

## Zápis

### **z 231. jednání Centrální komise MD, uskutečněného dne 14. 7. 2020 k projektům dopravní infrastruktury,**

které probíhalo na základě platné směrnice MD č. V-2/2012 „Směrnice, upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“.

#### **Seznam návrhů předložených k projednání (14. 7. 2020, od 08:00 do 10:00, videokonference)**

<b>1</b>	<b>Záměr projektu investiční akce</b>	<b>Předloženo Ministerstvu dopravy</b>	<b>Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)</b>
1.1	Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)	Ke schválení	████████
1.2	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Roudnice n. L.	Ke schválení	████████
1.3	Doplnění cvičných sálů pro CDP	Ke schválení	████████
<b>2</b>	<b>K projednání a ke schválení</b>	<b>Předloženo Ministerstvu dopravy</b>	---
2.1	Globální položky neinvestiční Správy železnic – červen 2020	Ke schválení	---
2.2	Globální položky investiční Správy železnic – červenec 2020	Ke schválení	---
2.3	Zvláštní obchodní podmínky (k Zelené knize) pro výstavbu prováděnou v rámci rezortu MD a MZ podniky Povodí a ŘVC ČR	Ke schválení	Zajišťuje odbor strategie MD (O 520)
<b>3</b>	<b>Různé</b>	<b>Předloženo Ministerstvu dopravy</b>	---
3.1	Implementace ERTMS na trati Strančice – České Budějovice	K informaci	---

**Investor/zadavatel:** Správa železnic

# Železniční infrastruktura

## 1. Záměr projektu investiční akce

### **1.1 Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)** (Délka = 50,1 km)

*Investor:* Správa železnic státní organizace

*Projektant:* SUDOP Praha a. s.

*Druh dokumentace:* Záměr projektu investiční akce.

*Předkládá se:* v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

*Místo realizace (kraj):* Plzeňský

*Předpokládaná realizace:* 01/2026 – 05/2030

*CIN:* [REDAKCE] Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = [REDAKCE] Kč (bez DPH); z prostředků EU (CEF) = [REDAKCE] Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2002 – 2030.

*ISPROFOND:* 532 352 0023

*Oponentní posudek:* Vztahuje se. Byl vypracován Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno, dne 11. 5. 2020 s níže uvedenými závěry:

#### **D Závěr**

Výsledné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity dokládají, že investice do stavby Modernizace tratí Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) se jeví z celospolečenského hlediska efektivní. Výsledné hodnoty ekonomických ukazatelů jsou uvedeny v tabulce Rozpis nákladů.

Dle změny č. 4 (ze dne 15. 9. 2015) bodu 5.2 směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2002 je reálné prokázat ekonomickou efektivitu předmětného dílčího traťového úseku v rámci celkové zpracované SP, čímž je ale samozřejmě ovlivněna relevance kalkulace, zejména v případě, že SP řeší poměrně dlouhý traťový úsek s rozdílnými technickými a provozními parametry.

#### **Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu**

V následné aktualizaci, případně dalším stupni projektové dokumentace budou řešeny, zdůvodněny nebo odstraněny připomínky uvedené v tomto posudku.

Z tohoto důvodu doporučujeme:

- posoudit srovnání výše investičních nákladů vzhledem k nákladům na srovnatelných stavebních úsecích transičních železničních koridorů, vyšší investiční náklady zdůvodnit
- analyzovat rozsah modernizace s možností snížení investičních nákladů
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky, modernizace železničního uzlu Plzeň a zbývajících etap akce Plzeň – Domažlice – st. hranice
- v uvedeném úseku dojde k vybudování nového trakčního vedení, z toho důvodu bude nutno urychleně pokračovat v dalších etapách tak, aby bylo možno využívat výhod elektrizace na celé trati Plzeň – státní hranice
- doporučujeme posoudit rozsah investic v oblasti pozemních staveb a pozemních komunikací (rekonstrukce výpravních budov), důsledně dodržovat platnou koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží
- pozitivně je třeba hodnotit výstavbu nových zastávek
- navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD na významné mezinárodní železniční trati
- koordinovat záměr projektu s aktualizací územně plánovací dokumentace
- koordinovat s ostatními investory jejich investiční záměry a v maximální míře dosáhnout synergických efektů – přeložka silnice I/26 (Stod) a obchvat Holýšov
- při dalším stupni stavební dokumentace doplnit některé chybějící údaje
- ekonomické hodnocení na celém rameni bylo provedeno na základě aktualizace Rezortní metodiky (MD 2017)
- doporučujeme zadavateli dokumentace důsledně požadovat i v dalších záměrech projektů provedení aktualizací dle Rezortní metodiky hodnocení staveb (MD 2017)

Zpracovatel posudku se domnívá, že uvedený projekt má zásadní význam pro zlepšení dopravního systému SŽDC a celé České republiky, neboť předmětný úsek je součástí variantní trasy III. TŽK. Zároveň je součástí příměstské dopravy v rámci plzeňské aglomerace a v neposlední řadě se jeví jako perspektivní z hlediska dalších kapacit v nákladní dopravě. Zpracovatel nadále upozorňuje na nutnost sledování výše investičních nákladů a v nezbytné míře jejich minimalizace. Jako doplňkový faktor je možné zdůraznit význam pro další rozvoj oblasti, dopad na zaměstnanost obyvatelstva a rozvoj turistického ruchu. Vzhledem k těmto faktům doporučujeme předmětný projekt k realizaci.

V Brně, dne 10.5. 2020



Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.  
zodpovědný zpracovatel  
Oblast železniční dopravy

Z oponentního posudku vyplývá doporučení k další přípravě a realizaci předmětné stavby. Správa železnic doporučení a závěry posudku bude akceptovat v dalším stupni projektové dokumentace.

## Základní popis situace

### Přehledná situace stavby



V roce 2015 byla Centrální komisí MD schválena ve variantě 4e SP pro stavbu „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice“. Německou stranou byla následně zpracována studie „Zrychlení spojení Mnichov – Praha“, která prověřovala možnost dosažení jízdní doby Praha – Mnichov za 4:15 hodin. Dalším vstupem do již zpracované studie byl zvýšený zájem nákladních dopravců s požadavkem na vedení až **10** párů vlaků za 24 h. V úseku Stod – Domažlice je navrženo variantní řešení rozdílné od schválené varianty 4e. V roce 2019 byla zpracována aktualizace SP, v rámci níž došlo k aktualizaci koncepce i technického řešení tratě na území ČR ve vztahu k plánovaným infrastrukturním opatřením na německém území. ASP zohlednila změny metodických postupů v oblasti ekonomického hodnocení, propočtu investiční náročnosti, posuzování dopadů na životní prostředí, elektrizaci střídavou trakční napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz a dále změny vyplývající z úprav harmonogramu realizace dílčích staveb III. TŽK.

### Popis stávajícího stavu

Trat' Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN leží na spojnici ČR a spolkové země Bavorsko. Byla vystavěna v roce 1861 v délce 70 km. Je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trat' je převážně jednokolejná, s rychlostí 80 – 100 km/h, provozovaná v nezávislé trakci, pouze v obvodu ŽST Plzeň je dvoukolejná, elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Provoz je řízen podle předpisu Správy železnic D1.

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku neodpovídají standardům požadovaným pro železniční tratě zařazené do transevropské sítě. Vybavení železniční infrastruktury významně zaostává za technickým vývojem. Objekty dopravní cesty jsou za hranicí životnosti.

*Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)* je součástí souboru 4, respektive 3 níže uvedených staveb, již schválených Centrální komisí MD, které zvýší rychlost až na 200 km/h a zkapacitní celou mezinárodní trat' tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje.

- 1) Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trat' Plzeň (mimo) – Stod (včetně); předpokládaná realizace v letech 2022 – 2026.
- 2) Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo) – *napojení v lokalitě odbočka Nová Hospoda a v ŽST Chotěšov*; předpokládaná realizace v letech 2025 – 2027.
- 3) Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – st. hranice SRN; předpokládaná realizace v letech 2022 - 2024.

### Poznámka:

Z pohledu realizace bude 3. stavba „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“ stavbou poslední. 4. stavba bude čekat s elektrizací na 3. stavbu Plzeň – Domažlice, nebo na německou stranu.

### **Předmět stavby**

Předmětem stavby je novostavba dvoukolejné elektrizované tratě v úsecích Stod – Holýšov a Blížejev - Domažlice na rychlost 200 km/h a rekonstrukce a elektrizace stávající jednokolejné tratě v úsecích Holýšov – Staňkov – Blížejev a Domažlice – odb. Pasečnice.

Na základě výsledků ASP byla CK MD schválena pro další sledování v tomto TÚ varianta 3b, která vychází z varianty 4e, kterou 3. stavba rozšiřuje o dvoukolejné úseky z varianty 5 (plná dvoukolejná a elektrizovaná trať v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN):

- 1) Nová trať Stod – Holýšov: Z důvodu požadavku na zkrácení jízdních dob a požadavku dopravní technologie na zdvoukolejnění úseku Stod – Hradec u Stodu byla ve variantě 3b navržena dvoukolejná přeložka (novostavba) v úseku ŽST Stod (mimo) – ŽST Holýšov (včetně). Na přeložce se nachází jeden rozsáhlý mostní objekt (estakáda) a jeden tunelový objekt v délce 1050 m. Délka přeložky je 5 km.
- 2) Nová trať Blížejev – Domažlice: Délka přeložky je 10 km, návrhová rychlost 200 km/h. Na přeložce se nachází jeden rozsáhlý mostní objekt délky 300 m a několik menších, včetně silničních, nadjezdů. V oblasti Blížejeva vyvolá nové směrové vedení tratě přeložku koryta říčky Zubřina v délce cca 400 m. Nově je navržen přechod stávající jednokolejné tratě na dvoukolejnou novostavbu v odb. Blížejev.
- 3) Výhybna Pasečnice II: S ohledem na potřebu zvýšení propustnosti úseku Domažlice – Česká Kubice (zejména pro zlepšení průjezdnosti úseku vlaky Nex) je ve variantě 3b navržena nová dvoukolejná výhybna Pasečnice II, s užitečnou délkou kolejí 795 m.

### Základními cíli navrhovaných stavebně technických opatření jsou zejména:

- 1) Uvedení technických parametrů železniční tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice do stavu, který odpovídá příslušné národní a evropské legislativě.
- 2) Zkrácení jízdních dob vlaků na rameni Praha – Mnichov/Norimberk.
- 3) Zajištění dostatečné kapacity infrastruktury pro další rozvoj příměstské a regionální dopravy ve směru Plzeň – Domažlice.
- 4) Vytvoření kapacitní spojnice Čech a Bavorska pro nákladní dopravu, včetně zajištění interoperability a odstranění bariér konkurenceschopnosti tohoto spojení.
- 5) Zvýšení atraktivity osobní dálkové i regionální železniční dopravy.
- 6) Zajištění minimální traťové rychlosti 100 km/h a maximální až 200 km/h, prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťové třídy zatížení D4 (hmotnost na nápravu 22,5 t)
- 7) Výstavba nových zastávek a stanic, včetně zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště a napojení na přilehlá osídlení.

- 8) Naplnění parametrů interoperability.
- 9) Zajištění průvozu nákladních vlaků délky 740 m.
- 10) Nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, umožňující nasazení systému ERTMS/ETCS úrovně 2.
- 11) Plná elektrizace 25 kV, 50 Hz.

