

Váš dopis zn

Ze dne 1. 9. 2015
Naše zn. 36172/2015-O27

Vyřizuje

Telefon

Mobil

E-mail

Datum

Vážený pan

Vyjádření k doplňující žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane,

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) obdržela dne 1. 9. 2015 Vaši žádost o doplnění informací k Vaší žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb. ze dne 27. 7. 2015, v níž uvádíte:

Od Vás jsem obdržel dle mého názoru neúplné vyjádření k žádosti dne 5. 8. 2015 (31678/2015-O27). Jeden z mých dotazů V TEXTU zněl "

- 1. Proč nedošlo k předjetí vlaků ve stanici Česká Třebová (v tomto případě by nedošlo ke zpoždování vlaku SC 506 ani k dalšímu zdržení zastavujícího vlaku EC 1010)?*
- 2. Dále v odpovědi uvádíte, že vyrozumění cestujících je v kompetenci dopravce. Pokud tedy dopravce cestující včas nebo vůbec neinformuje a Ti musejí kvapně přecházet do předních vozů dochází tak logicky k prodlužování dob vlaků ve stanicích. Dotaz - Je stanovena délka pobytu vlaků ve stanicích i s ohledem na zpoždění vlaků následných?*
- 3. Skutečně poslední dotaz k popisované situaci je ke stanovení rychlosti. Dle dohledaných a dostupných informací má společnost Regiojet pouze 1 lokomotivu s rychlostí 160 km / h, která shodou okolností vezla vlak EC 1010 dne 26. 7. 2015. V tomto ohledu tedy odůvodnění chápu. Jen by mě zajímal vývoj situace, pokud by na vlaku byla zapojena lokomotiva s rychlostí 140 km (řada 162?).*
- 4. Prosím o logické vysvětlení níže uvedené situace (bez ohledu na dopravce):*
 - z Ostravy vyjíždí směrem do Prahy zpožděný mezistátní expres s maximální rychlostí 140 km/h, s delší soupravou, více stanicemi (Hranice, Olomouc, Zábřeh, Česká Třebová, Pardubice, vlak ve stanicích prodlužuje pobyt a zpoždění mírně zvyšuje*
 - za ním z Ostravy vyjíždí včas vnitrostátní expres s rychlostí 160 km/h, zastavující pouze v Olomouci a Pardubicích, zpožděný mezinárodní expres dojede již v Hranicích a díky "němu" začíná nabírat zpoždění. Dotaz - může za těchto okolností dojít k předjetí? Jakou "rolí" má rychlost lokomotiv v dopravních předpisech vycházejících z vyhlášky Ministerstva dopravy ČR ?*

Požádal bych Vás tedy o písemné doplnění mé žádosti ze dne 27. 7. 2015 a odpovědi na mé další otázky (v textu podtrženo).

Sdělujeme Vám, že Vaší žádosti o informace dle InfZ **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete k jednotlivým bodům Vaší žádosti níže.

Potvrzujeme naše stanovisko čj. 31678/2015-SŽDC-O27 ze dne 5. 8. 2015, kde bylo vysvětleno, že priorita důležitosti vlaků a jejich vzájemná přednost se řídí dopravními předpisy vycházejícími z vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Zaměstnanci řízení provozu jsou povinni dodržovat tyto předpisy.

K jednotlivým bodům Vaší žádosti uvádíme následující:

1. Na tento dotaz Vám již bylo odpovězeno ve stanovisku z 5. 8. 2015, tedy že nedošlo k pochybení v řízení provozu, jelikož vnitrostátní expres (Ex506) nemá přednost před mezinárodním expresem (Ex1010) – dle výše zmíněné vyhlášky Ministerstva dopravy a platných služebních předpisů SŽDC.
2. Délku pobytu vlaku ve stanici (čekací doba vlaku) si určují dopravci, kteří při tvorbě nového jízdního řádu žádají o její zanesení do JŘ a dodržení časů je pak rovněž jejich povinností.
3. Podle současné platné legislativy má mít stále přednost Ex1010 jakožto mezistátní vlak před vnitrostátním Ex506.
4. Současná legislativa toto neumožňuje. Vyhláška Ministerstva dopravy je nadřazena vnitropodnikovým služebním předpisům, které s ní musí být v souladu. SŽDC několikrát usilovala o změnu vyhlášky v tom smyslu, aby parametr rychlosti vlaku byl důležitější než skutečnost, zda je vlak mezinárodní nebo vnitrostátní. Při poslední navrhované změně této vyhlášky byl však návrh na změnu zamítnut.

S pozdravem

—

Mgr. Jakub Ptačinský
pověřen řízením odboru komunikace

—

—