

Váš dopis zn.
Ze dne 28. listopadu 2022
Naše zn. 84506/2022-SŽ-GR-O25
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Jana Klenotová
Telefon +420 972 235 776
Mobil +420 720 970 174
E-mail klenotovaj@spravazeleznic.cz

Datum 4. ledna 2023

Vážen [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
ID DS: <[REDACTED]>

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Správa železnic, státní organizace, obdržela dne 28. listopadu 2022 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), týkající se poskytnutí informací ve věci Studie proveditelnosti tratě Plzeň – České Budějovice a informačního systému.

Vaši žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb. **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete níže.

Správa železnic, státní organizace, po projednání předmětu žádosti s příslušnými odbory, Vám pro lepší přehlednost, poskytuje požadované informace přímo k jednotlivým bodům žádosti.

- 1. Je již hotová Aktualizace studie proveditelnosti tratě Plzeň–České Budějovice v úseku Horažďovice–České Budějovice? Pokud ano, žádám o její poskytnutí; pokud nikoli, žádám o sdělení data, kdy by mohla být dostupná, pokud toto lze aspoň přibližně sdělit.**

K tomuto bodu Vám sdělujeme, že aktualizace studie proveditelnosti ve fázi podkladu pro schválení Centrální komisí Ministerstva dopravy je dokončena a bude v nejbližší době předložena na Ministerstvo dopravy k projednání na Centrální komisi, které se dle aktuálního předpokladu uskuteční nejdříve v lednu 2023 (termín zatím stanoven není). Vlastní studii v čistopisu lze poskytnout až v případě schválení Centrální komisí, kdy je možné ji považovat za dokončenou.

- 2. Plány SŽ uvažují s výstavbou novostavby tratě v oblasti Bezpráví pro řešení tamního kapacitního hrdla. Existuje dokument či informace, proč tato stavba není nejvyššími prioritami, s ohledem na výrazný dopad do jízdnicích dob a kapacit dráhy?**

K tomuto bodu Vám sdělujeme, že aktuálně se zpracovává záměr projektu pro stavbu Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň. K druhé části dotazu Vám sdělujeme, že žádný takový dokument neexistuje.

- 3. Jaký orgán či osoba určuje, jaké jsou kdy a pro jaké úseky zadány studie proveditelnosti a kdo určuje využití zdroje dat, vstupující do modelů jednotlivých složek studií?**

Návrh dané položky studie proveditelnosti v dané oblasti/trati atd. předkládá buď Správa železnic, státní organizace, nebo Ministerstvo dopravy s žádostí zařazení do Plánu investiční výstavby v rámci projednání přípravy staveb, kterého se účastní zástupci Ministerstva dopravy, Správy železnic a SFDI. Datové zdroje užitá ke

zpracování studie jsou v základu předurčeny zadávací dokumentací (čili jsou dodávány z vlastních datových zdrojů zadavatelem) nebo jsou poptávány externě zhotovitelem studie, v případě neexistence dat jsou doplňovány vlastními průzkumy zajišťovanými zhotovitelem.

4. Existuje stále územní rezerva na trať Praha – Plzeň dle Studie proveditelnosti tratě Praha-Smíchov – Plzeň (2010, SUDOP)? Pokud nikoli, kdy byla zrušena a kým?

Územní rezervy na území Středočeského a Plzeňského kraje k novostavbě trati v úseku Beroun – Plzeň (které vzešly z Koordinační studie VRT 2003 a následné dílčí úpravy ze studie VRT, Praha – Plzeň, úsek Beroun – Stašov z roku 2009) jsou po rozhodnutí Ministerstva dopravy navrženy ke zrušení, a to i na základě neúspěšné obhajoby projektu v rámci zpracovaných studií proveditelnosti. Samotné zrušení územních rezerv je řešeno v rámci projednávaných aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského a Plzeňského kraje (v obou případech v rámci 3. aktualizace).

5. Na základě čeho Správa železnic rozhoduje, zda-li trať bude či nebude vybavena rychlostníky pro vozidla s naklápěcí technikou?

K tomuto bodu Vám Správa železnic, státní organizace, sděluje, že rozhoduje na základě Pokynu generálního ředitele č. 16/2013. Informace, na kterých tratích se sleduje rychlostní profil pro jednotky s naklápěcími skříněmi, jsou definovány v příloze č. 1.

Nad rámec výše uvedeného Vám sdělujeme, že tento předpis je volně dostupný na <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>.

6. Eviduje Správa železnic zpoždění ze stanic v dopravních špičkách u vlakových spojů? Pokud ano, žádám o poskytnutí informací, co (zda-li něco) činí pro maximální zrychlení výměny cestujících skrze informační systém v její správě.

K tomuto bodu Vám sdělujeme, že Správa železnic, státní organizace, eviduje veškerá zpoždění vlaků a každé narušení jízdy vlaku je zdůvodňováno. Cestující je informován v prostorách stanice informačními tabulemi (je-li stanicemi takto vybavena) a zároveň akustickým hlášením, kde je uveden i důvod zpoždění. Cestující jsou informováni i webovými aplikacemi, např. Infotabule, GRAPP. Pro urychlení výměny cestujících mezi spoji ve smyslu SŽ SM100 jsou cestující informováni o přestupu na navazující vlak.