Nově nasazené TZZ a SZZ musí umožňovat nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS/ETCS. Systém ETCS bude realizován v rámci této stavby a od uvedení do provozu předmětného TÚ se předpokládá výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS. Současně bude v rámci této stavby vybudován rádiový systém GSM-R a bude navázán na rádiový systém GSM-R na III. koridoru Praha – Plzeň – Cheb a na úsecích navazujících staveb 1. 2. a 4. Součástí stavby je i realizace dálkového ovládání předmětného TÚ z CDP Praha. PPV a RDP bude vybudováno v ŽST Domažlice.

### **Zabezpečovací zařízení**

Všechny prvky profese zabezpečovací zařízení včetně prostředků pro zjišťování volnosti budou splňovat podmínky platných TSI-CCS. TÚ mezi Stodem a Českou Kubicí bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie. TZZ bude integrováno se staničním zabezpečovacím zařízením (SSZ). Jízdy následných vlaků budou řízeny přímo systémem ETCS. ŽST budou zabezpečeny novým SZZ 3. kategorie ES. Dále budou při rozmístování prvků v kolejišti respektovány zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č. j. 20009/2018-SZDC-GR-O6 ze dne 8. 3. 2018, které řeší využití nenulové uvolňovací rychlosti vlaků, jedoucích pod dohledem ETCS. Kontrola celistvosti kolejnic bude zajišťována výhradně defektoskopickými metodami. PZZ se v úsecích s rychlostí vyšší než 160 km/h nebudou nacházet. Součástí stavby bude nový kamerový systém a místní rádiová síť.

### **Železniční svršek a spodek**

Dojde k průběžné přestavbě traťových a hlavních staničních (případně dalších staničních kolejí) v návaznosti na jejich technický stav a změnu konfigurace kolejiště. Na železničním spodku se navrhuje průběžná přestavba všech konstrukčních vrstev až po úroveň zemní pláně a realizace nového odvodňovacího systému.

### **Ekonomické hodnocení**

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno v rámci „ASP Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ (SUDOP Praha, 2019), a to metodou CBA, která byla provedena v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017. Výsledky zpracované ekonomické analýzy z ASP pro doporučenou variantu 3b jsou ERR = 5,84 %; ENPV = 1 510 849 tis. Kč; B/C = 1,108

**Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) je prokázána ekonomická efektivita.** Významným faktorem je přínos z nákladní dopravy, plánovaná elektrizace tratě a úspora času. **Hodnocený projekt lze doporučit k další přípravě a realizaci.**

### Rozpis nákladů

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt		
2	Nákup pozemků		
3	Výstavba		
4	Technologie (pro provoz dráhy)		
5	Nepředvídatelné události <sup>1)</sup>		
6	Případná úprava ceny <sup>2)</sup>		
7	Technická pomoc		
8	Propagace		
9	Dozor v průběhu stavby		
10	<b>Mezisoučet</b>		
11	(DPH <sup>3)</sup> )		
12	<b>CELKEM <sup>4)</sup></b>		

#### Poznámka:

V rámci projednávání byl paní náměstkyní vysloven požadavek, aby Správa železnic předložila Ministerstvu dopravy materiál, pojednávající o rozdílech mezi jednotlivými úrovněmi systému ETCS. Tento materiál investor doložil a je součástí tohoto zápisu (viz níže).

#### Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „*Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)*“ schvaluje bez podmínek.

## **1.2 Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Roudnice n. L.**

**Investor:** Správa železnic, státní organizace

**Projektant:** Sdružení SUDOP EU a. s. + SP Bezbariérové přístupy žst. Roudnice P“

**Druh dokumentace:** Aktualizace záměru projektu investiční akce.

**Předkládá se:** v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

**Místo realizace (kraj):** Ústecký kraj

**Předpokládaná realizace:** 11/2020 – 12/2021

**Původní CIN:** [REDAKCE] Kč (bez DPH)

**Nový CIN:** [REDAKCE] Kč (bez DPH) hrazených z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2015 – 2022  
- Navýšení CIN představuje částku ve výši [REDAKCE] Kč (bez DPH) -

**ISPROFOND:** 542 351 0003

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se.

### Historie:

Centrální komise MD dne 7. 3. 2017 schválila předmětný záměr projektu investiční akce s CIN ve výši [REDAKCE] Kč (bez DPH) bez podmínek.

### **Popis stávajícího stavu**

Jedná se o stavbu, která se nachází v ŽST Roudnice nad Labem na celostátní elektrizované dvoukolejné dráze Praha-Bubeneč – Děčín hl. n. a která je součástí 1. národního tranzitního železničního koridoru Děčín - Praha - Česká Třebová — Brno — Břeclav. Do stanice je zaústěna regionální, jednokolejná, neelektrizovaná dráha Roudnice n. L. – Straškov. Stavba leží na síti TEN-T.

Pro nástup a výstup cestujících ve stanici v současné době slouží jedno vnější, dvě úrovňová a jedno ostrovní nástupiště s výškou 200 až 300 mm nad temenem kolejnice (TK) a přístupem pouze po schodištích z podchodu, resp. z odbavovacích prostor.

### **Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu**

Cílem stavby je rekonstrukce dílčích částí stanice v rozsahu, potřebném pro dosažení úplné peronizace se zajištěním bezbariérového přístupu pomocí výtahů na všechna nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK. Stavbou bude změněna konfigurace kolejiště. Původní konstrukce podchodu bude z části vybourána a nahrazena novou. Na novém ostrovním nástupišti bude vybudováno nové zastřešení. Ve výpravní budově budou provedeny stavební úpravy ve výdejně jízdenek, úprava schodišť a nový orientační systém pro cestující, s ohledem na vyvolané úpravy nástupišť. Ze stejných důvodů bude provedena úprava trakčního vedení, úprava rozvodů NN a nové osvětlení nástupišť a podchodu. Stávající zabezpečovací zařízení bude upraveno v nejnutnějším rozsahu z důvodu změny konfigurace kolejiště. V celé železniční stanici se zřídí nový kamerový systém.

Důvodem zpracování AZP je navýšení ceny oproti původně schválenému ZP, které je způsobeno rozšířením stavby o nezbytné úpravy, včetně aktuální koordinace navazujících staveb, řešících implementaci vlakového zabezpečovače systému ETCS, včetně dálkového ovládání zařízení (DOZ) v úseku Kralupy nad Vltavou – Děčín hl. n. – st. hranice SRN. Úpravy mají také dopad do železničního svršku a spodku. Současně bude z důvodu technického stavu prodloužena staniční kolej č. 4, včetně jejího zaústění do zhlaví stanice.

### **Ekonomické hodnocení**

Bylo provedeno v souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (11/2017) a jejími Prováděcími pokyny, to znamená u staveb tohoto typu formou alternativního hodnocení MKA (Příloha 3 Rezortní metodiky - *Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek*).

Předmětný záměr projektu splňuje pro prokázání efektivity podmínky pro aplikaci MKA, v rámci níž bylo dosaženo potřebných 5,745 bodu.

**S ohledem na dosažené výsledky MKA je možno tento projekt nadále připravovat a realizovat s podporou veřejných investičních prostředků.**

### **Rozpis nákladů**

	<b>V tis. CZK</b>	<b>CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU (CÚ 2015-2022)</b>
1	Poplatky za plány / stavební projekt	
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu výstavby	
10	<b>Mezisoučet</b>	
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	

#### Poznámka:

Zástupce SFDI souhlasil s navrženým závěrem schválit předmětnou akci bez podmínek, pouze požadoval doplnit od Správy železnic vysvětlení, co je obsahem agregované položky rozpočtu *B.3.5 -Zajištění veřejných zájmů -* Kč.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že aktualizovaný záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce nástupišť a zařízení a zařízení bezbariérových přístupů v ŽST Roudnice n. L.“ schvaluje bez podmínek.

### **1.3 Doplnění cvičných sálů pro CDP**

**Investor:** Správa železnic, státní organizace

**Projektant:** Správa železnic, s. o.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

**Předkládá se:** v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

**Místo realizace (kraj):** Praha, Olomoucký

**Předpokládaná realizace:** 10/2021 – 03/2026

**CIN:** [REDAKCE] Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2020 - 2026

**ISPROFOND:** 511 352 0037

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se.

#### **Popis stávajícího stavu**

Současný způsob zajišťování odborné způsobilosti zaměstnanců, organizujících a řídících železniční dopravu nyní probíhá od 1. 1. 2020 vlastními kapacitami Správy železnic v nastaveném standardu dle základního vnitřního předpisu Správy železnic Zam1 - Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy v platném znění. Je tak splněna podmínka zajištění provozuschopnosti dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). S rozvojem dálkového řízení železniční dopravy a složitosti dopravního provozu budou kladeny také vyšší nároky na pracovníky řízení provozu. Na základě psychického vypětí, které není v současnosti nijak sofistikovaně zkoumáno, by mohlo docházet ke kolizním situacím, které by mohly vést z časového hlediska, stejně tak jako rutinní a nepredikované řízení provozu, k prodlužování jízdních dob vlaků, a tím až k psychické újmě přepravovaných osob, finanční ztrátě nákladních dopravců, případně i k hmotné škodě na majetku státu a třetích osob.

V rámci Správy železnic zajišťují dispečerské řízení na Centrálních dispečerských pracovištích (CDP) Praha a Přerov zaměstnanci prostřednictvím následujících činností:

- Běžná obsluha zabezpečovacího zařízení, včetně vedení dopravní dokumentace, rozhlasového zařízení a kamerového systému a obsluha dalších aplikací, které ovlivňují řízení provozu.
- Obsluha zařízení při poruchových stavech a mimořádnostech (např. obsazený prvek, ztráta komunikace, porucha přejezdového zařízení, eliminace ztráty šuntu).
- Obsluha sdělovacího dotykového terminálu (technologie MB, AUT, MRS, Rozhlas, GSM-R, VNC).
- Částečná součinnost s pracovištěm provozního dispečera.
- Součinnost s vozidlovou radiostanicí s funkční technologií GSM-R.
- Obsluha automatického stavění vlakových cest (ASVC) na určených úsecích.
- Základní obsluha systému ETCS na PC mimo cvičný sál CDP (zatím pouze v CDP Praha).

V současnosti není činnost řídících pracovníků sledována lektorem v potřebné míře odpovídající moderním standardům. Dále se na sledování nepodílí žádná osoba s psychologickým zaměřením. Jedná se zejména o pasivní výuku pracovníků řízení v kombinaci s využitím současných cvičných sálů. V těchto sálech jsou nyní pouze simulovány hypotetické situace řízení na schématu stanic dálkově řízených traťových úseků, respektive poruchy zabezpečovacího, či sdělovacího zařízení. Nejsou však přizpůsobovány podmínky pro vyšší zkoumání řídicího pracovníka ve stresových situacích, ani není možné dále sledovat prostředí, ve kterém je tento pracovník vystaven běžným provozním podmínkám. Taktéž v současnosti nejsou řídicí pracovníci dále systematicky vzděláváni v zaváděném systému vlakového zabezpečovacího zařízení ERTMS/ETCS.

