



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Č. J.	8/2022
DATUM ZPRACOVÁNÍ	17. února 2022
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) žádá do materiálu doplnit vysvětlení některých ustanovení včetně problematiky ETCS, sjednocení definic či správně rozlišení požadavků vztahujících se na vozidla provozovaná na dráze regionální nebo celostátní, která jsou v souladu s TSI, a na ostatní vozidla.

Žádáme také do vyhlášky doplnit požadavky na tlakotěsnost vozidel pro vysokorychlostní tratě, sjednotit požadavky na brzdění s praxí či umožnění elektronizace některých úkonů.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K dvojitosti požadavků na vozidla provozované na tratích celostátní a vozidel provozovaných na regionální, místních a vlečkách

Obecně je potřeba vyřešit “dvojitosť” požadavků na vozidla provozované na tratích celostátní a vozidel provozovaných na regionální, místních a vlečkách.

Odůvodnění:

Vezme-li se v potaz znění zákona 266/1994Sb., kde se předpokládá že vozidlo schválení ve shodě s TSI je automaticky schváleno i k provozu na vlečkách a tratích regionálních, pak je znění vyhlášky dost zmatečné, co se týče výkladu např. v otázce průkazů způsobilosti, nutnosti vystavovat technické podmínky, technické kontroly atd.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

2. K § 1 písm. h)

Navrhujeme nové znění:

*„h) speciálním vozidlem **drážní vozidlo konstruované pro stavbu, údržbu, opravy nebo rekonstrukce dráhy, pro kontrolu stavu dráhy nebo pro odstraňování následků mimořádných událostí, jedná-li se o hnací drážní vozidlo o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t s vlastním pohonem, hnací drážní vozidlo bez ohledu na jeho hmotnost s vlastním pohonem umožňujícím drážnímu vozidlu dosáhnout rychlosti vyšší než 10 km/h nebo tažené drážní vozidlo nebo řídicí vůz, které jsou konstruované pro stavbu, údržbu,***

~~opravy nebo rekonstrukce dráhy, pro kontrolu stavu dráhy nebo pro odstraňování následků mimořádných událostí,~~

Odůvodnění:

Text přepracován ve smyslu určení speciálního vozidla **vždy pro „potřeby údržby dráhy“**, původně navrhované znění umožňovalo výklad, že speciálním drážním vozidlem je každé HV těžší než 20 t nebo dosahující rychlosti vyšší než 10 km/h, kdežto podmínku „vozidlo pro potřeby údržby dráhy“ bylo zároveň možno vztáhnout pouze pro tažená vozidla a řídicí vozy.

3. K § 1 písm. m)

Žádáme vysvětlit, **co se myslí termínem „jiné okolnosti, které je možno předvídat“**.

Odůvodnění:

Navržená formulace „jiné okolnosti, které je možno předvídat“ je poměrně nešťastná a vzhledem k tomu, že každý může předvídat něco jiného, je značně zavádějící. Není tak zcela jasné, co pro osobu řídící drážní vozidlo mají (a naopak nemají) být předvídatelné okolnosti a kde je mezi nimi hranice – tj. co vše strojvedoucí má předvídat a co nemá.

Formulace by měla být v souladu s TSI 773/2019 Dodatku B článku 9 (*Pokud má strojvedoucí jet podle rozhledových poměrů, musí: a) pokračovat v jízdě obezřetně, kontrolovat rychlost, zohlednit viditelnou trať před sebou tak, aby byl schopen zastavit na krátké vzdálenosti před jakýmkoli vozidlem, na znamení STÚJ nebo před překážkou a b) nesmí překročit maximální rychlost pro jízdu podle rozhledových poměrů*) a také se zněním SŽ D1 čl. 20.

Tato připomínka je zásadní.

4. K § 1 písm. r)

Navrhujeme nové znění:

„r) ~~tabulkami traťových poměrů pomůcka~~ **jakýkoliv formát dokumentu** obsahující seznamy a označení částí dráhy (traťové úseky) a technickoprovozní údaje, rozhodné pro bezpečné provozování drážní dopravy,“.

Odůvodnění:

Slovo „pomůcka“ není vhodné k vyjádření významnosti a závaznosti tohoto dokumentu. Proto navrhujeme i s ohledem na elektronický datový formát nahradit slovy „**jakýkoliv formát dokumentu**“.

