

Váš dopis zn.
Ze dne 4. října 2023
Naše zn. 74404/2023-SŽ-GŘ-025
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Jana Klenotová
Telefon
Mobil
E-mail

Datum 30. října 2023

Vážený pan

[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

Správě železnic, státní organizaci, (dále jen „SŽ“) byla doručena dne 4. října 2023 Vaše žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“), týkající se poskytnutí informací:

- „Beroun-Plzeň – aktuální stav rušení zrušení územní rezervy Beroun – Plzeň nebo/a výhledová výstavba novostavby trati/RS v předmětném úseku:*
 - V jakém stavu se momentálně nachází rušení územní rezervy na novou trať Beroun-Plzeň?*
 - Je jakkoli řešeno zadání Aktualizace studie proveditelnosti ramene Praha-Plzeň (případně širěji)? V nedávné době byla veřejnosti prezentovaná mapa, kde výsledné cestovní doby byly nižší, než předpokládá varianta CI schválené ASP Praha-Beroun ve vzdáleném horizontu za rok 2030.*
- Stav projektu Plzeň-Klatovy (zohlednění reálného požadovaného GVD IDPK): Dle reakce na předcházející podání a odpovědi na něj (evidovanou Správo železnic pod spisovou značkou S13009/2023-SŽ-GŘ-025) je Správě známo, že dopravní model požadovaný v rámci zakázky na tvorbu dokumentace pro další stupně přípravy revitalizace je zásadně chybný. Došlo od uvedené žádosti k jakékoli změně stavu, nápravě či existuje nová informace od objednavatelů (IDPK/POVED či Ministerstvo dopravy) ohledně řešení nevyhovujícího návrhu infrastruktury (nedostatečná kapacita pro vedení vlaků kategorie Sp)?*
- U trati Frýdlant – Ostravice byla vypsaná veřejné zakázka https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_13707.html (projekt má být financovaný z Plánu obnovy EU) na implementaci ETCS. S ohledem na prostorové a další poměry na předmětné trati by z technického hlediska mělo být i jen ve stávající stopě trati možné zvýšit nejvyšší povolenou traťovou rychlost (NTR).*
 - Existuje jakýkoli dokument, proč se v této zakázce toto neřeší?*
 - Existuje jakýkoli dokument, který by prověřoval toto zvýšení NTR?*
 - Pokud ne, existuje dokument zdůvodňující i jen částečně, proč v rámci implementace ETCS nedochází k maximalizaci i všech ostatních parametrů trati, jestliže to je bez výrazných stavebních zásahů možné? E*
 - Existuje pro daný projekt jakákoli analýza dokazující, že je nejvýhodnější použít požadované řešení namísto standardního ETCS LI? Pokud nikoli, na základě, jakých podkladů bylo rozhodnuto o poptávaném řešení?*
- V rámci veřejné zakázky „Směrodatné rychlostní profily“ [dále „SRP“] na vybraných tratích ve správě Oblastních ředitelství Správy železnic (https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_9664.html) vznikly příslušné podkladové materiály pro jejich využití při opravných a investičních akcích. Existuje*

jakýkoli dokument či stanovisko nebo jiná informace, proč nebylo příslušných SRP využito v zakázce „Oprava trati v úseku Zruč nad Sázavou – Červené Janovice“ (https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_12427.html)?

5. *Lze nějakým způsobem veřejně přistupovat k datům řazení vlaků alespoň ve stanicích, kde probíhá testování (České Budějovice, Pardubice)? Minimálně u vlaků v závazku veřejné služby by se mělo jednat o informaci ve veřejném zájmu (úhrada prokazatelné ztráty), tedy nemělo by se jednat o obchodní tajemství.*
 1. *Jakým způsobem probíhá předávka dat od dopravců ve směru ke Správě železnic? Jde o nějaký druh standardizovaného rozhraní a formát dat (například JSON/XML či jiný formát souborů/dat zasílaný Správě železnic prostřednictvím příslušného přístupového bodu REST či podobného rozhraní)? Či jakým jiným způsobem?"*

Přípisem čj. 70901/2023-SŽ-GR-O25, ze dne 13. října 2023, prodloužila SŽ v souladu s § 14 odst. 6 písm. c) InfZ lhůtu pro poskytnutí informace o 10 dní, tj. do 29. října 2023, resp. do prvního následujícího pracovního dne, tj. do 30. října 2023.

Vaší žádosti o poskytnutí informace podle InfZ **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete níže.

K bodu 1) Vám SŽ poskytuje následující informace.

Ad 1.1

Zrušení územní rezervy nové trasy v úseku Beroun – Plzeň aktuálně podléhá zapracování v rámci aktualizace ZÚR oběma dotčenými kraji, přičemž na území Středočeského kraje je aktualizace ZÚR schválena a v dohledné době by měla být i změna účinná. V Plzeňském kraji bližšími informacemi k procesu (časovému horizontu) rušení územní rezervy nedisponujeme. Pro případné upřesnění termínů Vám doporučuje obrátit se přímo na krajské úřady, které jsou též povinnými subjekty dle InfZ.