V současnosti je v rámci každého CDP provozováno jedno školící středisko, a to v rozsahu jednoho, tzv. cvičného sálu. Tyto sály byly předmětem výstavby v letech 2014 až 2015 v Přerově a 2014 až 2016 v Praze s technickým a softwarovým vybavením, které odpovídá potřebám řízení železniční dopravy jen do jisté míry, což znamená, že školení nelze provádět věrohodně k realitě. Stávající cvičné sály na CDP jsou uspořádány shodně s dispečerskými sály, ze kterých je prováděna obsluha příslušného dálkově ovládaného zařízení (DOZ) v rámci řízení železniční dopravy. Na čelní stěně sálů jsou umístěny panely velkoplošného zobrazení a nad nimi monitory pro zobrazení kamerových záznamů. Plošné výměry stávajících cvičných sálů jsou nevyhovující a z tohoto důvodu nelze školit všechny zaměstnance konkrétní směny najednou, neboť není dostatek příslušných pracovních stolů. Není tak umožněn komplexní nácvik možných krizových situací řízení drážního provozu, a to zejména ve vztahu k rozhodovacím procesům jednotlivých dispečerů a k jejich neuropsychické zátěži. Mezi školené profese patří traťový dispečer, operátor železniční dopravy a provozní dispečer. Součástí cvičného sálu je i školitel (lektor). V současnosti jsou cvičné sály využívány pro výcvik vybraných zaměstnanců na pracovních pozicích traťový dispečer a operátor železniční dopravy, a to před zařazením na tzv. „ostrý“ dispečerský sál. Dále se tyto sály využívají pro školení zaměstnanců CDP v průběhu roku dle potřeby. Pracovní pozici provozní dispečer není možné školit vůbec. Oba cvičné sály slouží rovněž pro školení zaměstnanců na pozicích výpravčí, kteří pracují na pracovištích pohotovostních výpravčích, dále vedoucích zaměstnanců provozních obvodů a určených zaměstnanců segmentu řízení provozu oblastních ředitelství.

Na základě uvedených skutečností hrozí riziko nedostatečné přípravy a výcviku dispečerského aparátu na mimořádné situace. Neschopnost vyřešit mimořádné situace rychle a včas, pomalé rozhodování v kritické nebo nečekané situaci, obava z kritické, či mimořádné situace ještě dříve, než nastala, případně narušení plynulosti železniční dopravy, by mohlo za určitých okolností vést až ke vzniku mimořádné události.

### Navrhovaný stav

V souladu se zákonem o dráhách a jeho příslušného prováděcího předpisu jsou stanoveny podmínky pro odbornou způsobilost zaměstnanců, zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy. K dosažení a udržení odborné způsobilosti musí být zaměstnanci, zajišťující obsluhu, údržbu, opravy a kontrolu dráhy nebo drážních vozidel školeni a jejich odborná způsobilost musí být ověřena odbornou zkouškou. Podmínky pro dosažení a udržování odborné způsobilosti zaměstnanců stanovuje provozovatel dráhy a dopravce ve vnitřním předpisu o odborné způsobilosti a znalosti osob, zajišťujících provozování dráhy nebo drážní dopravy. Předpis stanoví způsob získání odborné způsobilosti, tj. průběh přípravy k odborné zkoušce a průběh vlastní zkoušky i systém pravidelného školení, a to podle pracovních činností (viz předpis Zam1, zmíněný výše).

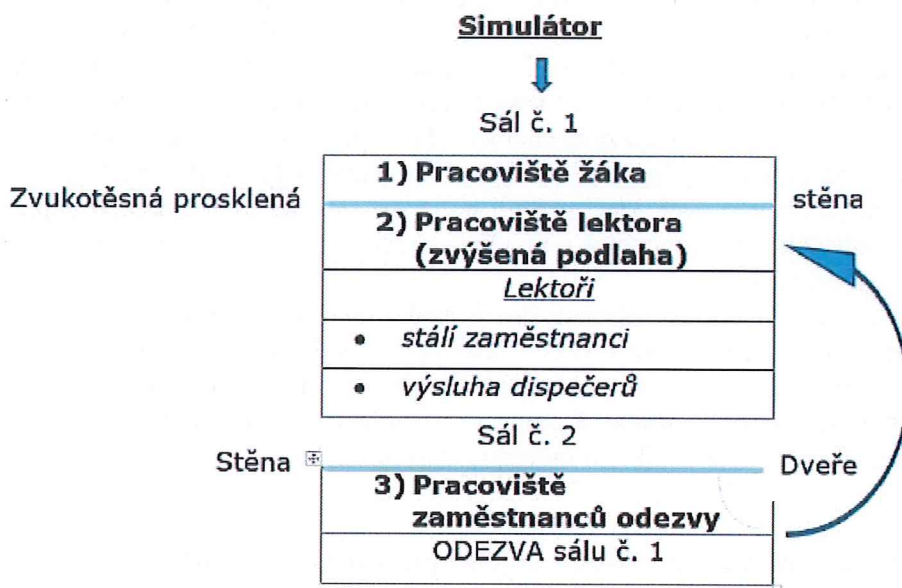
Aby bylo možné řádně splnit výše uvedená ustanovení zákona o dráhách, musí být CDP Praha a Přerov dovybaveno ve smyslu moderních standardů řízení železničního provozu. Projektové řešení tak umožní kromě pravidelného školení i výcvik nových zaměstnanců, přicházejících z vnějšího prostředí, kteří splní vstupní předpoklady. Na cvičných sálech CDP bude realizována příprava nových zaměstnanců řízení provozu formou kurzů a individuální přípravy, školení pro rozšiřování kvalifikace, pravidelné školení a nástavbové školení zaměstnanců CDP a vybraného okruhu zaměstnanců OŘ. S výhledem od roku 2021 bude v provozu školící středisko v Pardubicích s dopravním sálem, kde budou probíhat především kurzy pro nové zaměstnance. Dopravní kvalifikaci na úseku řízení provozu a úseku provozuschopnosti dráhy má cca 12 500 zaměstnanců. V současné době je z uvedeného počtu třeba na cvičných sálech CDP proškolenat cca 900 zaměstnanců. Jedná se o zaměstnance CDP s pracovní činností traťový dispečer a operátor železniční dopravy, zaměstnance OŘ s pracovní

činností výpravčí DOZ, PPV. Dále se plánuje pravidelné školení vedoucích zaměstnanců úseku řízení provozu, včetně zaměstnanců provozní kontroly a lektorů. S výhledem dalšího rozvoje dálkového řízení provozu a modernizací starších typů zabezpečovacích zařízení se uvedený počet zaměstnanců bude zvyšovat. K zajištění těchto potřeb je nezbytné dobudovat stávající cvičné sály následovně:

Sál č. 1 – *výcvikový a zkušební – pracoviště frekventanta a pracoviště lektora* (frekventanti, lektori, zkušební komisaři).

Sál č. 2 – *doprovodný – pracoviště zaměstnanců odezvy* (zaměstnanci zúčastnění na organizování, řízení a provozování drážní dopravy).

Při vzájemném technickém, technologickém a komunikačním propojení obou sálů (3 pracoviště) zajišťuje sál č. 2, odezvu sálu č. 1 (viz obr. č. 1 v Příloze K1).



**Obr. č. 1**

Účelem projektu je návrh výuky a zajištění celkové připravenosti dispečerů pro potřeby dálkového řízení železničního provozu. Základem této koncepce výuky je posunutí učení jednotlivců na hranici určité normy zkušeného pracovníka a dosažení kvalitní přípravy zaměstnanců s využitím praktických zkušeností. Jedná se o plnou provázanost teoretické přípravy a praktických vstupů prostřednictvím simulátor a trenažérů řízených oblastí CDP. Předpokládá se užší propojení teoretických znalostí s provozní praxí pomocí tréninku dovedností. Traťoví dispečerů a výpravčí mají v železničním provozu jednu z rozhodujících rolí a mají odpovědnost nejen za bezpečnou jízdu vlaků, ale i za bezpečnost dalších osob pohybujících se v obvodu dráhy. Proto je nutné pro tuto profesi vytvořit systém školení zaměřený na opakovací a periodická školení za účelem udržení a ověřování odborných znalostí. Tento způsob školení bude součástí jednotného komplexního vzdělávacího systému s jasně definovanými standardy, jak je uvedeno v materiálu „Jednotná rezortní vzdělávací koncepce v oblasti řízení a organizace provozu na železniční dopravní cestě (ŽDC)“ (viz níže), který je předběžně odsouhlasen úsekem náměstka generálního ředitele pro řízení provozu Správy železnic a který je nedílnou součástí tohoto záměru projektu.

Cvičné sály umožní rovněž laboratorní testování nových verzí provozních aplikací a jejich vzájemné komunikace. Dále pak bude umožněno testování významných procesů ve vztahu k obsluze a podobně.

Předpokládá se rozšíření stávajících cvičných sálů na funkční oblasti:

### 1) Oblast výuková - výcviková

Tato oblast umožní flexibilní simulaci železničního provozu jak individuální, tak globální, a s tím spojenou výuku a výcvik na jakékoli řízené oblasti, realizované toho času na příslušném CDP, včetně vzájemných vazeb na okolní řízené oblasti a současně všechny složky, vstupující do procesu organizování a řízení železniční dopravy. Toto s využitím a následnou aplikací všech dostupných technických, technologických, legislativních a psychologických prostředků, ve smyslu zákona o dráhách a jeho prováděcího předpisu – vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění, předpisu SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu, předpisu SŽDC Zam1, atd.

### 2) Oblast zkušební

Tato oblast umožní operativní zkoušení veškerých provozních a dopravně technologických souvislostí, včetně vazeb na příslušné odborné složky, a to na jednotlivých pracovištích ve smyslu všech dotčených předpisů, vyhlášek a zákonů.

### 3) Oblast výzkumná – vývojová

Tato oblast umožní provádění a realizování výzkumu a vývoje tak, aby jeho výsledky mohly být aplikovány do řízení železničního provozu a dopravy, s cílem ulehčit práci dispečerskému aparátu, a tím zvýšit celkovou plynulost a bezpečnost železničního provozu (např. povelování z plochy, velké monitory, lineární sestava monitorů, ekonomické výpočty, vázané na způsob řízení jízdy vlaků dispečerem atd.). Tímto způsobem je sledováno naplnění koncepce, zaměřené na výcvik rozhodovacích procesů (mozek a řeč) v linii dispečer – provoz + všichni rozhodující zaměstnanci, zúčastnění na organizování a řízení železniční dopravy. Z technického a technologického hlediska se jedná o otevřený systém ve smyslu nezbytné aktualizace dat.

Z uvedených skutečností vyplývá, že realizace předmětného záměru projektu sniží pravděpodobnost výskytu mimořádných událostí.

## **Ekonomické hodnocení**

Bylo provedeno v souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (11/2017) zjednodušenou formou textové zprávy v souladu s Prováděcími pokyny této metodiky, dle části IV. Odlišné postupy, bodu 2 p): stavby k odstranění zdrojů ohrožení provozuschopnosti dráhy, jelikož se primárně jedná o technologickou stavbu, jejíž dopady v rámci řízení dopravy (plynulost drážní dopravy, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu) se nedají jednoduše determinovat z důvodů obtížné predikce vývoje poklesu celospolečenských negativních dopadů.

### Dosažené cíle:

- a) Projekt je podstatnou součástí komplexních opatření k udržení vysoké míry provozuschopnosti dráhy a naplňuje dlouhodobou strategii Ministerstva dopravy.
- b) Projekt naplňuje legislativní požadavky na dosažení a udržení odborné způsobilosti zaměstnanců, zajišťující obsluhu, údržbu, opravy a kontrolu dráhy nebo drážních vozidel, kteří musí být na danou činnost školeni, a jejich odborná způsobilost musí být ověřena odbornou zkouškou

- c) Realizace projektu umožní operativní zkoušení veškerých provozních a dopravně technologických souvislostí, tedy analýzu různých dopravních scénářů a z nich vyplývajících specifických situací.