7. V návaznosti na bod 6:

7.1. Existuje na Správě železnic harmonogram na změnu informačního systému ve stanicích na sektory?

K tomuto podbodu Vám sdělujeme, že harmonogram je odvozen od investiční činnosti SŽ - revitalizačních akcích a nových stavbách jsou sektory již označovány. V informačních systémech jsou již postupně sektory také zpracovávány právě v rámci zmiňovaných staveb.

7.2. Pro železniční stanice Plzeň hl.n. a České Budějovice: kdy bude využíváno sektorů skutečně dle jejich smyslu, nikoli pouze v přibližném mapování vůči původním dělení stanic typu Východ: Západ – případně prosím o informaci, jak v těchto stanicích sektory fungují teď? Není tomu z pohledu cestujícího tak jako ve Švýcarsku nebo Rakousku.

K tomuto podbodu Vám sdělujeme, že ve stanici Plzeň hl.n. je již v informačním systému pro cestující uváděn sektor (rozmezí sektorů), ve kterém daný vlak zastavuje (např. 5D-F). České Budějovice jsou v současné době v přestavbě.

7.3. Jsou informační systémy Správy železnic připraveny na zobrazování řazení vlaků minimálně u nově rekonstruovaných stanic?

K tomuto podbodů Vám sdělujeme, že nově budované informační systémy jsou připraveny na zobrazení informací o řazení vlaku. Řazení vlaků je připravováno do zkušebního provozu ve stanici České Budějovice a Pardubice. Systém je připraven, projednává se datová komunikace s dopravci.

K tomu doplňujeme, že pro zobrazení informací o řazení vlaku je nutné připravit dvě věci: je třeba vyvinout a vyrobit nový typ nástupištní odjezdové tabule, která je schopna informace o řazení vlaku zobrazit. Tato tabule je již vyrobena a jak uvedeno výše, první instalace jsou v Českých Budějovicích. Dále je třeba připravit komunikační rozhraní, prostřednictvím kterého budou dopravci Správě železnic předávat data o řazení vlaků. Ze strany dopravců musí být k tomu samozřejmě ochota. Bohužel, žádný zákon nenařizuje dopravcům data předávat, takže nelze garantovat, že data dobrovolně dodají. Data by se měla předávat automaticky z informačních systémů dopravců do informačních systémů Správy železnic, státní organizace s tím, že na straně Správy železnic, státní organizace, jsou informační systémy již přizpůsobeny.

7.4. Proč nejsou příčiny zpoždění (alespoň u událostí typu srážka vlaku s osobou nebo podobně) hlášeny i v cizím jazyce?

K tomuto podbodů bodu Vám sdělujeme, že cestující je informován v cizím jazyce o zpoždění vlaku, ale bylo stanoveno, že důvod se uvádět nebude.

7.5. Plánuje Správa železnic nasadit hlasovou syntézu, čímž by byla umožněna výrazně větší variabilita hlášení?

K tomuto podbodů Vám sdělujeme, že Správa železnic, státní organizace, plánuje nasadit hlasovou syntézu. V této souvislosti již probíhají jednání k přípravě nového informačního systému se zapojením syntézy hlasu.

8. Existuje nebo plánuje se datová výměna se sousedními správami infrastruktur či na úrovni EU skrze centrální datové rozhraní tak, aby dopravci mohli zobrazovat stav u mezinárodních spojů v celé jejich trase bez nutnosti bilaterálních jednání mezi sebou?

Přestože z dotazu není patrné o jaké konkrétní výměnu informací se má jednat, předpokládáme, že se jedná o JŘ, zpoždění a podobně. Správa železnic, státní organizace, dlouhodobě spolupracuje s okolními správami infrastruktur na předávání informací buď interním způsobem nebo prostřednictvím systémů RNE. Jedná se například o informacích o aktuálním zpoždění, predikci zpoždění na státní hranici. Tato data jsou pak předávána dopravcům na základě jednotlivých smluv mezi Správou železnic, státní organizací, a dopravci, popřípadě mezi RNE a dopravci. V řadě případů je vhodné, aby spolupracující dopravci komunikovali mezi sebou a správa infrastruktury nebyla jen „tranzitní“ systém pro předání informací. Je však třeba zdůraznit, že se může jednat o citlivé obchodní informace, které patří jen dopravcům.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí, kterým bylo žádosti vyhověno, není odvolání přípustné.

Žadatel je oprávněn v souladu s § 16a InfZ podat stížnost na postup při vyřizování žádosti o informace, shledá-li důvody pro její podání vymezené v § 16a odst. 1 InfZ, a to u SŽ do 30 dnů ode dne uplynutí lhůty pro poskytnutí informace dle 14 odst. 5 písm. d) InfZ.

Mgr. František Chabičovský
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy