



PŘIPOMÍNKY

k materiálu Ministerstva dopravy ČR

Plán moderního zabezpečení české železnice
Implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS.

V Praze dne 27. srpna 2021
Č. j.: 68/6000/2021

A. SHRUTÍ HLAVNÍCH DOPADŮ PŘEDLOŽENÉHO MATERIÁLU

Jde o důležitý programový dokument, který má systematicky řešit modernizaci subsystému řízení a zabezpečení (CCS) železničního systému v České republice. Cílem je zajistit vyšší bezpečnost, spolehlivost, výkonnost a hospodárnost železnic v ČR, a zároveň vytvořit předpoklady pro další rozvoj automatického řízení železničního provozu.

Návrh předpokládá významnou účast objednatelů veřejné dopravy na financování nových vozidel vybavených ETCS. To by ovšem ve svých důsledcích znamenalo značnou redukci závazkové osobní dopravy na železnici, tedy opak žádoucího vývoje. **Proto je naprosto zásadní, aby veškerou podporu zavádění ETCS prostřednictvím nových vozidel zajišťoval stát s pomocí evropských fondů.**

Realizace "Plánu moderního zabezpečení české železnice" (dále také jen Plán) bude mít extrémní finanční dopady jak na provozovatele dopravní cesty, tak na dopravce. Přitom však Plán žádným způsobem nepodporuje rozvoj železnice jako udržitelného a konkurenceschopného dopravního systému. Přestože Plán zajistí zvýšení bezpečnosti, nebudou vyřešena všechna bezpečnostní rizika a bude nadále přetrvávat riziko selhání lidského faktoru s možnými nehodovými následky vinou lidské chyby strojvedoucí dopravců. Z plánu budou profitovat zejména ty podnikatelské subjekty, které se budou podílet na jeho realizaci.

Plán se jen okrajově (přílohy 1 a 2) zabývá potřebami dokončení instalace ETCS po roce 2030. Jistě by bylo vhodné alespoň v hrubých agregacích uvést náklady tohoto dokončení v dnešních cenách. Zároveň s výjimkou nové tratě Plzeň – Stod nejsou vyčísleny náklady instalace ETCS na žádný další úsek Rychlých spojení. Opravdu nebude žádný hotový před rokem 2030?

B. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. Materiál vykazuje zásadní nedostatky

Materiál obsahuje celou řadu nekvalitních a nedopracovaných pasáží. Jak je uvedeno v připomínkách, na řadě míst vychází z mylných a někde dokonce z naprosto nepravdivých údajů a je zcela nevyvážený ve vztahu předpokládaných povinností dopravců (zejména v osobní závazkové dopravě) a povinností provozovatele dráhy, který vůči dopravcům často zneužívá své monopolní postavení.

2. Materiál nereflexuje stávající vztahy



Materiál je evidentně zpracován provozovatelem dopravní cesty bez jakéhokoliv ohledu na dopravce a jejich možnosti a potřeby (zejména v osobní závazkové dopravě), bez jakéhokoliv ohledu na platné smlouvy mezi objednateli (kraji a MD) a dopravci a také bez ohledu na reálné dopady na regionální osobní dopravu v ČR, které by přijetím tohoto materiálu byly naprosto fatální a vedly by k masivnímu zastavení osobní železniční dopravy a jejímu převedení na dopravu autobusovou nebo spíše individuální automobilovou.

Materiál také nereálně předpokládá prakticky úplnou obměnu parku kolejových vozidel v období cca 9 let uprostřed běhu doby, na kterou jsou smlouvy mezi dopravci a objednateli uzavřeny, aniž by řešil finanční stánku vyvolaných nákladů. Pouze předpokládá, kolik budou nuceni vynaložit dopravci, kteří ovšem tyto náklady budou chtít uhradit od objednatelů (tedy zejména krajů). Tito však nejsou nikde zmíněni jako příjemci nějaké státní podpory. **Bez této podpory můžeme očekávat značné omezení železniční závazkové dopravy objednávané kraji či obcemi a její náhradu autobusy, což jde proti všem požadavkům Zelené dohody pro Evropu.**

Jakási čistě národní verze L1 LS Stop, která má být teprve nějak v budoucnu nadefinována, je problematická tím, že zastaví vlak, až po projetí návěstidla na STÚJ, nikoliv, že by tomuto zabránila. Tuto funkci však dnes již mají povinně všichni dopravci nařízenou zákonem, takže všechna vozidla mají vybavena funkcí Generální stop. Avšak provozovatel dráhy má pouze malou část tratí vybavenou touto funkcí a místo vybavení dalších tratí bude nově vybavovat stejné tratě jiným systémem s naprosto stejnou funkcí, která však v žádném případě nezastaví vlak před návěstidlem zakazujícím jízdu. Navíc verze L1 LS není v žádném členském státě EU vnímána jako tzv. cílový stav – naopak – jedná se o přechodné období, kdežto Správa železnic naopak s touto dosud nenadefinovanou verzí uvažuje jako s cílovým stavem infrastruktury.

Otazníky kolem zabezpečení lokálek a vedlejších tratí pomocí lehkého ETCS L1LS nebo L1LS Stop, které nemá s úrovní zabezpečení dle ETCS prakticky nic společného, kromě nějaké balízy v koleji, začíná být značně diskutabilní ve chvíli, kdy stojí spousta peněz a nabízí značně méně, než by mohlo, zejména pokud dopravce nakonec bude potřebovat plně funkční mobilní část ETCS pro pouhý vjezd do přípojných stanic.

Materiál také vůbec nereflektuje náklady na výměnu stávajících prakticky nových staničních zabezpečovacích zařízení, která nejsou schopna spolupracovat s vlakovým zabezpečovačem ETCS, a nutnou novou kabelizaci pro GSM-R, která souvisí se zavedením traťové části ETCS. Také vůbec neřeší problém, že podle přílohy předkládaného materiálu bude zabezpečeno pouze 5 400 km z celkové délky tratí cca 9 500 km, tedy cca 57 % tratí. Jak budou zabezpečeny ostatní tratě? A kdy?

A správce infrastruktury se zavedením ETCS tak, jak je navrženo, snaží zabezpečit tratě již velmi zabezpečené na trochu vyšší procento bezpečnosti, ale prakticky vůbec neřeší zabezpečení tratí vůbec nezabezpečených přesto, že dopravci budou muset mít do roku 2032 vybavena všechna vozidla plnohodnotnou mobilní částí ETCS, i když ji budou moci využívat pouze pro vjezd do přípojných stanic a celá trať v desítkách kilometrů, kterou budou tato vozidla pojíždět, bude ze strany provozovatele dráhy bez jakéhokoliv zabezpečovače.

3. Časové nastavení Plánu

Pro naplnění Plánu moderního zabezpečení české železnice je nezbytné brát v úvahu veškeré administrativně-správní lhůty, lhůty schvalovacích řízení a kapacity jak správních orgánů, tak dodavatelských řetězců. Z dokumentu není patrné, jak se tyto podmínky propisují do navrženého harmonogramu, zda byla ověřena kapacita průmyslu tento plán realizovat a zda byl tento harmonizován s dostupností národních zdrojů pro financování implementace ETCS v České republice. Navrhujeme prověřit kapacity trhu a tyto zohlednit před stanovením závazných kroků a harmonogramů.

Jako stěžejní faktor pro zvýšení bezpečnosti české železnice vnímáme mj. legislativu související se schvalováním ŽKV do provozu, kdy Drážní úřad již není způsobilým orgánem a pravomoc schvalování nyní náleží ERA. Do doby transpozice evropského práva však ERA nemůže schvalovat vozidla pro



provoz v ČR. Transpozice evropského práva bude realizována prostřednictvím novely zákona o drahách (momentálně ve 3. čtení v Poslanecké sněmovně ČR). Proces schvalování ŽKV do provozu je však zcela zásadní pro harmonogramy implementace ETCS, které jsou nezbytnou částí smluv s dodavateli ETCS, a které až několikanásobně ovlivňují nezbytnou délku odstavení vozidel k implementaci ETCS. Domníváme se, že by prostřednictvím Drážního úřadu mělo dojít k prověření veškerých administrativně-správních lhůt, včetně aktuálně platných a do budoucna plánovaných lhůt schvalovacích procesů, a tyto by se měly zohlednit před stanovením závazných kroků a harmonogramů.

