničných tratiach vyplývajúcou okrem iného zo zastaranosti infraštruktúry. SR sa snaží splniť požiadavky na pevné zariadenia, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability, a ktoré sa vyžadujú na napájanie vlakov elektrickou energiou a tým plne rešpektovať TSI ENE.

V rámci modernizácie železničnej infraštruktúry bude finálna etapa modernizácie železničnej infraštruktúry v rámci Operačného programu Doprava naplnená až v roku 2015. Z OPD bolo v roku 2015 v rámci investičných projektov železničnej infraštruktúry (prioritná os č.1) použitých 151 558 055 EUR.

Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry, a to:

- železničné stanice,
- železničný zvršok a železničný spodok,
- trakčné vedenie,
- zabezpečovacie zariadenia,
- výstavba železničných mostov, atď.

Najvýznamnejšími investičnými činnosťami z predchádzajúceho roka 2014 v súvislosti s TSI ENE sú:

- modernizácia železničnej trate v úseku Nové Mesto n. Váhom – Púchov (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá, Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša, Beluša – Púchov),
- modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina (úsek Púchov- Považská Teplá, Považská Teplá - Bytča).

V rámci uvedených činností sa postupovalo podľa požiadaviek TSI ENE (rozhodnutie Komisie č. 2011/274/EÚ). Cieľom je zabezpečiť optimálny postup modernizácie.

3.2. Prehľad o stave subsystému v SR – prevádzkové pravidlá

Jednotlivé prevádzkové predpisy ŽSR, ako aj vnútroštátna legislatíva SR nie je v rozpore s pravidlami vyplývajúcimi z nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014. Snahou je zabezpečiť aplikáciu TSI ENE v najvyššej možnej miere, ako aj odbúranie resp. aktualizácia vnútroštátnych predpisov v súlade s novoprijatými technickými špecifikáciami interoperability.

4. Technické a prevádzkové prostriedky

Hlavným cieľom je zabezpečiť modernú, interoperabilnú, bezpečnú, efektívnu, dostupnú a environmentálne priaznivú železničnú infraštruktúru s cieľom zvýšiť jej využitie osobnou aj nákladnou železničnou dopravou. Vzhľadom na existujúci nedostatočný stav infraštruktúry je tento cieľ možné splniť len komplexnou modernizáciou a obnovou železničných tratí.

4.1. Rozsah modernizácie a obnovy

V rámci prípravy a realizácie projektov modernizácií a obnov železničných tratí musia byť dodržané požiadavky európskej a slovenskej legislatívy týkajúce sa interoperability systému železníc v Spoločenstve.

Na trate v rámci územného rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014, ktoré sa uvedú do prevádzky ako interoperabilné, platí toto nariadenie v plnom rozsahu. SR sa snaží v plnej miere akceptovať ustanovenia uvedené v predmetnom nariadení. Na základe článku 2 ods. 2 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014 a podľa bodu 7. 2. jeho prílohy sa TSI ENE vzťahuje na nové, obnovené alebo modernizované trate. V rámci modernizácie a obnovy sa uvedená TSI plne uplatňuje v prípadoch ako je napr. preloženie časti existujúcej trate, vytváranie obchádzkových ciest, doplnenie jednej alebo viacerých koľají na existujúcej trati bez ohľadu na vzdialenosť medzi pôvodnými a doplnenými koľajami, a pod.

Modernizácia železničnej infraštruktúry sa napĺňa finálnou etapou realizácie Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013 a prípravou projektov pre ďalšie obdobie Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej len „OPII“). Investície do dopravy v rámci OPII by mali prioritne smerovať na integráciu jednotlivých druhov dopravy a budovanie kvalitnej infraštruktúry – pokračovanie modernizácie TEN-T Core Network v súlade s nariadením EP a Rady č. 1315/2013.

Tabuľka 5 TEN - T úseky

TEN-T core network (hlavná sieť)	TEN-T comprehensive network (súhrnná sieť)
<ul style="list-style-type: none">• Bratislava – Kúty – št. hr. SK/CZ	<ul style="list-style-type: none">• Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SK/CZ
<ul style="list-style-type: none">• Nové Mesto nad Váhom – Žilina	<ul style="list-style-type: none">• Čadca – št. hr. SK/CZ
<ul style="list-style-type: none">• Žilina – Košice	<ul style="list-style-type: none">• Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hr. SK/HU
<ul style="list-style-type: none">• Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SK/UA	<ul style="list-style-type: none">• Košice – Čaňa – št. hr. SK/HU
<ul style="list-style-type: none">• Žilina – Čadca – Skalité – št. hr. SK/PL	

Zdroj: (2)

Prioritným cieľom modernizácie a obnovy železničných tratí aj z pohľadu subsystému energia je zabezpečenie interoperability systému železníc v Spoločenstve podľa požiadaviek určených v platnej legislatíve.

4.2. Zavedenie prevádzkových opatrení

V SR sa uplatňujú v najvyššej možnej miere technické špecifikácie interoperability. Jednotlivé prevádzkové opatrenia zahrnuté do interných predpisov ŽSR vychádzajú zo

súčasného technického stavu železničnej infraštruktúry SR, pričom je plne rešpektovaná nadradenosť európskej legislatívy.

5. Finančné zdroje a následné činnosti

V SR sa pokrytie investičných nákladov zabezpečuje z rôznych zdrojov krytia. Finančné krytie jednotlivých činností týkajúcich sa modernizácie, obnovy a výstavby infraštruktúry je zabezpečované najmä:

a) z vlastných zdrojov ŽSR

Z vlastných zdrojov ŽSR sa financujú investičné akcie a projekty slúžiace na jednoduchú reprodukciu majetku ako napr. investície slúžiace na zabezpečenie prevádzky železničnej infraštruktúry, na zvýšenie bezpečnosti vlakov doprav ako aj cestujúcej verejnosti, na zvyšovanie kultúry cestovania, ale aj odstraňovanie havarijných stavov na tratiach, zariadeniach a objektoch ŽSR, na odstraňovanie prevádzkových obmedzení traťovej rýchlosti a investície do informačných a telekomunikačných technológií.

b) z cudzích zdrojov:

- financovanie zo štátneho rozpočtu (ŠR),
- financovanie zo zdrojov EÚ + spolufinancovanie zo zdrojov ŠR
- financovanie z úverov ŽSR.

Prostriedky zo ŠR na modernizáciu a rozvoj železničnej dopravnej cesty sú poskytované na základe zmluvy o poskytovaní finančných prostriedkov, ktorá sa uzatvára v príslušnom rozpočtovom roku medzi ŽSR a MDVRR SR. Finančné prostriedky sú v zmluve určené na konkrétne investičné akcie. V rámci účelu použitia sú do zoznamu zaraďované predovšetkým investičné projekty súvisiace, resp. úzko naviazané na projekty a stavby financované z prostriedkov EÚ. Ide najmä o financovanie výdavkov na projektovú dokumentáciu, inžiniersku činnosť, majetkovo právne vysporiadanie stavby, realizáciu niektorých stavebných objektov a prevádzkových súborov a financovanie výdavkov neoprávnených z pohľadu ich financovania z prostriedkov EÚ. Ďalej sú z rozpočtu verejnej správy financované aj investičné akcie súvisiace so zabezpečovaním rozvoja železničnej infraštruktúry a bezpečnosťou vlakov doprav. Týka sa to najmä zvýšenia bezpečnosti na železničných priecestiach.

5.1. Následné činnosti a spätná väzba

ŽSR spravujú majetok v súlade so zákonom NRSR č. 258/1993 o Železničniciach Slovenskej republiky. Údaje týkajúce sa železničnej siete evidujú vo svojom informačnom systéme. Informácie o železničnej sieti majú byť evidované v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2014/880/EÚ z 26. novembra 2014 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2011/633/EÚ. Správcom národného registra v SR je Dopravný úrad (adresa: Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava) a ŽSR intenzívne spolupracujú pri poskytovaní údajov o infraštruktúrach v správe ŽSR v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2014/880/EÚ.

5.2. Aktualizácia plánu

Aktualizácia národného plánu implementácie vykonávania TSI ENE bude uskutočňovaná „ad hoc“ v závislosti od zmien v legislatíve a podľa požiadaviek týkajúcich sa úpravy spôsobov a výšky financovania. Jej vykonanie zabezpečí MDVRR SR v spolupráci so zainteresovanými subjektmi.

Záver

SR sa intenzívne zaoberá otázkou interoperability a kladie jej nemalú dôležitosť. Snaží sa zabezpečiť napĺňanie požiadaviek v tejto oblasti. Transponovaním a sledovaním implementácie európskej legislatívy smeruje k dosiahnutiu tohto zámeru.

Cieľom uvedeného materiálu bolo poskytnúť prehľad o železničnej infraštruktúre v SR v rámci TSI ENE a o spôsoboch financovania pri zvyšovaní jej úrovne. Predmetom plánu implementácie spolu s registrom infraštruktúry je zabezpečiť dostupnosť údajov o železničnej infraštruktúre z rôznych pohľadov. Plán bude pravidelne aktualizovaný, vďaka čomu Komisia a ostatné členské štáty môžu byť oboznámené o zmenách týkajúcich sa predmetnej problematiky v SR. Členské štáty budú informované o národných plánoch implementácie jednotlivých TSI prostredníctvom webového sídla MDVRR SR. Požadovaná úroveň vypracovaného plánu bola taktiež zabezpečená formou konzultácie s viacerými odborníkmi z danej problematiky.

Zoznam skratiek

ČR	Česká republika
EÚ	Európska únia
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
OPD	Operačný program Doprava
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
SR	Slovenská republika
ŠR	štátny rozpočet
TSI	technické špecifikácie interoperability
TSI ENE	technická špecifikácia interoperability sybsystém „energia“
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Požité zdroje

- (1) http://data.railpage.net/prevadzka/grafikon/gvd2007navrh/Mapa_siet_ZSR.pdf
- (2) Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- (3) Gašparík, J., Blaho, P., Lichner, D. : *Železničná dopravná prevádzka – základy železničnej dopravnej prevádzky*, ISBN 978 – 80 – 554 – 0996 – 2