Z výše uvedených důvodů má realizace tohoto projektu opodstatnění a je možné ho doporučit k dalšímu stupni zpracování.

#### Rozpis nákladů

Zařazení nákladů	Celkové náklady (A) [ Kč ]
1. Poplatky za plány/stavební projekt	
2. Nákup pozemků	
3. Výstavba	
4. Stroje a zařízení	
5. Nepředvídatelné události	
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	
7. Propagace	
8. Dozor v průběhu výstavby	
9. Technická pomoc	
<b>10. Mezisoučet</b>	
11. DPH	
<b>12. CELKEM</b>	

## **Jednotná rezortní vzdělávací koncepce v oblasti řízení a organizace provozu na železniční dopravní cestě (ŽDC)**

Ministerstvo dopravy se dlouhodobě zabývá novým fenoménem, kterým je **provozně-technologické a s tím úzce související psychické** zatížení zaměstnanců, podílejících se na řízení a organizování drážní dopravy na ŽDC, zejména pak dálkovým způsobem, a to s dopadem na bezpečnost a plynulost železničního provozu. V této souvislosti Ministerstvo dopravy vykonalo státní dozory ve smyslu plnění příslušného § 46s zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na pracovištích CDP Praha a Přerov, v rámci nichž byl zmíněný fenomén potvrzen. Proto přistoupilo ke spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno a Správou železnic v rámci řešení několika výzkumných projektů v oblasti řízení dopravy. Jednalo se o projekty TB0100MD074 (Koncepční záměr řízení železničního provozu na tratích ve vlastnictví státu – České republiky), TB400MD001 (Stanovení neuropsychických, technických a technologických parametrů pro bezkolizní výkon služby dispečerského aparátu) a TL01000270 (Tvorba komplexního systému řízení železničního provozu v ČR), který probíhá v současné době etapovitě od roku 2018 s termínem dokončení v roce 2021. Jednotlivé části tohoto projektu se zabývají vzdělávací koncepcí, psychologickými aspekty a podrobnostmi, týkajícími se metodiky výuky a technického zázemí pro zajištění vzdělávacího a výcvikového procesu. Posledně jmenovaný projekt využívá a současně završuje dosud provedené aktivity v oblasti řízení železničního provozu u předcházejících dvou projektů.

Z uvedených důvodů projevila státní organizace Správa železnic (v minulosti Správa železniční dopravní cesty, s. o.) již v roce 2017 zájem o uvedenou problematiku, a to dokumentem „Potvrzení zájmu o výsledky projektu – „Letter of Intent“ ze dne 22. 9. 2017, podepsaným generálním ředitelem SŽDC, s. o., a to právě ve vztahu k výše uvedenému rozhodujícímu projektu „Tvorba komplexního systému řízení železničního provozu v ČR“. Manažer infrastruktury v této souvislosti uvedl, že: *Vzhledem k dosud realizovaným změnám v organizaci řízení železniční dopravy v ČR vyvstává zvýšená potřeba věnovat pozornost problematice lidského faktoru a obecně lidských zdrojů. Jako do budoucna problematická se jeví především otázka organizace práce dispečerů, jejich přetížení, potíže v komunikaci uvnitř dispečerských pracovišť i mezi dispečerskými pracovišti a dalšími organizačními jednotkami, podílejícími se přímo, či nepřímo na řízení dopravy. Z dlouhodobého hlediska se může stát závažným problémem nábor nových dispečerů, a tím i dlouhodobé zajištění personálního pokrytí všech klíčových činností. Navrhovaný projekt*

se zabývá všemi problematickými oblastmi činnosti dispečerů a kombinuje lidský faktor s technickými a organizačními aspekty. Pro naši organizaci mohou být výsledky projektu cenným metodickým podkladem jak pro organizační změny, tak i pro změny v oblasti SW a také systému řízení lidských zdrojů. Aplikační garanci k tomuto projektu zajišťuje Ministerstvo dopravy ve smyslu dopisu č. j. 167/2019-710-VV/1 ze dne 19. 9. 2019, jmenovitě odbor infrastruktury a územního plánu MD (O 910).

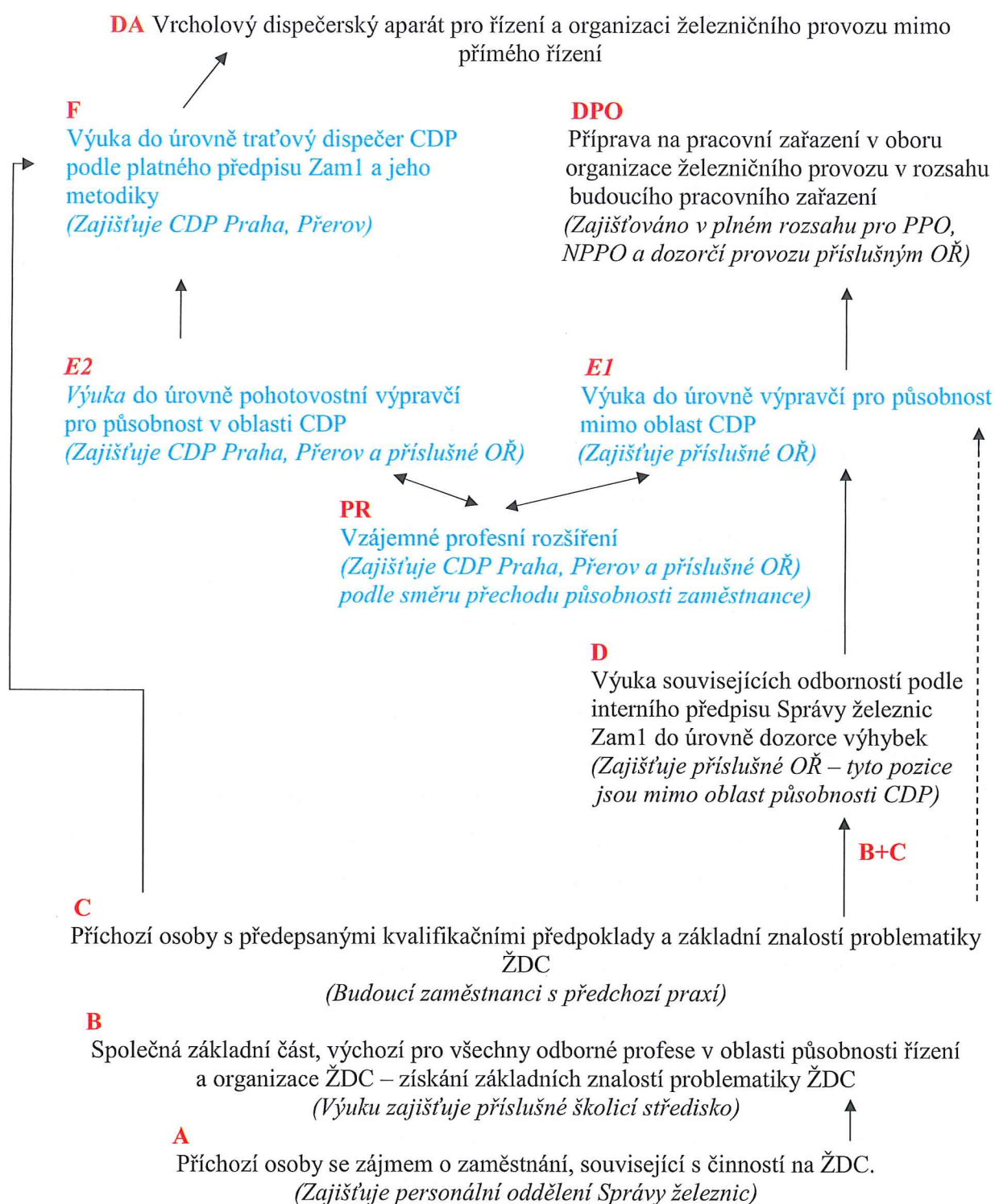
Všechny zmíněné projekty a jejich dílčí části potvrdily skutečnost, že výše uvedený fenomén s sebou přináší vysoké nároky na zaměstnance, podílející se na činnostech železniční dopravní cesty (např. dozorce výhybek, výpravčí, dispečery, operátory a další), především v psychické zátěži, která následně ovlivňuje jejich rozhodovací a úsudkové schopnosti. V případě, že by tyto schopnosti nebyly u těchto pracovníků plnohodnotné, byla by zásadním způsobem ohrožena plynulost, výjimečně pak i bezpečnost železničního provozu.

Závěry zmíněných výzkumných projektů zároveň poukázaly na nezbytnost věnovat se těmto zaměstnancům v rámci **profesního vzdělávání formou výuky a výcviku**, a to nejen během jejich aktivního pracovního období, ale již dříve, než nastoupí do tzv. „ostrého“ provozu. K tomuto cíli je nezbytné v rámci **jednotné rezortní vzdělávací koncepce** zajistit **příslušnou odpovídající technickou a technologickou základnu** ve všech center výuky. (V této souvislosti je Správou železnic, s. o. předkládán Ministerstvu dopravy záměr projektu investiční akce „Doplnění cvičných sálů pro CDP“, který musí již respektovat podmínky a nároky, stanovené danou vzdělávací koncepcí a požadavky na vyučovací a výcvikový proces, a to včetně vazby na veřejné investiční prostředky).

Jedná se o zajištění celkové provozní připravenosti celého profesního spektra zaměstnanců, podílejících se na činnosti v rámci řízení a organizace železniční dopravní cesty. Základem jednotné rezortní vzdělávací koncepce je **posunutí učení frekventantů na hranici určité normy zkušeného pracovníka a dosažení kvalitní přípravy zaměstnanců s využitím praktických zkušeností**. Zajistí se tak plná provázanost provedení teoretické přípravy s použitím klasické výuky, vycházející z činnosti výukových simulátorů (např. registr výukových materiálů, atd.) a praktických obslužných postupů, zajišťovaných prostřednictvím trenažérů provozních oblastí v rámci CDP.

### **Koncepce jednotného rezortního vzdělávání a získávání odborné způsobilosti v oblasti řízení a organizace provozu na ŽDC**

## Základní pyramidální schéma modifikovaného způsobu profesní přípravy v oblasti řízení a organizace provozu na ŽDC



Poznámka:

Černý text = frekventanti neobsluhují trenažery zabezpečovacího zařízení, trenažery ostatních zařízení obsluhují

Modrý text = frekventanti obsluhují trenažery zabezpečovacího zařízení, včetně trenažerů ostatních zařízení

Šipky = mají význam pouze postupový (hierarchický), nikoli časový

**Oblastní ředitelství (OR)** zajišťují příslušnou výuku pouze organizačně, technické zázemí a vybavení se pro příslušnou výuku, včetně zkoušek, předpokládá v případě využití veřejných investičních prostředků zajistit postupně, a to pouze ve školicím středisku Správy železnic v Pardubicích.

-----> Výhledový stav

### Význam jednotlivých položek

#### A Příchozí osoby se zájmem o zaměstnání, související s činností na ŽDC

V této položce jsou zahrnuty osoby se zájmem o zaměstnání v oblasti působnosti řízení a organizace železniční dopravy na ŽDC, které splňují vstupní kvalifikační předpoklady, stanovené příslušnými, k problematice vztahnými dokumenty, jako např. stupeň vzdělání, zdravotní a smyslová způsobilost, atd. a které přicházejí ze školy nebo tzv. „z ulice“.