Z důvodu mezinárodního charakteru železniční dopravy i propojeností systémů je nezbytné zajistit návaznost programu ETCS s okolními státy (harmonogramy, verze ETCS, ...). Z předkládaného textu není patrné, zda tyto faktory jsou v dokumentu zohledněny. Měly by se prověřit plány okolních států v oblasti implementace ETCS a tyto by se měly zohlednit před stanovením závazných kroků a harmonogramů.

4. Absence moderních technologií

Plán se soustředí na rozšíření systému ETCS v co nejomezenější funkční podobě a v co možná nejkratším termínu. To je s ohledem na mnohaleté zpoždění v implementaci interoperabilního zabezpečovacího zařízení do určité míry pochopitelné. Plán ale neobsahuje žádné konkrétní kroky, aktivity, projekty, časový ani finanční rámec týkající se výzkumu a zavádění moderních a skutečně inovativních technologií, které by český železniční dopravní systém jednou učinily konkurenceschopných ve srovnání s dalšími druhy dopravy a také dlouhodobě udržitelným v současném nebo obdobném rozsahu provozované sítě. To představuje závažnou vadu a hrozbu celého Plánu.

5. Nutnost propojení ETCS s celkovým upgrade železnice

Činnost železničního systému je dána souladem čtyř jeho strukturálních subsystémů: tratě (INS), elektrické napájení (ENE), řízení a zabezpečení (CCS) a vozidla (RST). Proto je potřebné, aby implementace ETCS nebyla pouhým doplněním ETCS do současného stavu, ale byla doprovázena koncentrací investic na předmětné tratě s cílem celkového technologického upgrade české železnice:

- INF: zvyšování traťových rychlostí (bezстыková kolej, Y pražce, ...), zvyšování traťových tříd přechodnosti (výměna limitujících starých mostů),
- ENE: rozvoj liniové elektrifikace 25 kV, zřizování napájecích bodů 25 kV pro dvoudrojová vozidla trolej/akumulátor,
- CCS: využití benefitů ETCS k zjednodušení tradiční zabezpečovací techniky a ke zvýšení kapacity tratí
- RST: nová vozidla s vyšší úrovní pasivní bezpečnosti (vysoká pevnost, vysoká odolnost vůči nárazu, požární odolnost), i s vyšší úrovní aktivní bezpečnosti (vysoce účinné brzdy), a s vyšší úrovní cestovního pohodlí, rychlejší, spolehlivější, bezemisní a energeticky úspornější.

C. KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka k cílům plánu implementace – str. 6

Předkladatel uvádí příklady nehod, kterým by instalované ETCS zabránilo. Domníváme se, že 3 z uvedených 4 příkladů vycházejí z nesprávné premisy. Navrhujeme příklady a navazující text upravit například takto (s doplněním skutečně relevantních příkladů):

- *čelní srážka osobního a manipulačního vlaku mezi dopravami Ronov nad D. a Žleby v březnu 2019,*



- ~~vykolejení nákladního vlaku z důvodu překročení dovolené rychlosti u Mar. Lázní v červenci 2019,~~
- ~~srážka dvou osobních vlaků v Brně v březnu 2019,~~
- ~~srážka dvou osobních vlaků u Perninku v červenci 2020.~~
- **srážka vlaku se stojícím vlakem a vykolejení obou vlaků u Českého Brodu v červenci 2020.**
- **nedovolená jízda vlaku za úroveň odjezdového návěstidla zakazujícího jízdu a následné vykolejení v železniční stanici Lázně Kynžvart v červenci 2020.**

Jedná se především o mimořádné události způsobené nerespektováním návěstí na trati, projetím návěstí „Stůj“, případně nerespektováním dalších provozních předpisů provozovatele dráhy.