Ad 1.2

Žádná ASP odpovídající původní SP v úseku Praha-Smíchov – Plzeň neprobíhá, resp. spíše stejně tak neprobíhá nová doplňující ASP k řešení novostavby trati v tomto směru.

K bodu 2) Vám SŽ poskytuje následující informace.

V současnosti probíhají aktualizace dopravní technologie a provozního konceptu na trati, které byly stanoveny v předchozím projekčním stupni společně pro všechny investiční stavby na trati Plzeň – Klatovy, tj. „Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)“, „Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)“ a „Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)“. V této souvislosti byli znovu osloveni objednatelé dopravy, případně dopravci, s žádostí o poskytnutí výhledového rozsahu dopravy. Případná infrastrukturní opatření pro dosažení větší kapacity dráhy a stability jízdního řádu nad rámec schváleného záměru projektu budou posouzena až po vyhodnocení předmětné aktualizované dopravní technologie a provozního konceptu.

K bodu 3) Vám SŽ poskytuje souhrnně následující informace.

Vámi zmiňovaná zakázka je doplněním již vypracované dokumentace zejména o řešení náhrad železničních přejezdů, kterých je v dotčeném úseku 65. K přepracování je pak kolejové řešení v železniční stanici Ostravice s ohledem na nově řešené parkoviště v přednádražním prostoru a kolejové řešení v širé trati s ohledem na eliminaci zásahů do soukromých pozemků na úkor zásahů do pozemků ve vlastnictví obce.

V trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice dochází ke zvýšení traťové rychlosti v celém úseku, a to nově na maximálních 80 km/h; v obloucích bude rychlost zvýšena na nejméně 65 km/h. Návrh ETCS v trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je součástí již dříve vypracované

dokumentace – vzhledem k tomu, že se na něm nic zásadního nemění, nebyly na ETCS v předmětné zakázce explicitně kladeny požadavky. Zvýšení traťových rychlostí bylo navrženo společně s elektrizací předmětné trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice v rámci studie proveditelnosti, ze které je aktuálně řešení rozpracováváno navazujícími dokumentacemi.

K bodu 4) Vám SŽ poskytuje následující informace.

Pro danou akci byl ze strany Správa železniční geodézie vypracován zjednodušený projekt, který řešil návrh GPK. Návrhové rychlosti byly dvojí:

1. Stávající dle TTP.
2. Výhledová včetně V130, která byla převzata z dokumentace „*Směrodatný rychlostní profil Kutná Hora – Zruč nad Sázavou*“; zavedení těchto rychlostí však podléhalo nutnosti posouzení ostatních prvků infrastruktury, např. ověření zatížitelnosti mostů, rozhledových poměrů na přejezdech a úrovně jejich zabezpečení atd., což projektová dokumentace neřešila.

Vzhledem k finančním podmínkám nelze vždy využít ideální návrh, který nám SRP předkládá a je projektován v rovině ideálních teoretických možností. Uvedený SRP sloužil jako podklad pro vypracování projektu pro realizaci opravné akce, který vypracovala SŽ. Projekt akceptoval možnost využití stávajícího materiálu a prvků infrastruktury, který dostatečně vyhovoval provozu na této trati, méně již podmínkám zvyšování rychlostí. Limitním prvkem pro realizaci díla je finanční objem, který lze pro akci vyčlenit a zároveň ekonomicky zdůvodnit. Využití projektu SRP je u těchto typů regionálních tratí limitováno kromě jiného vysokým počtem přejezdů, jejich zabezpečením a rozhledovými poměry. V uvedeném úseku je 31 přejezdů na délce 19 km. Tyto skutečnosti zvyšování rychlosti v ucelené využitelné délce neumožňují, případné úpravy by byly finančně neakceptovatelné.

K bodu 5) Vám SŽ poskytuje následující informace.

Data o řazení vlaku jsou získávána od dopravců prostřednictvím IS Compost (SW systém SŽ) a dále doplňována z dalších informačních systémů SŽ pro získání relevantního výstupu na zobrazovacích panelech, přičemž zřízení datové komunikace znamená pro SŽ nutnou investici do několika systémů. Nejedná se o plánované řazení, jaké prezentuje dopravce na svých WWW stránkách a vývěškách, ale o aktuální stav. V současné době nemá SŽ možnost předávat data o řazení mimo své interní informační systémy a ani to nemá v plánu. Data o aktuálním řazení vlaku zatím SŽ nikomu neposkytuje, a to ani dopravcům, neboť takovou povinnost SŽ žádný zákon neukládá.

V případě vážného zájmu ze strany žadatele o data řazení vlaků, doporučuje SŽ žadateli obrátit se přímo na konkrétního dopravce a sjednat si s ním paralelní způsob předání dat z jejich informačních systémů.

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