#### B Společná základní část, výchozí pro všechny odborné profese v oblasti působnosti řízení a organizace ŽDC

Výuková činnost, uváděná v této položce, je zaměřená na základní seznámení s oblastí působnosti ŽDC v celém jejím spektrálním rozložení. V rámci této výuky je možno modifikovat konkrétní zaměření uchazečů o zaměstnání ve směru zájmu jejich činnosti v působnosti ŽDC (např. změna volby v oblasti řízení provozu na oblast činnosti v působnosti infrastruktury, např. vstupní kabinet bezpečnosti práce, požární ochrana apod.).

#### C Příchozí osoby s předepsanými kvalifikačními předpoklady a základní znalostí problematiky ŽDC

V této položce jsou zahrnuty osoby, které již v nějaké oblasti působnosti ŽDC působily a projevíly zájem o změnu pracovního zařazení s přechodem do oblasti řízení a organizace železničního provozu. Podmínkou, požadovanou pro budoucí činnost, je odpovídající stupeň předchozího vzdělání v oblasti působnosti ŽDC a zdravotní a smyslová způsobilost.

D Výuka souvisejících odborností podle interního předpisu Správy železnic Zam1 do úrovně dozorce výhybek pro působnost mimo oblast CDP

V této položce je uveden výukový proces, po jehož absolvování a závěrečné zkoušce získá frekventant odbornou způsobilost, opravňující ho k samostatné činnosti v odpovídajícím rozsahu lokálního řízení a organizace železničního provozu (např. výhybkář, signalista, hláskář, hradlař, dozorce výhybek, atd.). Výuka bude probíhat v souladu se stávajícím interním předpisem Správy železnic Zam1 a dalšími oblastně a působnostně vztažnými dokumenty. V rámci vyučovacího procesu budou použity dostupné technické pomůcky, výukové trenažéry a stávající dopravní sály, které jsou v působnosti příslušných odborných školicích středisek Správy železnic, s. o. a příslušných odborných škol.

E1 Výuka do úrovně výpravčí pro působnost mimo oblast CDP

V této položce je uveden vyučovací proces, po jehož absolvování a závěrečné zkoušce získá frekventant odbornou způsobilost, opravňující ho k samostatné činnosti v odpovídajícím rozsahu lokálního řízení a organizace železničního provozu výpravčí. Výuka bude probíhat v souladu se stávajícím předpisem Správy železnic Zam1 a dalšími oblastně a působnostně vztažnými dokumenty. Vyučovací proces bude organizačně zajišťovat výuková organizace podle jednotné výukové koncepce, platné pro všechna centra výuky. V rámci vyučovacího procesu budou použity dostupné technické pomůcky a výukové trenažéry. Vzhledem k tomu, že se v tomto výukovém směru prolíná znalost obsluhy sdělovacích a zabezpečovacích zařízení analogového provedení (mechanické, elektromechanické, apod.) i elektronického (digitálního) provedení (zařízení jednotného obslužného pracoviště – JOP), bude nezbytné organizovat výuku následovně:

- Systémy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v analogovém provedení – výuka bude zajištěna prostřednictvím stávajících možností (např. stávající dopravní sály ve vlastnictví Správy železnic, smluvní využití dopravních sálů jiných organizací (školy, školicí střediska apod.).
- Systémy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v digitálním (elektronickém) provedení – výuka bude zajištěna prostřednictvím nových trenažérů JOP, které budou vytvořeny a řízeně využívány ve zvolené výukové oblasti (školicí středisko Pardubice). Uvedené trenažéry budou koncepčně řešeny stejným způsobem jako trenažéry provozované u CDP. Z důvodu jednotnosti výuky bude v rámci pracovního prostředí trenažéru použita realita jedné virtuální ŽST, včetně odpovídajících přilehlých

traťových úseků, s možnou obměnou konfigurace kolejíště. Toto řešení umožní provádět jednotnou výuku, která bude vymezovat jednoznačnou a rovnocennou přípravu frekventantů a současně neovlivnitelné posouzení jejich odborné přípravy.

Uvedený vyučovací proces bude zapojen do jednotného systému Správy železnic (výukové registry, apod., a to ve smyslu záměru projektu investiční akce „*Doplnění cvičných sálů CDP*“.

#### E2 Výuka do úrovně pohotovostní výpravčí pro působnost v oblasti CDP

V této položce je uveden vyučovací proces, po jehož absolvování a závěrečné zkoušce získá frekventant odbornou způsobilost, opravňující ho k samostatné činnosti v odpovídajícím rozsahu profese pohotovostní výpravčí se specializovanou činností řízení a organizování železničního provozu v oblasti působnosti úsekového řízení CDP. Výuka bude probíhat v souladu s modifikovaným předpisem Správy železnic Zam1 a dalšími oblastně a působnostně vztahnými dokumenty. V rámci vyučovacího procesu bude použito dostupných technických pomůcek a vzhledem k jednotnosti technického řešení použitého sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, také nově koncipovaných výukových trenažérů ve smyslu záměru projektu investiční akce „*Doplnění cvičných sálů CDP*“. Z důvodu jednotnosti výuky bude v rámci pracovního prostředí trenažéru použita aktuální realita příslušného CDP se zvolenými úseky řízené oblasti. Toto řešení umožní provádět jednotnou výuku, která vymezení jednoznačnou a rovnocennou přípravu frekventantů pro místní i dálkové řízení konkrétních úseků řízené oblasti z pohledu pohotovostního výpravčího (např. porucha dálkového ovládání, údržba, výluky, atd.) a neovlivnitelné posouzení jejich odborné přípravy.

#### PR Vzájemné profesní rozšíření

V této položce je zahrnuta možnost a způsob rozšíření odborné způsobilosti osob s příslušnou předchozí kvalifikací, které přecházejí do oblasti jiného směru a způsobu řízení a organizace ŽDC. Vyučovací proces bude zajišťován CDP Praha, Přerov a příslušným OŘ podle směru přechodu působnosti zaměstnance. Výuková organizace bude následně potřebnou výuku provádět, včetně závěrečného ověření příslušné způsobilosti. V rámci vyučovacího procesu budou použity dostupné technické pomůcky a výukové trenažéry.

#### DPO Příprava na pracovní zařazení v oboru organizace železničního provozu v rozsahu budoucího pracovního zařazení

V této položce je uveden vyučovací proces, po jehož absolvování získá frekventant odbornou způsobilost, opravňující ho k samostatné činnosti v odpovídajícím rozsahu organizace

železničního provozu v přidělené lokalitě (např. dozorčí provozu, apod.). Výuka bude probíhat v souladu se stávajícím předpisem Správy železnic Zam1 a dalšími oblastně a působnostně vztažnými dokumenty. Vyučovací proces bude probíhat podle jednotné výukové koncepce, platné pro všechna centra výuky. V rámci vyučovacího procesu budou použity dostupné výukové trenažéry, zaměřené zejména na ověření odborné způsobilosti, morálně volních vlastností a psychické odolnosti, potřebné pro budoucí činnost.

#### F Výuka pro zaměstnance v personální nomenklatuře CDP do úrovně traťový dispečer CDP

V této položce je uveden vyučovací proces, po jehož absolvování a závěrečné zkoušce získá frekventant odbornou způsobilost, opravňující ho k samostatné činnosti v odpovídajícím rozsahu profese traťový dispečer se specializovanou činností řízení a organizování železničního provozu v oblasti působnosti úsekového řízení CDP. Výuka bude probíhat v souladu s modifikovaným předpisem Správy železnic Zam1 a dalšími oblastně a působnostně vztažnými dokumenty. V rámci vyučovacího procesu budou použity dostupné technické pomůcky a vzhledem k jednotnosti technického řešení použitého sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, také nově koncipované výukové trenažéry ve smyslu záměru projektu investiční akce „*Doplnění cvičných sálů CDP*“. Z důvodu jednotnosti výuky bude v rámci pracovního prostředí trenažéru použita aktuální realita příslušného CDP se zvolenými úseky řízené oblasti. V rámci výuky bude rovněž využito trenažérové oblasti, určené k rozvoji a ověření morálně volních vlastností a psychické odolnosti, potřebné pro budoucí činnost. Toto řešení umožní provádět jednotnou výuku, která vymezí jednoznačnou a rovnocennou přípravu frekventantů pro řízení konkrétních úseků řízené oblasti z pohledu traťového dispečera (plnohodnotné řízení a organizace provozu v přidělené části řízené oblasti) a neovlivnitelné posouzení jejich odborné přípravy.

#### DA Vrcholový dispečerský aparát pro řízení a organizaci železničního provozu mimo přímého řízení

V této položce je zahrnuta výuka osob s příslušnou předchozí kvalifikací, které přecházejí do oblasti vrcholového organizačního řízení ŽDC. Výuka bude spočívat v přesné definici základních provozně organizačních situací, vyskytujících se v budoucí pracovní oblasti. V rámci výuky bude rovněž vhodně využito trenažérové oblasti, určené k rozvoji a ověření morálně volních vlastností a psychické odolnosti, potřebné pro budoucí činnost.

## **Závěrečné shrnutí**

Vyučovací, výcvikový a inovační proces je v rámci vzdělávací koncepce zajišťován v úrovni lektori – simulátory – trenažéry – frekventanti.

Simulátory (automaty) slouží k zajištění veškerých činností, souvisejících s přípravou výuky a výukových scénářů, včetně aktualizace a archivace dat a příslušné dokumentace (předpisy, výkresy atd.), ale i archivace a záznamy o lektorech a frekventantech v rámci protokolů o výcviku a zkouškách.

Trenažéry slouží k obsluze reálného zařízení v reálném čase dle výukových scénářů, daných na vyžádání lektorem prostřednictvím simulátorů nebo požadavkem samotného lektora. Z uvedeného je zřejmá jednoznačná vzájemná provázanost mezi simulátory a trenažéry, čímž bude dosaženo jednotného přístupu k předmětnému vyučovacímu procesu.

Z výše uvedených a zjištěných skutečností jednoznačně vyplývá správnost postupu navržené koncepce jednotného rezortního vzdělávání a získávání odborné způsobilosti v oblasti řízení a organizace provozu na ŽDC.

Aby bylo dosaženo jednotnosti a plnohodnotné účinnosti rezortního vzdělávání v této oblasti, je nezbytná úprava stávajícího systému ve směru vymezení jednotného směru a způsobu pedagogického procesu, který zajistí rovné podmínky, platné pro získání a udržení odborné způsobilosti ve všech pracovních úrovních.

Předložená „*Jednotná rezortní vzdělávací koncepce v oblasti řízení a organizace provozu na železniční dopravní cestě*“ je z hlediska Ministerstva dopravy plně v souladu s cíli zajišťování a rozvoje lidských zdrojů státní organizace Správa železnic.

Současně tato koncepce determinuje způsob výuky, spojené s příslušným pedagogickým procesem, včetně technického a technologického vybavení v rámci záměru projektu investiční akce „*Doplnění cvičných sálů CDP*“. Následně na základě praktických zkušeností s provozováním těchto cvičných sálů bude možné i případně upravit předmětnou vzdělávací koncepci.

### Poznámka – vyjádření Správy železnic:

Úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu vyslovil s předmětnou vzdělávací koncepcí souhlasné stanovisko (viz níže).



po 13.07.2020 11:50

Tuma Vladimír, Ing., MBA <TumaV@spravazeleznic.cz>

RE: Jednotná rezortní vzdělávací koncepce

Komu ■ Řehák Petr Mgr.