Odůvodnění:

K vykolejení nákladního vlaku z důvodu překročení dovolené rychlosti u Mar. Lázní v červenci 2019 došlo kvůli systémově nesprávnému označení snížení rychlosti ze strany provozovatele dráhy a instalované ETCS by nehodě nezabránilo.

Ke srážce dvou osobních vlaků v Brně v březnu 2019 došlo kvůli výluce zabezpečovacího zařízení a instalované ETCS by nehodě nezabránilo, pokud by také došlo k jeho výluce.

Ke srážce dvou osobních vlaků u Perninku v červenci 2020 došlo kvůli absenci ETCS, avšak instalace pouze ETCS L1LS Stop na některých tratích D3 i v budoucnosti a na dalších tratích bez zabezpečovače takovým nehodám nezabrání.

Ačkoli předkladatel uvádí, že se v případech navržených k vypuštění jedná především o mimořádné události způsobené nerespektováním návěstí na trati, projetím návěstí „Stůj“, případně nerespektováním dalších provozních předpisů provozovatele dráhy, je nutno konstatovat, že nesprávně zadané parametry trati provozovatelem dráhy, výlukou traťového zabezpečovacího zařízení a absenci traťové části vlakového zabezpečovače instalace ETCS v těchto a obdobných případech rozhodně nevyřeší.

Naproti tomu nedovolená jízda vlaku za úroveň odjezdového návěstidla v Lázních Kynžvartu v červenci 2020 by v případě instalace ETCS L2 by byla tímto systémem zablokována. Případ srážky vlaku se stojícím vlakem a vykolejení obou vlaků u Českého Brodu v červenci 2020 je sice ještě v šetření, nicméně je zjevné, že by ETCS L2 zabránil, aby se oba vlaky octly v kontaktu na stejné koleji.

2. Připomínka k důvodům pro vybavení tratí ETCS – str. 6

Požadujeme upravit text takto:

- ~~Potřeba zvýšení bezpečnosti železničního provozu – ~~roste počet projetí návěstí „Stůj“, stávající národní systém tomu nedokáže v potřebném rozsahu zabránit. Na rozdíl od jiných zemí, kde je ETCS nástrojem primárně pro dosažení interoperability, je v ČR i nástrojem zvýšení bezpečnosti (viz řada bezpečnostních doporučení Drážní inspekce).~~~~
- ~~Kontrola dodržování rychlosti a případných dalších omezení na trati – ETCS umí nejen zastavit vlak nerespektující návěst „Stůj“, ale také dokáže hlídat dodržování dovolené rychlosti, zatímco národní systém, **není-li doplněn dalším opatřením**, neumí zabránit těmto nebezpečným událostem.~~
- ~~Méně mimořádností znamená zvýšení spolehlivosti dopravy (např. eliminace zpoždění vlaků na síti, která jsou vyvolána vznikem **některých** mimořádných událostí a likvidací jejich následků).~~
- ~~Nižší investiční náklady na zabezpečení při optimalizovaném vybavení tratí pouze systémem ETCS (sníží se náklady na budování paralelních systémů, které by bylo nutné realizovat).~~
- ~~Při implementaci ETCS s optimalizací infrastruktury (tzv. „s-benefit“) přímo pro výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS může ETCS pomoci zvýšit kapacitu.~~



Odůvodnění:

Projetí návěsti „Stůj“ nedokáže v potřebném rozsahu zabránit nejen stávající národní systém, ale projetí nedokáže zabránit ani navrhované L1 LS nebo L1 LS Stop, které účinkují až po projetí návěstidla.

V posledních letech je ETCS v bezpečnostním doporučení Drážní inspekce pouze v jediném uzavřeném případě (Ronov nad Doubravou v roce 2019) a většina projetí návěstidel v poloze stůj je na tratích, kde není ani národní zabezpečovač, takže je logické, že pokud tam není, nemůže tomu zabránit

Systém LVZ LS ve spojení s AVV dokáže také hlídat dodržování rychlosti, pokud je instalována jeho traťová část.