5. K § 1 písm. x) a y)

Navrhujeme text upravit:

„x) **plným dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému¹⁴⁾ režim jízdy vlaku, ve kterém ~~palubní jednotka~~ **mobilní část ve spolupráci s traťovou částí** tohoto systému poskytuje plnou ochranu před překročením nejvyšší dovolené rychlosti **a projetím místa určeného k zastavení**,**

y) omezeným dohledem systému evropského vlakového zabezpečovacího systému¹⁴⁾ režim jízdy drážního vozidla, ve kterém ~~palubní jednotka~~ **mobilní část ve spolupráci s traťovou částí** tohoto systému poskytuje částečnou ochranu před překročením nejvyšší dovolené rychlosti **a projetím místa určeného k zastavení**“.

Odůvodnění:

Původně navržené definice plně nevystihuje popis daného pojmu, navrhuje proto obě definice **doplnit** výrazem „**a projetím místa určeného k zastavení**“.

Také upozorňujeme, že jízda není výhradně kontrolována pouze palubní částí ETCS, nutnou podmínkou je i **funkční stacionární část**.

Použitou terminologii je nutné sjednotit s terminologií v § 9, které v původním návrhu neodpovídá.

Tato připomínka je zásadní.

6. K § 4 odst. 4

Navrhujeme škrtnout poslední větu:

~~„Používat tabulky traťových poměrů mohou jen osoby odborně způsobilé.“~~

Odůvodnění:

Pokud není odborná způsobilost vyžadována od zpracovatele zásadních bezpečnostních informací, není nutné ji vyžadovat pro uživatele. Jedná se o seznam údajů o zařízení dráhy a v systému železniční dopravy ji využívá ten, kdo jej ke své činnosti potřebuje bez nutnosti stanovovat odbornou způsobilost.

Tato připomínka je zásadní.

7. K § 4 odst. 5

Navrhujeme nové znění:

~~„(5) Tabulky traťových poměrů vypracuje provozovatel dráhy a aktualizuje je tak, aby odpovídaly skutečnému stavu dráhy ke dni nabytí jejich účinnosti. Aktualizované tabulky předává provozovatel dráhy dopravci, který provozuje na dráze drážní dopravu, nejméně 21 dní přede dnem uvedení do užívání, a to v elektronické podobě ve formátu PDF a s datovou strukturou umožňující automatizované zpracování ve formátu XML.“~~

Odůvodnění:

Navrhujeme konkrétní formáty dokumentů vynechat – cílem je formát s ochranou proti změně a umožňující automatické zpracování.

Tato připomínka je zásadní.

8. K § 9 odst. 3

Navrhujeme nové znění:

„Traťová část vlakového zabezpečovače je součástí dráhy a mobilní část vlakového zabezpečovače je součástí drážního vozidla, ~~na kterém je umístěna~~. Traťová a mobilní část vlakového zabezpečovače musí zajišťovat spolehlivý přenos informace z dráhy na drážní vozidlo.“

Odůvodnění:

Výraz „na kterém je umístěna“ je co se týče specifikace **nadbytečný**, navrhujeme odstranit.

9. K § 9 odst. 5

K zábrzdě vzdálenosti a brzdícím procentům upozorňujeme, že je zřejmě myšleno neuplatnění požadavků vyhlášky a plné nahrazení činností mobilní jednotky ETCS. Nicméně znění samotné může být částečně matoucí, proto žádáme o úpravy, případně jasnější vysvětlení v důvodové zprávě apod.

Odůvodnění:

Zábrzdě vzdálenost a skutečná brzdící % jsou součástí souboru informací nutných pro jízdu vlaku pod ETCS, proto ustanovení o těchto skutečnostech nelze v praxi „neuplatňovat“, neuplatňuje se jen procenta a vzdálenost předepsaná vyhláškou.

Tato připomínka je zásadní.

10.K § 11 odst. 3

Navrhujeme nové znění:

„(3) Každá dopravná nebo stanoviště musí mít **slovní** název nebo číslo.“

Odůvodnění:

Před slovo „název“ navrhujeme doplnit slovo „slovní“.

11.K § 22 odst. 2 písm. c) a d)

Navrhujeme přesunutí navrženého doplnění. Nové znění:

„c) ~~expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv a souprav pro tyto vlaky) a vlaky pro přepravu poštovních zásilek s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, mezistátní nákladní expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt,~~
d) ~~expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv a souprav pro tyto vlaky) a vlaky pro přepravu poštovních zásilek s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, mezistátní nákladní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt,~~“

Odůvodnění:

V původně navrženém znění přednost vlaků pro přepravu poštovních zásilek nemá význam, neboť vozy, kterými se zásilky v ČR přepravují, nejsou konstruovány pro tak vysoké rychlosti. Předpis provozovatele dráhy SŽ D1 na takovou možnost také nereflektuje. Pro upřednostnění vlaků přepravujících poštovní zásilky je nutné toto zapracovat do odstavce d), aby se přednost vztahovala i na vnitrostátní nákladní vlaky pro přepravu poštovních zásilek.

Tato připomínka je zásadní.

12.K § 26 odst. 3

Navrhujeme barvu návěstních nátěrů v první větě nespecifikovat. Součástí návěstního znaku jsou i pruhy nebo indikátory, navíc jsou v provozu používány návěsti tvořené 3 světly na návěstidle (návěst Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha). Doporučujeme úpravu článku se zahrnutím výše uvedených případů.

13.K 26 odst. 4

Součástí návěstního znaku jsou i pruhy nebo indikátory, navíc jsou v provozu používány návěsti tvořené 3 světly na návěstidle (návěst Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha). Doporučujeme úpravu článku se zahrnutím výše uvedených případů.

14.K 34 odst. 3

Navrhujeme nové znění:

„(3) Na dráze v traťových úsecích s výhradním provozem vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému¹⁴⁾ nebo provozovaných traťovou rychlostí vyšší než 160 km/h smí být použito pro jízdu vlaku pouze vedoucí drážní vozidlo vybavené ~~aktivní~~ mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému¹⁴⁾, která je kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na dané dráze; to neplatí pro jízdu vlaku na vyloučené koleji.“

Odůvodnění:

V případě požadavku na aktivní mobilní část není zřejmé, jak bude možná jízda s aktuální poruchou – s ETCS v IZOLACI, když je nutné uvolnit trať? Navrhuje slovo „aktivní“ vypustit.

Tato připomínka je zásadní.

15.K § 34 odst. 4 – tlakotěsnost vozidel

Žádáme zakotvit požadavek na tlakotěsnost vysokorychlostních vozidel (která jsou navzájem tlakotěsně propojena). Považujeme za důležité specifikovat parametr tlakotěsnosti u drážních vozidel pro přepravu osob na dráze s rychlostí vyšší než 200 km/h, a to zejména s ohledem na bezpečnost a komfort cestujících při vysokých rychlostech a při setkávání s rychle jedoucími protijedoucími vlaky.

Případná úprava by mohla být novým textem na konci odstavce č. 4 řešena například takto:

„Pro přepravu osob na dráze vybudované pro rychlost vyšší než 200 km/h lze použít pouze drážní vozidla, která odpovídají požadavku tlakotěsnosti s časovou konstantou alespoň 18 sekund (při statické zkoušce tlakotěsnosti došlo k poklesu vnitřního přetlaku ze 3 600 Pa na 1 350 Pa v čase delším nebo rovném než 18 s) a která jsou navzájem tlakotěsně propojena; to neplatí pro části dráhy, kde se osy kolejí nacházejí ve vzájemné vzdálenosti alespoň 6 500 mm, s výjimkou traťových úseků zahrnujících tunely.“

Odůvodnění:

Požadavek na tlakotěsnost je včetně hodnot převzat z vyhlášky UIC 660. Cílem je chránit cestující před nepříznivými účinky tlakových rázů, které vznikají u rychle jedoucích vlaků při míjení protijedoucích vlaků a při průjezdu tunely.

Tato připomínka je zásadní.

16.K § 35 odst. 1 písm. f)

Upozorňujeme, že ustanovení „z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností“ plně nezohledňuje ETCS. Ne všechny návěsti jsou platné pro jízdu pod ETCS – smíšený provoz.

Žádáme stanovení odchylných podmínek pro provoz na ETCS.

Odůvodnění:

Prozatím platí pro provoz, že návěsti na trati musí být ve shodě s projevem ETCS. Tzn., že strojvedoucí musí zastavit u návěsti stůj i když ETCS nebude EOA indikovat. Je třeba ale připravit i variantu, kdy bude ve smíšeném provozu stav opačný. Vozidlo jede pod plným dohledem ETCS, a i když na trati bude na návěstidle z nějakých důvodů znak, který by jízdu nedovoloval, má prioritu dohled ETCS.

Tato připomínka je zásadní.

17.K § 35 odst. 1 písm. p)

Žádáme vyjasnit. Není zcela patrné, co se rozumí slovním spojením „obsazený oddíl“. Červená na návěstidle automatického bloku může být i z jiných důvodů, tj. proč zaváděné pravidlo max. 40 km/hod. nezavést vždy, když vlak jede na autobloku proti červené. Je-li však jízda proti červené na autobloku definována vždy jako jízda do obsazeného oddílu, pak je tato připomínka bezpředmětná.

Tato připomínka je zásadní.

18.K § 37 odst. 1

Žádáme upravit text:

*„(1) Vlak, jehož stanovená rychlost je vyšší než 40 km.h-1, musí být brzděn průběžnou brzdou ~~samočinnou~~ **splňující podmínku samočinného zaúčinkování brzdy při porušení těsnosti průběžného potrubí brzdy.**“*

Odůvodnění:

Text navrhujeme upravit tak, aby bylo možné vlak brzdit i průběžnou přímočinnou ep-brzdou, při zachování podmínky dostupnosti samočinného zaúčinkování brzdy při porušení celistvosti průběžného potrubí brzdy.

Současný text vyžaduje brzdění (použití brzdy) pouze samočinné, přímočinná ep-brzda, běžně na vozidlech schválená a v provozu používaná, ale sama o sobě samočinná není. Současně je však doplněna technickým zařízením, které zaručuje splnění podmínky samočinnosti této brzdy.

Tato připomínka je zásadní.

19.K 37 odst. 4

Žádáme upravit text „Pokud jsou ve vlaku brzděném průběžnou brzdou zařazena též vozidla brzděná ruční brzdou, vynásobí se jejich brzdící váha při výpočtu celkové brzdící váhy vlaku koeficientem 0,75.“ v souladu s odůvodněním.

Odůvodnění:

Princip kombinace průběžného brzdění a brzdění ruční brzdou je nutné upravit tak, aby nebyl akceptován na celostátních a regionálních drahách vůbec (je třeba zajistit soulad s TSI) a omezil se pouze na dráhy jiné než celostátní a regionální.

TSI 773/2019 čl. 4.2.2.6 umožňuje pouze napojení vozidel na průběžné brzdění – TSI LOC&PAS a WAG. Umožnění smíšeného brzdění bylo uvedeno i v současně platné vyhl. 173/1995. Pokud bude povoleno takové brzdění vlaku na vlečkách, nechť je ve vyhl. přímo uvedeno.

Tato připomínka je zásadní.

20.K 37 odst. 7

Navrhujeme nové znění:

„Při jízdě pod plným dohledem vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS evropského vlakového zabezpečovacího systému podle předpisu Evropské unie¹⁴⁾ je nejvyšší dovolená rychlost stanovena činností systému na základě předepsaných informačních dat zadaných osobou řídící drážní vozidlo.“.

Tato připomínka je zásadní.

21.K § 37 odst. 10

Žádáme upravit text odst. 10:

„(10) O provedené zkoušce brzdy u vlaků pro osobní přepravu, mimořádných v obecném zájmu, nákladních vlaků a u soupravových vlaků ~~se provede zápis, který se následně předá osobě řídící drážní vozidlo~~ **musí být zápis proveden s předepsanými údaji.** Zápis obsahuje

- a) číslo vlaku a název dopravní, kde byla zkouška provedena, a datum provedení zkoušky,
- b) režim brzdění
- c) **celkovou** hmotnost, brzdící váhu a počet náprav nebo délku vlaku,
- d) počet a druh zapojených brzd ve vlaku,
- e) požadovaná brzdící procenta, **pokud tento údaj nemá osoba řídící vedoucí drážní vozidlo vlaku po celou dobu jízdy vlaku k dispozici na jiném dokumentu, případně formou elektronického zobrazení,**
- f) skutečná brzdící procenta,
- g) ~~u ručně zpracovaného zápisu podpisy odborně způsobilých osob, které zkoušku provedly~~ **jméno odborně způsobilé osoby, která odpovídá za správnost údajů uvedených v zápise.**“

Odůvodnění:

K odst. 10: Navrhujeme text odst. 10 s ohledem na existenci elektronické komunikace přeformulovat.

K c): Navrhujeme doplnit slovo „celkovou“, aby byla přesněji stanovena povinnost informovat o souhrnných údajích o vlaku.