Dobrý den,

děkuji Vám za zaslání. S touto verzí souhlasíme.

S pozdravem

**Ing. Vladimír Tuma, MBA**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

odborný poradce  
úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

T +420 972 235 502

M +420 602 289 022

E tumav@spravazeleznic.cz

spravazeleznic.cz

**Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že:**

- a) Záměr projektu investiční akce „*Doplnění cvičných sálů pro CDP*“ schvaluje s podmínkou, že Správou železnic bude v dalším stupni přípravy (DÚR) jednoznačně vydefinováno technicko-uživatelské provedení výukového simulátoru, včetně investičních nákladů a tato dokumentace bude předložena odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) k připomínkám.
- b) Schvaluje související materiál „Jednotná rezortní vzdělávací koncepce v oblasti řízení a organizace provozu na železniční dopravní cestě (ŽDC)“.

## 2. K projednání a ke schválení

### **2.1 Globální položky neinvestiční Správy železnic – červen 2020**

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic svým dopisem zn.: 38800/2020-SŽ-GR-O15 ze dne 17. 6. 2020, Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „Globální položky neinvestiční Správy železnic – červen 2020“. Jedná se o aktualizaci seznamu neinvestičních podakcí, financovaných z globálních položek „**Správa železnic celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba (mimo síť TEN-T)**“, **ISPROFOND 500 312 0047** a „**Správa železnic celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba, včetně cyklické údržby (vybraná síť TEN-T)**“, **ISPROFOND 500 312 0048**. Materiál byl rozeslán k dílčímu posouzení O 130, 520, 430, 710 MD a SFDI. (**Kompletní materiál** je přiložen v elektronické podobě).

Předmětem aktualizace je:

- Návrh na zařazení nových akcí
- Návrh navýšení CNN vybraných akcí nad 20 mil. Kč

Ostatní ve smyslu níže uvedeného:

#### Část BUDOVY

Dne 2. 6. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část BUDOVY v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí [REDAKCE] Kč. Předpokládané náklady nových podakcí části BUDOVY jsou ve výši [REDAKCE] Kč, změny předpokládaných nákladů již schválených podakcí činí [REDAKCE] Kč (z toho změny: v kompetenci investora [REDAKCE] Kč, předkládané ke schválení CK MD [REDAKCE] Kč. Celková změna předpokládaných nákladů činí tedy [REDAKCE] Kč, z toho celkové změny ke schválení CK MD v části BUDOVY činí [REDAKCE] Kč. Přehled změn je uveden v příloze 2.

Celkové předpokládané náklady akcí zařazených v plánu oprav a údržby – část BUDOVY činí celkem [REDAKCE] Kč bez DPH.

#### Část INFRASTRUKTURA

Dne 2. 6. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí [REDAKCE] Kč. CK jsou nyní předkládány ke schválení tyto změny: Předpokládané náklady nových podakcí části INFRASTRUKTURA jsou ve výši [REDAKCE] Kč. Změny nákladů stávajících akcí jsou ve výši [REDAKCE] Kč. Celkové změny ke schválení CK MD v části INFRASTRUKTURA činí [REDAKCE] Kč. Přehled změn je uveden v příloze 1. V plánu byly dále ukončeny akce ve výši [REDAKCE] Kč, zrušeny akce ve výši [REDAKCE] Kč a provedeny změny v kompetenci investora v souhrnné výši [REDAKCE] Kč.

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA činí nově celkem [REDAKCE] Kč bez DPH. Upozorňuje se, že se jedná o předpokládané celkové náklady akcí na několik let, nikoli o alokaci finančních prostředků na konkrétní rok. Roční náklady jsou závislé na finančních prostředcích poskytnutých v souladu se smlouvou se SFDI.

**Dále byly předloženy:**

**A) Aktualizace popisu neinvestičních podakcí:**

ACNN v mil. Kč

- 1) Oprava tratě v úseku Ledeč nad Sázavou – Vlastějovice – I. etapa
- 2) Oprava tratě v úseku Kladno – Řevničov
- 3) Oprava tratě v úseku Olbramovice – Kosova Hora.
- 4) Oprava výhybek v dopravně Bošice a oprava tratě v úseku Bošice – Kouřim

Celkem:

**B) Popisy neinvestičních podakcí:**

CNN v mil. Kč

- 1) Oprava tratě v úseku Nezamyslice - Olomouc
- 2) Oprava kolejí výhybek v ŽST Olomouc hl. n.
- 3) Oprava EOv v ŽST Ostrava-Kunčice
- 4) Oprava tratě v úseku Zruč n. Sázavou – Vlastějovice
- 5) Oprava tratě v úseku Louny – Radonice nad Ohří
- 6) Oprava tratě v úseku Štědrá – Toužim, Otročin – Bečov

Celkem:

Σ Celkem:

Připomínky byly vzneseny O 130 a 520 MD a SFDI:

Připomínky O 130 MD (černý text) a stanovisko SŽ (červený text):

U akce 645200020, Oprava GPK, broušení výhybek a kolejnic - Praha hl. n. Nové spojení: není zřejmý předpokládaný termín zahájení a ukončení akce (uvedeno 01. 03. 2021 – 15. 12. 2020)

Správný termín realizace je 01. 03. 2021 – 15. 12. 2021, byl to překlep. Datum je již v naší evidenci opraveno.

*O 130 MD považoval svou připomínku za uspokojivě vypořádanou.*

Připomínky O 520 MD (černý text) a stanovisko SŽ (červený text):

Úvod:

Obsah tabulky a způsob vyplňování je dohodnut s odborem O910 MD. Jedná se o seznam všech schválených akcí v plánu oprav a údržby. Jednotlivé akce jsou chápány jako rozsahy prací, které budou realizovány na základě jednoho výběrového řízení. Drobnější opravné práce jsou tedy slučovány dle jejich zaměření do jedné větší akce. Rozhoduje odborné zaměření akce, nikoli lokalita (řešeno v rámci obvodu jednoho OŘ). Práce v rámci jedné akce tedy mohou být i na více tratích. Neadresné akce jsou řešeny formou rámcových dohod. V rámci jedné neadresné akce může být uzavřeno více rámcových dohod na různé specializace. Zde byl požadavek MD na snížení samostatných položek na údržbu. Skutečné náklady jsou pak při zaúčtování přiřazovány konkrétním tratím a úsekům.

Všeobecné dotazy:

Z dlouhodobého hlediska nepovažujeme za správné následující:

1. Výrazný rozdílný poměr neadresných akcí vůči adresným v rámci jednotlivých OŘ. V tabulce je uveden přehled všech schválených akcí a jejich celkových předpokládaných nákladů. Neadresné akce jsou řešeny formou rámcových dohod a uvedené předpokládané náklady akce jsou chápány jako maximální. Z těchto dohod se čerpá průběžně dle aktuálních potřeb. Náklady nejsou obvykle dočerpány

do plného schváleného limitu. Uvedené náklady se netýkají pouze jednoho roku, ale jedná se o náklady i za více let. Zde může dojít ke zkreslení poměru adresných a neadresných akcí. Některá OŘ uzavírají rámcové dohody na delší období (tj. na vyšší částky), náklady se do přehledu berou celkovou částkou. Jiná OŘ mají období rámcových dohod kratší. Akce pro další období tudíž zatím nemají schváleny do plánu oprav a údržby a mají nižší náklady na neadresné akce.

2. Vyplňování do sloupce „Trať TEN-T ano/ne“ slovíčko kombinace, správně má být vyplněno buď ano, nebo ne, nebo je možná varianta tento sloupec zrušit jako zbytečný.

Sloupec byl doplněn na základě požadavku MD a SFDI. Slovo kombinace je uváděno v případě, že se jedná o akci, která je realizována jak na síti TEN-T, tak i mimo ni. Jedná se hlavně o neadresné akce na údržbu, která se děje v rámci celého obvodu OŘ, tj. na síti TEN-T i mimo ni. U adresných akcí v případech, kdy se jedná o provádění prací stejného charakteru na více místech.

3. Vyplňování do sloupce trať dle KJŘ více tratí, vyplněno i 7 tratí, nebo je možná varianta tento sloupec zrušit jako zbytečný, ovšem to bychom se mohli dopracovat k tabulce s jednou buňkou.

Jedná se o pomocný orientační údaj. Uváděny jsou vždy všechny tratě, kterých se uvedená akce týká.

Cílem všech těchto sloupců v tabulkách je možnost kontroly, zda jsou finanční prostředky rozdělovány na tratě dle provozního zatížení a jejich významu. Rozsah jednotlivých akcí musí být upraven tak, aby u dané akce bylo možno v daném sloupci vyplnit to, co je požadováno, tedy nelze dávat dohromady akce na více tratích dohromady. Opětovně prosíme o respektování.

Viz vysvětlení v části „Úvod“.

#### Ke konkrétním akcím:

1. U akce č. 5003120047 (645180448) (APNP) Oprava tratě v úseku Olbramovice – Kosova Hora je uvedeno, že BK bude zřízena v délce 7 km. Rozsah stavby je výrazně delší, je tedy na ostatních úsecích již BK zřízena?

V kapitole 3) „Rozsah stavby“ jsou uvedeny celé mezistaniční úseky, ve kterých bude probíhat oprava, nikoli přesné kilometráže oprav. Samotné opravy se dotknou pouze nejvíce opotřeбенých částí tratí, celkové výměry těchto částí jsou uvedeny v kapitole 4). BK bude zřízena v délce cca 7 km. Práce budou probíhat v ucelených úsecích, které se napojí na již dříve opravené úseky. Po ukončení akce bude cca 80 % celé tratě svařeno do BK.

2. U akce č. 5003120047 (650180317) (PNP) – v části popisu je napsáno, že nelze zřídit BK z důvodu malé šíře spodku v úseku Louny - Slavětín, v popisu technického řešení se naopak uvádí, že se se zřízením, respektive opravou BK počítá, z km poloh to budí dojem, že v celém úseku. Jaká je tedy skutečnost?

Část 2) „Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu“ se týká současného stavu, kdy není z důvodu nedostatečné šířky pláně železničního spodku možno zřídit BK. V rámci prací dojde k rozšíření pláně železničního spodku pomocí gabionů, či jiným vhodným způsobem. Po těchto úpravách bude možno zřídit BK v celém opravovaném úseku.

*O 520 MD považoval své připomínky za uspokojivě vypořádané.*

*Připomínky SFDI (černý text) a stanovisko SŽ (červený text):*

**Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba" – INFRASTRUKTURA změna za červen Akce se změnami:**

**633190181 Oprava kolejí a výhybek v žst. Přerov** (PN [redacted] Kč) – v plánovaných investičních akcích je Rekonstrukce žst. Přerov. Bude mít oprava životnost do doby realizace této investiční akce? Pokud ano z jakého důvodu je nutné provést výměnu železničního svršku před touto plánovanou akcí? PNP s podrobnějším popisem nebyl zatím předložen.