Většina mimořádností je kvůli kolizím na přejezdech (nerespektování výstražného znamení řidiči), sražení osoby v kolejišti a poruchy zabezpečovacího zařízení nebo hnacího vozidla. ETCS tyto typy mimořádností eliminovat neumí a ani umět nemůže. Železniční nehody naštěstí tvoří naprosté minimum mimořádností v železniční dopravě. Z formulace se zdá, že si předkladatel plete mimořádnost v dopravě s mimořádnou událostí.

Předkladatel neupřesňuje, jak zvýší kapacitu ETCS L1LS nebo L1 LS Stop. Tam, kde je dnes liniový zabezpečovač, pokud nebude ETCS L3, se bude jednat spíše o snížení stávající kapacity.

3. Přípomínka ke kapitole 1 – str. 7

Požadujeme za stávající kapitolu 1 doplnit nový text, který zní:

„Kromě přínosů v oblasti bezpečnosti železniční dopravy nelze opomenout ani další přínosy ETCS:

- **snížení spotřeby energie vlivem energeticky optimálního vedení vlaku se znalostí rychlostního profilu až 16 km dopředu před vlakem,**
- **zvýšení kapacity tratí jízdou vlaků v těsnějším sledu,**
- **základní prvek pro vyšší stupně automatického řízení vlakové dopravy (ATS – koordinace jízdy vlaků podle potřeby automatického stavění vlakových cest; dynamický jízdní řád) až po bezobslužný provoz GoA 4,**
- **možnost využití vysoce zabezpečené online informace o současné poloze a rychlosti vlaku (a tedy i o předpokládané budoucí poloze čela vlaku) pro varování automobilů a chodců, například v mobilních navigačních systémech.“**

Odůvodnění:

Jedná se o doplnění přínosů ETCS.

4. Přípomínka k možnosti ETCS při zvyšování rychlosti bez úprav trati – str. 7, druhá věta

Požadujeme druhou větu vypustit.

~~Pomocí ETCS lze zvýšit rychlost na stávajících tratích bez nutnosti stavebních úprav oblouků, a to díky možnosti využití dalších rychlostních profilů (využití vyššího nedostatku převýšení v obloucích).~~

Odůvodnění:

Systém zabezpečení jízdy vlaků nemá nic společného s využíváním rychlostních profilů a převýšením v obloucích. To je pouze záležitost traťového svršku a konstrukce vozidla. Tvzení se nezakládá na pravdě.



5. Připomínka k podkapitole 2.1 – str. 9, první řádek, druhý sloupec, čtvrtý odsek tabulky

Požadujeme text odseku doplnit takto:

„Délky kolejových úseků jsou optimalizovány s ohledem na požadovanou (zpravidla co nejvyšší) propustnost, neboť nejsou limitovány ani jednotnou zábrzdou vzdáleností, ani předepsanou viditelností návěstidel.“

Odůvodnění:

Jedná se o zpřesnění textu.

6. Připomínka k podkapitole 2.1 – str. 10, poslední odstavec

Požadujeme text odstavce doplnit takto:

„Z níže uvedené tabulky vyplývá, že do konce roku 2021 bude vybaveno systémem více 800 km tratí a do roku 2030 bude vybaveno dalších přibližně 4 600 km tratí na celkových 5 400 km, tedy na zhruba 60 % délky železniční sítě ČR, které však zajišťují 98 % dopravních výkonů české železnice (v hrtkm/rok).“

Odůvodnění:

Jedná se o zpřesnění textu.

7. Připomínka k podkapitole 2.1 – str. 11, poslední odstavec části 2.1

Požadujeme text odstavce doplnit takto:

„S ohledem na cíle české železnice v oblasti snižování spotřeby energie a emisí (viz Sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu a radě COM (2019) 640 a COM (2020) 789, jakožto i Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu), bude v nejbližších létech paralelně s implementací ETCS probíhat rozsáhlá liniová i bodová elektrifikace sítě českých železnic (již jednotným systémem 25 kV). Cílem je obě tyto aktivity koordinovat tak, aby byly na straně dráhy včas, ještě před zahájením výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS, vytvářeny podmínky pro elektrickou vozbu. Jde o to, aby byla minimalizována potřeba instalace palubních jednotek ETCS do starších neperspektivních naftou poháněných kolejových vozidel. V případě, kdy na trati přestala být provozována drážní doprava (konzervace, řízení o zrušení dráhy) nebude ETCS na takové trati realizováno. V této souvislosti je potřebné vnímat, že určitá část železničních tratí neslouží k naplňování dopravních potřeb obyvatelstva, ale k naplňování kulturních potřeb obyvatelstva (turistické, nostalgické jízdy apod.). I těm je potřeba vyhovět, a to vytvořením podmínek pro bezpečný, a přitom ekonomicky únosný provoz charakteru skanzenu (jeden vlak na trati, snížená traťová rychlost, střežení přejezdů, ...) bez neúměrně velkých investic.“