K e): Navrhujeme doplnit nový text, který umožňuje dopravci poskytnout strojvedoucímu údaj o požadovaných brzdících procentech jiným způsobem. Tento údaj má strojvedoucí k dispozici v TJŘ vlaku, který je povinen mít dle § 35 odst. 2 vyhlášky po dobu jízdy u sebe. Porovnání údajů o skutečném a požadovaném brzdícím procentu je tedy možné podle údaje uvedeném v JŘ, a to pro konkrétní rozhodný úsek trati. Tím může být minimalizován negativní vliv nutné jízdy nižší rychlostí na propustnost dráhy. Zároveň by měl bod respektovat existenci elektronických nástrojů.

K g): Navrhujeme bod upravit s ohledem na existenci elektronické komunikace.

Tato připomínka je zásadní.

22.K § 39 odst. 2

Žádáme upravit text:

„(2) Hnací drážní vozidlo při posunu musí být označeno **nejméně jedním** bílým světlem umístěným na obou čelech vozidla.“.

Odůvodnění:

Navrhuje se upřesnit text tak, aby umožňoval použití více bílých pozičních světel. Předpis SŽ D1 stanoví při posunu 2 bílá světla.

Tato připomínka je zásadní.

23.K § 59

Navrhujeme za odst. 1 doplnit nový odst. 2:

„**(2) Ustanovení dle § 59 odst. 1 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.**“.

Odůvodnění:

Důvodová zpráva, bod 2. **Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů** uvádí:

„Technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí stanovené vyhláškou budou dále v souladu s novou zákonnou úpravou dopadat obecně **pouze na drážní vozidla, která nejsou provozována na dráze regionální nebo celostátní**. Na drážní vozidla, která jsou provozována na uvedených dráhách, tato úprava dopadne pouze v případě, že se pro ně nepoužijí technické specifikace pro interoperabilitu.“

Tento hlavní princip navrhované právní úpravy je potřeba do změny implementovat, aby byl Dopravní řád drah v souladu s deklarovanými cíli. Dotyčné zmocnění uvedené v § 43c odst. 9 v zákoně 266/1994

Sb., o dráhách, se navíc netýkají pouze technických požadavků na bezpečnost, ale též rozsahu a způsobu jejich ověření a dalších procesů a dokumentace.

Tato připomínka je zásadní.

24.K § 60

Navrhujeme za odst. 9 doplnit nový odst. 10:

„(10) Ustanovení dle § 60 odst. 1-9 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

25.K § 61

Navrhujeme za odst. 6 doplnit nový odst. 7:

„(7) Ustanovení dle § 61 odst. 1-6 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

26.K § 61a

Navrhujeme za odst. 1 doplnit nový odst. 2:

„(2) Ustanovení dle § 61a odst. 1 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

27.K § 62

Navrhujeme za odst. 2 doplnit nový odst. 3:

„(2) Ustanovení dle § 62 odst. 1-2 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

28.K § 63

Navrhujeme za odst. 3 doplnit nový odst. 4:

„(2) Ustanovení dle § 63 odst. 1-3 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

29.K § 64

Navrhujeme za odst. 5 doplnit nový odst. 6:

„(2) Ustanovení dle § 64 odst. 1-5 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Důvodová zpráva, bod 2. **Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů** uvádí následující:

„Drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální jsou **dále nově vyňata ze systému povinných pravidelných technických kontrol**, neboť tato drážní vozidla podléhají nové zákonné (implementační) úpravě jejich údržby.“

Tento hlavní princip navrhované právní úpravy je potřeba do změny implementovat, aby byl Dopravní řád drah v souladu s deklarovanými cíli.

Tato připomínka je zásadní.

30.K § 65

Navrhujeme za odst. 5 doplnit nový odst. 6:

„(2) Ustanovení dle § 65 odst. 1-5 se neuplatní v případě drážních vozidel, která splňují podmínky podle § 43 odst. 1 zákona o dráhách a povolení k jejich uvedení na trh bylo vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice.“

Odůvodnění:

Viz předchozí připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

31.K § 65

Žádáme osvětlit. Po aplikaci předkladatelem navržené změny bude § 65 odst. 1 aplikovaný jen na vozidla provozovatelná na vlečce. Avšak i vozidla interoperabilní mohou být provozovány na vlečce, znamená to tedy že de facto všechna vozidla tak budou podléhat Pravidelné technické kontrole? Toto je záměr?

32.K § 61, § 61b a § 64

Žádáme vyjasnit dle odůvodnění.