V rámci akce „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“ bylo rekonstruováno pouze kolejiště a zhlaví osobního nádraží a hlavní koleje přednádraží ve směru na Břeclav. Ostatní koleje a výhybky rozsáhlého seřadovacího přednádraží žst. Přerov a hlavní kolej ve směru na Brno nebyly touto stavbou dotčeny. Přitom se jedná o silně opotřebované koleje a výhybky téměř výhradně na dřevěných pražcích se špatnou drážebností upevňovadel, s rokem vložení od 60. let minulého století do roku 1990. Předmětem v současné době probíhající „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ je především rekonstrukce výhybny Dluhonice v severní části železničního uzlu Přerov, dále obou traťových kolejí tzv. Dluhonické spojky a dosud neobnovených částí traťových kolejí od osobního nádraží ve směru na sever do Dluhonic (směr Olomouc) a do Prosenic (směr Hranice na Moravě). Opravy kolejí a výhybek v žst. Přerov ve směru na jih (směr Břeclav, Brno) a celého seřadovacího nádraží žst. Přerov se tedy netýká žádná z výše uvedených investičních akcí a není zde ani žádná investice plánována. V zájmu zachování bezpečného provozu v této části kolejiště (již značně redukováného v rámci předchozích akcí optimalizace rozsahu infrastruktury – např. zrušení jednoho svážného pahrbku a celého levého přednádraží) je tedy nutné přistoupit k postupným opravám kolejí a výhybek.

**635190042 Oprava staničních kolejí v žst. Vratimov** (PN [redacted] Kč) – v plánovaných investičních akcích je Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek, která počítá s rekonstrukcí v žst. Vratimov. Bude oprava mít životnost do doby realizace této investiční akce? Pokud ano z jakého důvodu je nutné provést opravu před touto akcí? PNP s podrobnějším popisem nebyl zatím předložen.

Opravu je nutné provést z důvodu zhoršujícího se technického stavu infrastruktury zahrnuté v této plánované akci a to i s ohledem na to, že plánovaná investice ještě nemá dosud schválen záměr projektu. Termín možné realizace opravné akce je stanoven na rok 2021. PNP bude předložen, předpokládaný termín předložení PNP - leden 2021. V rámci této opravné akce se plánuje použití vyzískaného materiálu z investiční stavby „Dětmarovice – Petrovice – státní hranice PR, BC“.

**654190088 Výměna pražců a kolejnic v úseku N. Pec – H. Planá** (PN [redacted] Kč) – u této akce byl výrazně navýšen rozsah prací z původních 15 mil. Bylo by vhodné upravit i název akce dle stručného popisu se jedná o kompletní opravu na tomto úseku. Vhodnější by byl název Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá.

Souhlasíme s Vaším návrhem. Název bude změněn na „**Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá**“. Změna bude provedena v rámci dalšího předložení rozpisu globálních položek neinvestičních.

**Nové akce – řešení havárií a MÚ**

- Bez připomínek

**Nové akce:**

- Bez připomínek

**Dodatečné předložení PNP k akcím již zařazeným v plánu:**

- Bez připomínek

**Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - oprava a údržba" – BUDOVY – změna za červen 2020**

- Bez připomínek

*SFDI považoval své připomínky za uspokojivě vypořádané, kromě akce „Oprava staničních kolejí v ŽST Vratimov“, což je promítnuto do návrhu závěru Centrální komise MD.*

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje materiál „Globální položky neinvestiční Správy železnic – červen 2020“ s tím, že Správa železnic u akce „**Oprava staničních kolejí v ŽST Vratimov**“ doloží odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) zhoršující se technický stav infrastruktury, zahrnuté v této plánované akci a současně bude tuto akci koordinovat s akcí „Optimalizace a elektrizace tratě Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“.

## **2.2 Globální položky investiční Správy železnic – červenec 2020**

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic svým dopisem zn.: 42097/2020-SŽ-GŘ-O7 ze dne 30. 6. 2020, Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „Globální položky investiční Správy železnic – červenec 2020“. Materiál bude projednán přímo na jednání předmětné Centrální komise MD. (**Kompletní materiál** je přiložen v elektronické podobě).

Jedná se o aktualizaci, jejímž předmětem je:

- Návrh na zařazení nových akcí
- Žádost o výjimku NM u globálních položek, přesahujících 30 mil. Kč

Ostatní ve smyslu níže uvedeného:

### **1) Návrh na zařazení nových akcí** (v závorce jsou CIN v tis. Kč)

#### **Ostatní investiční akce malého rozsahu**

Rekonstrukce počítačů náprav v trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 11,801 trati 0661 Ústí nad Labem západ-Trmice (mimo) - Bílina (mimo) [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 2,316 na trati Strakonice - Volary [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec - Černousy [REDACTED]  
Rekonstrukce dopravní Janovice u Trutnova [REDACTED]  
Rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledebky [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 60,453 na trati Střelice – Okříšky [REDACTED]  
Rekonstrukce odvodnění a zárubní zdi v km 47,8 - 48,2 Velká n. Vel. – Vrbovec [REDACTED]  
Distribuční trafostanice Sokolov – Unifikace 22kV [REDACTED]  
Rekonstrukce mostů v km 53,161 a 53,910 na trati Podlešín – Slany [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 31,295 na trati Středokluky – Podlešín (Lichoceves) [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 39,019 na trati Středokluky – Podlešín (Zákolany) [REDACTED]  
Rekonstrukce dopravní Dolní Polubný [REDACTED]  
Rekonstrukce trakčního vedení v úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Letohrad (mimo) [REDACTED]  
Zřízení vodovodní přípojky pro areál SŽ Hrdějovice, České Budějovic [REDACTED]  
Rekonstrukce NZEE a kabelových rozvodů nn v ŽST Tábor [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 21,627 trati Ústí nad Labem západ – Bílina [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 21,704 trati Ústí nad Labem západ – Bílina [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 47,811 na trati Strakonice - Volary [REDACTED]  
Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M. L. [REDACTED]  
Doplnění informačního zařízení v TÚ Olomouc hl.n. – Olomouc-Řepčín [REDACTED]  
Rekonstrukce zastávky Olomouc město [REDACTED]  
Rekonstrukce žst. Olomouc-Nová Ulice [REDACTED]  
Zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště zastávky Pardubice – Pardubičky [REDACTED]  
Doplnění IS a zřízení KS na zastávce Třinec centrum a zastávce Mosty u Jablunkova (TEN-T) [REDACTED]  
Modernizace areálu TO Suchdol nad Odrou [REDACTED]  
Rekonstrukce nástupiště u koleje č. 1 v dopravě Radomyšl [REDACTED]  
Kostelec u Jihlavy temperované stání SHV [REDACTED]  
IPO stavby, Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí [REDACTED]

### **Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech**

Rekonstrukce TZZ Hlubočky – Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 trati Olomouc – Opava [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P751 v km 56,357 na trati Domažlice – Planá [REDACTED]

Rekonstrukce přejezdů v km 7,767 (P3468); v km 8,727 (P3471) a v km 10,253 (P3475) trati Rybníště – Varnsdorf [REDACTED]

Náhrada přejezdu P 4133 v km 10,635 trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7131 v km 2,570 trati Boří les (mimo) - Lednice (včetně) [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7791 v km 11,891 trati Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně) [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek Místek [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5678 v km 2,746 trati Čerčany – Vrané nad Vltavou [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P588 v km 15,746 trati Zadní Třebáň – Lochovice [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P2729 v km 1,789 trati Čelákovice – Neratovice [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P2735 v km 3,992 trati Čelákovice – Neratovice [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5915 v km 13,283 trati Kolín – Ledečko, rekonstrukce osvětlení zastávky Pučery [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdech v km 86,773 (P5123) a v km 87,534 (P5124) trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 5,803 (P5380) trati Hradec Králové – Turnov [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 26,979 (P4849) trati Teplice nad Metují – Trutnov střed [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumec nad Cidlinou – Křinec [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice – Strakonice [REDACTED]

Rekonstrukce přejezdu P7877 v km 3,340 a zrušení přejezdu P7876 v km 2,911 na trati Kravaře ve Slezsku – Hlučín [REDACTED]

Rekonstrukce přejezdu P7880 v km 5,746 a zrušení přejezdu P7879 v km 5,398 na trati Kravaře ve Slezsku – Hlučín [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek [REDACTED]

Rekonstrukce přejezdu P5940 v km 28,606 a P5942 v km 29,405 trati Kolín – Ledečko [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5768 v km 26,780 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou [REDACTED]

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5769 v km 28,090 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou a rekonstrukce propustku v km 28,093 [REDACTED]

Rekonstrukce přejezdu v km 22,532 (P2512) a v km 22,278 (P2511) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 2,315 (P2538) a v km 2,466 (P2539) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 3,448 (P2541) a v km 3,459 (P2542) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 3,623 (P2543) a v km 3,712 (P2544) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 7,129 (P2547) a v km 7,862 (P2548) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 8,525 (P2549) a v km 8,770 (P2550) trati Roudnice nad Labem – Straškov [REDACTED]  
Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 20,247 (P2509) v úseku Straškov – Bříza obec [REDACTED]  
Rekonstrukce přejezdu v km 21,609 (P2510) v úseku Straškov – Bříza obec [REDACTED]  
Rekonstrukce PZS v km 19,133 (P2060) a v km 19,272 (P2061) úseku Úpořiny – Radejčín [REDACTED]  
Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 a zrušení přejezdu P672 v km 7,474 na trati Staňkov – Poběžovice [REDACTED]

#### **Pozemní objekty (vybraná síť TEN-T)**

Suchdol nad Odrou nádražní budova - odkanalizování budovy [REDACTED]  
České Budějovice nádražní budova - vymístění parovodu z budovy [REDACTED]  
Rekonstrukce budovy ATÚ Nemanická 438, České Budějovice [REDACTED]  
Přestupní terminál Soběslav [REDACTED]

#### **Pozemní objekty (mimo síť TEN-T)**

Trutnov Poříčí nádražní budova [REDACTED]  
Slavkov u Brna nádražní budova [REDACTED]  
Ústěk nádražní budova - zřízení plynové přípojky [REDACTED]  
Výstavba železniční zastávky Ore [REDACTED]

#### **Modernizace a obnova materiálně technické základny**

Zřízení společného datového prostředí (Comon Data Environment – CDE) v rámci implementace BIM [REDACTED]  
Mobilní BTS [REDACTED]

#### **2) Žádost o udělení výjimky náměstkyně ministra dle bodu 13.4. Směrnice V-2**

Žádost o stanovisko, zda mohou být tyto akce nadále připravovány standardním způsobem pro realizační globální položky (tzn. schvalování v rámci SŽ bez ZP v souladu s ustanovením 2.9 shora uvedené směrnice).

Jedná se o následující akce (v závorce nový CIN v tis. Kč):

#### **Ostatní investiční akce malého rozsahu**

ŽST O. Kunčice - Zřízení informačního systému [REDACTED]  
Rekonstrukce transformátorů 22/3 kV na TNS Kolín [REDACTED]

Změny celkových evidovaných nákladů globálních položek:

Změny celkových evidovaných nákladů globálních položek			
Název globální položky	Původní výše celkové alokace	navržená změna	Nová výše celkové alokace
Ostatní investiční akce malého rozsahu (3273214993)			
Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (3273514800)			
Pozemní objekty (mimo síť TEN-T) (5003520140)			
Pozemní objekty (vybraná síť TEN-T) (5003520139)			
Modernizace a obnova materiálně technické základny (5003540011)			
Systémy pro měření spotřeby trakční energie v hnacích vozidlech (5003520063)			
Vybavení drážních vozidel palubními jednotkami ETCS (5003520097)			

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že materiál „Globální položky investiční Správy železnic – červenec 2020“ schvaluje bez podmínek. Současně doporučuje paní NM výjimku dle požadavku v bodě č. 2, dopisu č. j. 42097/2020-SŽ-GŘ-O7 ze dne 30. 6. 2020, udělit.