Odůvodnění:

1. Koordinace investic do rozvoje strukturálních systémů CCS, ENE a RST je nutností.
2. Je potřebné stanovit technická pravidla, jak i na tratích s pouze občasnou víkendovou vlakovou dopravou k uspokojení emočních potřeb obyvatelstva zajistí bezpečná provoz.

8. Připomínka k podkapitole 2.2 – str. 13

Požadujeme na konec kapitoly doplnit následující text takto:

„V provozu na české železnice převažují starší vozidla tuzemského původu i zahraničního původu (second hand) s významným podílem věkové kategorie 30 až 50 let, tedy vozidla s překročnou



nominální 30letou životností. Dodatečná instalace ETCS do starších vozidel je s ohledem na vícenásobky zhruba 2 x dražší než instalace ETCS do nového vozidla v průběhu jeho výroby. Není cílem konzervovat dodatečnou instalací ETCS přestárlá vozidla v provozu na dalších 20 let, potřebných k zajištění rentability jejich dostatečného vybavení technikou ETCS. Cílem je celková modernizace železniční dopravy, tedy orientace na nová bezemisní železniční vozidla. Kromě vybavení ETCS již přímo z výroby, se též nová moderní vozidla vyznačují vyšší úrovní pasivní bezpečnosti (vysoká pevnost, vysoká odolnost vůči nárazu, požární odolnost), i vyšší úrovní aktivní bezpečnosti (vysoce účinné brzdy), a vyšší úrovní cestovního pohodlí. Jsou rychlejší, bezemisní, méně náročná na údržbu a energeticky úspornější. Proto je rozumné podporovat investice do nákupu nových vozidel s ETCS jak přímo (finanční příspěvek na pořízení nového vozidla), tak i nepřímo (výrazná sleva z poplatku za použití dráhy při využití ETCS).“

Odůvodnění:

Téma ETCS se týká nejen tratí, ale i vozidel. Je zcela přirozené, že před instalováním ETCS je v železničních stanicích vyměněno železniční zabezpečovací zařízení za nové. Analogicky je potřebné postupovat i u vozidel.

9. Připomínka k podkapitole 3.1 – str. 16

Požadujeme na konec kapitoly doplnit nový text takto:

„Důležitým tématem je využívání ETCS v běžném provozu dříve, než to bude povinné (než nastane výhradní provoz). A to jak z důvodu zvýšení bezpečnosti, tak i pro výcvik strojvedoucích, pro ověření traťové části i pro ověření předpisů. Udržování provozuschopnosti palubních jednotek ETCS však objektivně představuje pro dopravce určité náklady (schvalovací procesy, preventivní prohlídky, upgrade SW, školení personálu, odborný dohled, vyhodnocování, ...). Z úsporných důvodů je proto dopravci většina vozidel, již vybavených palubními jednotkami ETCS, provozována bez jejich aktivního využití. To je škoda. Ukazuje se rozumné motivovat a stimulovat dopravce, kteří investují do včasné přípravy svých vozidel a svého personálu na provoz ETCS, a to například poskytnutím akviziční slevy z platby za použití dráhy.“

Odůvodnění:

Je velká škoda, že investice vložené do techniky ETCS jak na straně dráhy, tak na straně vozidel, nejsou náležitě využívány.