Odůvodnění:

Není jasně stanoveno, jak se v souvislosti s ověřováním technického stavu (prováděním TK) bude postupovat u vozidel pro provoz na celostátní a regionální dráze, u nichž se nepoužije TSI (např. stávající vozidla vyrobená do platnosti TSI apod.). Z úprav dotčených ustanovení a textů v přílohách vyplývá, že pro tato vozidla se TK nebudou vyžadovat, ale není stanoveno, jak se bude jejich provozuschopnost a technický stav ověřovat. Text v § 61b stanoví pouze technické požadavky (roz. pravidla pro schvalování typu vozidla), neupravuje ale pravidla pro ověřování jeho technického stavu a způsobilosti k provozu (např. formou TK apod.). Naproti tomu § 61a písm. k) přitom stanoví povinnost zápisu TK do Průkazu způsobilosti u vozidla bez rozlišení jeho určeného použití.

Tato připomínka je zásadní.

33.K § 71 odst. 5 písm. a)

Navrhujeme text upravit:

„(5) Dopravce je povinen použít pro provoz:

*a) na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k ~~samočinnému~~ zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky ~~pro jeho realizaci~~ **předání pokynu k nouzovému zastavení, případně k samočinnému zastavení**“.*

Odůvodnění:

Bod a) článku 5 §71 pochází z doby, kdy byly tratě vybavovány radiovým systémem TRS umožňujícím dálkové zastavení vlaku. Radiostanice pracující v systému GSM-R, vyrobené a schválené podle TSI, disponují pouze funkcí nouzového volání s předáním informace strojvedoucímu o nutnosti nouzového zastavení. Správa železnic rozšířila přenášenou informaci i o kód, který by mohl spustit samočinné zastavení vlaku, avšak vozidlové radiostanice nejsou pro tuto akci konstruovány, s výjimkou několika

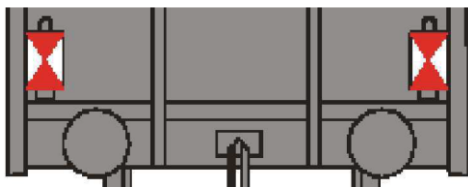
málo typů radiostanic, vyráběných v České republice. Toto rozšíření nebylo na úrovni EU prosazeno jako národní nadstavba do příslušných TSI, proto jeho použití Správa železnic ponechává na doporučené úrovni.

Striktní výklad článku by znamenal zastavení veškerého železničního provozu v České republice, jelikož radiostanic pracujících v systému GSM-R a umožňujících samočinné zastavení vlaku v současnosti disponuje jen několik vozidel Správy železnic, a předpokládáme, že bude disponovat pouze část vozidel nově osazovaných moderními radiostanicemi GSM-R. Tento nesoulad je dlouhodobě znám, a občas vyvolává rozpory mezi Drážní inspekcí a dopravci.

Tato připomínka je zásadní.

34.K Příloze č. 1

K části 11.2 (umístění koncových návěstí – „*Návěst se umísťuje na konci posledního vozidla vlaku ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníky (spřáhlem),*“) upozorňujeme, že sice text vychází z překladu TSI 773/2019 čl. 4.2.2.1.3.2. Bohužel překlad asi není úplně v češtině správný. Ve slovenštině zní „*Dosky musia byť umiestnené na priečnej osi v rovnakej výške nad nárazníkmi.*“, což odpovídá i obrázku v TSI.



Nad nárazník koncovku neumístit nelze, jak je uvedeno na obrázku v návrhu vyhl. 173/1995 Sb. Doporučujeme aplikovat význam obdobný slovenskému překladu.

Tato připomínka je zásadní.

35.K Příloze č. 2

Navrhujeme doplnit tabulky potřebných brzdících procent i pro vyšší rychlosti a spády. Důvodem je odstranění problému v některých traťových úsecích (např. Řikonín – Tišnov apod.), kde při stanovené traťové rychlosti (např. 120 km/h) mají všechny vlaky na základě neexistence odpovídající hodnoty potřebných brzdících procent pro tuto rychlost stanovenou rychlost nižší (např. 115 km/h). V současnosti již používaná moderní HV zpravidla disponují potřebným výkonem jak pro tažnou, tak pro brzdou sílu.

Tato připomínka je zásadní.

36.K Příloze č. 5 bodu 15

Upozorňujeme, že symboly by měly být přenášeny i na ostatní drážní vozidla (nikoliv vedoucí) např. návěsti pro elektrický provoz.

Tato připomínka je zásadní.