## **2.3 Zvláštní obchodní podmínky (k Zelené knize) pro výstavbu prováděnou v rámci rezortu MD a MZ podniky Povodí a ŘVC ČR**

Elektronickým dopisem ze dne 25. 6. 2020 předložil k posouzení a ke schválení Centrální komisi MD odbor strategie MD (O 520) **Zvláštní podmínky pro stavby ŘVC ČR a podniků Povodí.**

ŘVC a podniky Povodí předložili dne 16. 06. 2020 Odboru strategie MD ČR Zvláštní podmínky pro jejich stavby menšího rozsahu k zelené knize FIDIC. Příprava těchto zvláštních podmínek probíhala především u podniků Povodí, jejichž záměrem je využívat zelenou knihu i na složitější a technologicky náročnější stavby. V poslední fázi přípravy se zúčastnilo aktivně i ŘVC. V předkládaných zvláštních podmínkách nejsou žádná nová ustanovení oproti již použitým ustanovením v jiných knihách FIDIC. Zásadní změna spočívá v doplnění vhodných textů ze zvláštních podmínek Správy železnic a ŘSD, z jejich ZOP k červené a žluté knize. Jedná se tedy o doplnění původních zvláštních obchodních podmínek k zelené knize tak, aby vzájemná práva a povinnosti mezi zhotovitelem a objednatelem byly přesněji a určitěji pojmenovány a stanoveny. Dále bylo dohodnuto, že titulní strana ZOP bude pro přehlednost opatřena logy jednotlivých státních podniků Povodí a státní organizace ŘVC ČR.

Odbor strategie MD (O 520) doporučuje tyto zvláštní obchodní podmínky schválit. Docílí se tak sjednocení podmínek FIDIC u MZE a MD ČR v rámci staveb menšího rozsahu na vodních cestách.

### Poznámka:

Odbor strategie MD (O 520) přiloží ke schvalovací doložce předmětné akce souhlasné stanovisko odboru vodní dopravy MD (230) k zavedení ZOP k zelené knize FIDIC pro ŘVC a podniky Povodí do praxe.

### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že materiál „Zvláštní podmínky pro výstavbu (stavby menšího rozsahu), prováděnou v rámci rezortu MD a MZ podniky Povodí a ŘVC ČR“ schvaluje bez podmínek.**

### 3. Různé

#### 3.1 Implementace ERTMS na trati Strančice – České Budějovice

Centrální komise MD dne 18. 6. 2020 v rámci projednávání bodu 4.1 *Implementace ERTMS na trati Strančice – České Budějovice* rozhodla v rámci závěru v bodě č. 3 následovně: *Na příštím zasedání CK informovat o postupu přípravy a termínech zavedení rychlosti vyšší než 160 km/h v jednotlivých úsecích 4. TŽK a o případných podmínkách realizace tohoto záměru, a to i v návaznosti na zavedení výhradního provozu ETCS na 4. TŽK.*

V této souvislosti Správa železnic předložila dopisem č. j. 42145/2020-SŽ-GŘ-O6 ze dne 10. 7. 2020 níže uvedenou informaci.



**SPRÁVA  
ŽELEZNIC**

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 42145/2020-SŽ-GŘ-O6  
Listů/příloh 1/1  
  
Vyřizuje Ing. arch. Pavel Andráš  
Telefon +420 972 235 893  
Mobil +420 724 951 970  
E-mail Andras@spravazeleznic.cz  
  
Datum 10. července 2020

Ministerstvo dopravy  
Ing. Josef Kubovský, ředitel O 910  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

#### **Informace k plánovanému zavedení rychlosti do 200 km/h v rámci IV. TŽK**

Vážený pane řediteli,

Centrální komise Ministerstva dopravy na svém jednání dne 16. června 2020 uložila Správě železnic předložit informaci o předpokládaném zavedení rychlosti do 200 km/h a s tím související zavedení výhradního provozu ETCS na IV. TŽK.

Správa železnic aktuálně realizuje na IV.TŽK stavby „Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n.L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí“ a „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“.

U obou uvedených staveb aktualizujeme projektovou dokumentaci tak, aby byly stavebně připraveny na zavedení rychlosti do 200 km/h.

Současně pokračuje i příprava posledního dosud nerealizovaného úseku IV.TŽK, kterým je „Modernizace trati Nemanice I - Ševětín“. Zde probíhá tendr na zhotovitele Dokumentace pro stavební povolení a v rámci této dokumentace bude rovněž sledováno zavedení rychlosti do 200 km/h.

Z hlediska zavedení systému ERTMS/ETCS se dále připravuje stavba „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“, která zajistí splnění závazku ČR vůči EU ohledně zavádění ERTMS.

Dosažení konečné rychlosti do 200km/h má však několik postupných milníků. Jedním z nich a v tuto chvíli i hlavní prioritou Správy železnic je zprovoznění a kolaudace v současnosti realizovaných úseků IV.TŽK na rychlost 160 km/h, a to v souladu s vydanými správními rozhodnutími. Termín kolaudace jednotlivých realizovaných staveb předpokládáme na konci roku 2022.

Na základě výše uvedených skutečností by bylo vhodné zavést výhradní provoz ETCS na části IV.TŽK k 1. lednu 2026, za předpokladu, že se podaří zavést vyšší rychlost než 160 km/h z pohledu legislativy (např. rekolaudace dokončených staveb)

Vážený pane řediteli, dovoluji si Vás požádat o předložení této informace Centrální komisi MD.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar  
Paidar

Digitálně podepsal  
Ing. Pavel Paidar  
Datum: 2020.07.10  
16:11:33 +0200

Ing. Pavel Paidar  
ředitel odboru přípravy staveb  
(podepsáno elektronicky)

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že „*Informaci k plánovanému zavedení rychlosti do 200 km/h v rámci IV. TŽK*“ bere na vědomí.

Poznámka k bodu č. 1.1 tohoto zápisu (viz výše)

## Rozdíly mezi jednotlivými úrovněmi systému ETCS



Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn.  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Zbyněk Zunt  
Telefon +420 972 235 846  
Mobil +420 727 876 501  
E-mail zunt@spravazeleznic.cz

Datum 16. července 2020

### **Rozdíly mezi jednotlivými úrovněmi ETCS**

ETCS (European Train Control System) je zkratka pro evropský vlakový zabezpečovací systém. Měl by postupně nahradit cca 20 různých národních systémů vlakových zabezpečovačů a tak umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnacích vozidel na hranicích.

#### **Smíšený provoz**

Na trati se pohybují vozidla vybavená mobilní částí ETCS i vozidla nevybavená

#### **Výhradní provoz**

Na trati se pohybují pouze vozidla vybavená mobilní částí ETCS.

---

### **ETCS L0**

Vozidlo s mobilní částí ETCS se pohybuje po tratích bez traťové části jakéhokoliv vlakového zabezpečovače a zařízení hlídá pouze maximální traťovou rychlost – tj. zařízení nehlídá možné projetí návěstidel.

---

### **ETCS L1**

Vozidlo s mobilní částí ETCS je bodově hlídáno a je zabráněno možnému projetí návěstidel.

Trať je vybavena klasickými návěstidly, která vytvářejí hranici mezi prostorovými oddíly. Návěstidla informují strojvedoucího o možnosti jízdy do dalšího oddílu. Před návěstidly jsou umístěny uprostřed kolejí přepínatelné balízy.

Na stávající nebo nová zabezpečovací zařízení je možné zřídit vazbu na přepínatelné balízy v kolejích, které předávají informace o následujícím traťovém úseku, což umožňuje průběžně sledovat nejvyšší dovolenou rychlost vlaku.

Pro činnost L1 není nutná instalace systému mobilní komunikace s vlakem GSM-R.

## ETCS L2

Vozidlo s mobilní částí ETCS je nepřetržitě hlídáno a je zabráněno možnému projetí návěstidel.

Zařízení pracuje s pevnými balízi, které slouží jako referenční bod, k němuž jsou vztaženy informace týkající se polohy předávané vozidlu ze stacionární části systému reprezentované zejména radioblokovou centrálou RBC. Povolení k jízdě (Movement Authority, MA) získává vlak tedy přímo z RBC prostřednictvím mobilní sítě GSM-R. Vozidlová část ETCS získává informace o ujeté vzdálenosti od poslední balíže průběžně prostřednictvím impulsních snímačů otáček na nápravách a Dopplerova radaru na spodku hnacího vozidla.

Návěstidla pro tuto aplikační úroveň mohou a nemusí být zřízena. Zjišťování volnosti úseků se děje konvenčními detekčními prostředky (kolejovými obvody nebo počítači náprav).

## ETCS Effective (low cost)

Tato úroveň je levnější variantou pro vedlejší tratě. Systém pracuje podobně jako ETCS L2, ale počet balíží je minimalizován. Balíže jsou použity jen v obvodech dopraven s kolejovým rozvětvením. Předpokládá se, že na trati není dostatečný signál mobilní sítě GSM-R, a proto jsou dávána jen povolení pro jízdu z jedné dopravní do druhé.

Mobilní síť GSM-R je vybudována pouze v dopravních s kolejovým rozvětvením a toto řešení je ve shodě se specifikacemi TSI aplikace funkce „Radio Hole“. Pro účely optického propojení těchto vedlejších tratí je možné uvažovat s optickým kabelem přichyceným na patu kolejnice.

Vozidlo s mobilní částí ETCS je hlídáno v oblasti dopraven a je zabráněno možnému nedovolenému vjetí / odjetí z / do dopravní.

Návěstidla nejsou zřízeny a detekční prostředky pouze v minimálním rozsahu v dopravních.

ETCS Effectif (low cost) nevyžaduje výstavbu moderních zabezpečovacích zařízení a postačuje vybavit dopravní pouze samovratnými přestavníky.

## ETCS L3

Vozidlo s mobilní částí ETCS je nepřetržitě hlídáno a je zabráněno jejich jakékoliv možné kolizi.

ETCS Level 3 je plně rádiový systém. Radiobloková centrála (RBC) přijímá polohu každého vlaku nepřetržitě a vypočítává nejmenší možné bezpečné vzdálenosti mezi vlaky, čímž dochází k zrušení traťových oddílů a jejich nahrazení „pohyblivým oddílem“. To znamená, že volnost vlakové cesty v délce zábrzděné vzdálenosti pro daný úsek, druh a rychlost vlaku se sleduje průběžně, což by mělo umožnit zvýšení propustnosti tratí.

Návěstidla ani detekčními prostředky nejsou potřeba, ale každý vlak musí mít zařízení pro kontrolu celistvosti vlaku. Interoperabilní a bezpečná detekce celistvosti vlaku je vyřešena zatím jen pro ucelené jednotky a ne pro soupravy se svěšenými vozy.

Úroveň ETCS L3 ještě nebyla vyvinuta natolik, aby mohla být nasazena do běžného provozu.

V Lysé nad Labem dne: 16. 7. 2020  
Zapsal: Mgr. Petr Řehák

 Digitálně podepsal  
Valenta  
Milan Ing.  
17.07.2020 12:19

 Digitálně podepsal  
Řehák  
Petr Mgr.  
16.07.2020  
15:01

Souhlasím – nesouhlasím  
V Praze dne 2020

Ing. Josef Kubovský  
ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu

 Digitálně podepsal  
Ing. Josef  
Kubovský  
17.07.2020 12:33