10. Připomínka k podkapitole 3.2 – str. 16

Požadujeme mezi první a druhý odstavec doplnit nový text takto:

„Orientace na nová vozidla již z výroby vybavená ETCS je rozhodujícím trendem při zajišťování připravenosti parku vozidel na provoz vlaků pod dohledem ETCS:

- náklady na instalaci ETCS do nových vozidel jsou výrazně nižší než náklady na instalaci ETCS než do starších vozidel,

- s ohledem na vyšší produktivitu dopravní práce nových moderních vozidel (vyšší normativy zátěže, vyšší rychlost a vyšší denní proběhy) a na jejich vyšší spolehlivost (vyšší dostupnost), postačuje k zajištění téhož rozsahu dopravy znatelně méně nových vozidel než starších vozidel,

- u nových vozidel je předpoklad, že investice vložené do jejich vybavení ETCS budou využívány po celou dobu jejich začínajícího života, zatím co investice vložené do vybavení starších vozidel ETCS před sebou mají před sebou jen kratší horizont používání. Z provozu budou tato vozidla vyřazována s funkční palubní jednotkou ETCS, která by v nových vozidlech dále sloužila. To se týká zejména naftou poháněných vozidel,



- souběžně s ETCS je nutno na železnici řešit (i prostřednictvím dotační politiky) další inovativní trendy, které jsou u nových vozidel (na rozdíl od starších vozidel) standardem: interoperabilita, aktivní i pasivní bezpečnost, bezemisnost, úspory energie, napájení 25 kV, vyšší rychlosti a vyšší výkony, nižší náklady na údržbu, bezbariérovost, nižší úroveň hluku, ...).“

Odůvodnění:

Zkušenost ukazuje, že orientace na pořízení nových vozidel s ETCS je efektivnější než dodatečné montáže ETCS do starších vozidel. To ale zároveň pro dopravce znamená vysoké náklady a dotační politika by měla na to pamatovat.

11. Připomínka k předpokládané obnově vozového parku osobních dopravců – str. 19, předposlední odstavec

Předpoklad, že dopravci zakoupí během 9 let 1 000 nových vozidel je naprosto nereálný. Absolutně nereflexuje stávající smlouvy dopravců s objednateli a jejich časový horizont a také nereflexuje výrobní kapacity. Tento předpoklad by znamenal pouze pro dopravce v ČR zakoupit každoročně cca 110 nových vozidel, tedy asi 3x nebo 4x více, než je současná skutečnost. A státní podpora 6,75 mil. Kč na vozidlo, při dnešních reálných cenách vyšších než 15 mil. Kč na vozidlo bez prototypového schvalování je naprosto nedostačující.

Je také zarážející, že předkladatel, který vykonává za stát práva akcionáře, neví, že ČD a.s. jako největší dopravce měly k 31. 12. 2020 inventární stav hnacích vozidel 805. A ostatní dopravci v osobní dopravě nemají dohromady zbývajících 195 vozidel do předpokládané obměny 1 000 vozidel do roku 2030. Předkladatel tedy předpokládá, že v roce 2030 budou mít všichni dopravci všechna vozidla nová. A to ještě předkladatel počítá s vybavováním stávajících vozidel mobilní částí ETCS. Je zjevné, že nemá přehled, kolik a jakých vozidel je v ČR v osobní dopravě v provozu.

A z inventárního stavu vozidel ČD je více než třetina řady 810 a 814 a jejich variant, za něž neexistují náhrady lehkého kolejového vozidla, protože legislativa ČR (připravovaná stejným předkladatelem) neumožňuje lehká kolejová vozidla nově v ČR zařadit do provozu. Požadujeme teze o předpokládané obnově vozového parku osobních dopravců zásadně přepracovat.

12. Připomínka k podkapitole 3.2 – str. 20

Požadujeme před tabulku č. 5 doplnit nový text takto:

„Z velké části se jedná o vozidla, jejichž věk již v současnosti přesahuje 30 let, a to především vozidla naftou poháněná. Proto se ukazuje velmi potřebné urychlit předchozí liniovou či bodovou elektrifikaci železničních tratí vybavovaných zabezpečením ETCS, aby dopravci a objednatelé mohli ekonomicky efektivně spojit zajištění provozu pod dohledem ETCS s nezbytným přechodem na bezemisní vozbu. Je potřeba vyvarovat se dvojímu investování do vybavování vozidel ETCS (napřed na krátkou dobu do naftových, pro které nebude další využití, a následně do elektrických).“

Odůvodnění:

V rámci hospodárného investování je potřebné předejít přechodnému nasazení naftových vozidel vybavených ETCS, pro které dále nebude využito.

13. Připomínka k podkapitole 3.2 – str. 20, Tržní prostředí České republiky, druhý odstavec

Je třeba vysvětlit, jaká „veškerá“ opatření musí učinit provozovatelé drah „s cílem zamezit instalaci takových prvků zabezpečovacího zařízení, které by jakkoliv omezovaly nebo naopak zvýhodňovaly určité potenciální dodavatele traťové části ETCS“. Podle našeho názoru není toto rolí provozovatelů drah, nýbrž Drážního úřadu jako schvalovatele příslušných zařízení a ministerstva jako



normotvorného a koordinujícího orgánu. Ne základě příslušných předpisů, norem a rozhodnutí pak mohou provozovatelé dráhy zajišťovat instalaci výhradně všeobecně kompatibilních prvků.

14. Přípomínka k nákladům na implementaci ETCS; kapitola 4.2 – str. 22, první a druhý odstavec

Kalkulovanou sumu ovšem nebudou v konečném důsledku hradit dopravci, kteří jsou podnikateli. Celkové náklady tak povedou nikoliv k rozšíření dopravy na železnici, jak požaduje EU a proklamuje vláda, ale naopak k jejímu masivnímu útlumu, protože dopravci tyto náklady mají přenést na své zákazníky, tedy objednatele (kraje). A protože kraje dnes zápasí s udržením železniční dopravy při stávajících požadavcích dopravců za úhradu prokazatelné ztráty při ojetých vozidlech, povede to k masivnímu rušení objednávek vlaků ve prospěch autobusové dopravy (je třeba si uvědomit, že při dnešních cenách za jednu instalaci ETCS do stávajícího vozidla, kterou se pro cestující nic viditelně nezmění, zakoupí autobusový dopravce minimálně 3 nové nízkopodlažní autobusy, u kterých nikdo neřeší bezpečnost cestujících) a masivnímu nárůstu nákladů na údržbu silnic a jejich modernizaci v důsledku zvýšeného provozu autobusů. Vznikne tedy naprosto opačný efekt proti vládním proklamacím podporujícím železniční dopravu namísto dopravy silniční. **Proto je naprosto zásadní, aby veškerou podporu zavádění ETCS prostřednictvím nových vozidel zajišťoval stát s pomocí evropských fondů.**

15. Přípomínka ke kapitole 5 – str. 27

Požadujeme celou kapitolu, která je svým obsahem, odborným přístupem, hloubkou a rozsahem zcela nedostatečná, přepracovat v souladu s níže uvedeným odůvodněním, doplnit do ní jako úkol související aktivity, časový a finanční rámec pro rozpracování konceptu Železnice 4.0 a v neposlední řadě doplnit i úkol rozpracovat Koncept Železnice 4.0 také do návrhu Usnesení Vlády, a to jako čl. II., bod 1, písm. g).

Odůvodnění:

Plán neobsahuje žádné konkrétní kroky, aktivity, projekty, časový ani finanční rámec týkající se výzkumu a zavádění moderních a skutečně inovativních technologií, které by český železniční dopravní systém jednou učinily konkurenceschopných ve srovnání s dalšími druhy dopravy a také dlouhodobě udržitelným v současném nebo obdobném rozsahu provozované sítě.

Přitom rámci Pracovní komise MD ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu, na kterou se Plán odkazuje hned v úvodu Kap. 2, byl zástupcem akademické sféry navržen a Komisí odsouhlasen inovativní koncept Železnice 4.0. Rozpracováním tohoto konceptu společným úsilím všech klíčových hráčů v železničním sektoru, jeho pilotním ověřením v následujících letech by přitom mohlo dojít významnému posunu české železnice na úroveň vyspělých evropských zemí.

V Plánu jsou navrženy pouze technologie standartní architektury a koncepce, které budou instalovány a doplňovány do železničního systému jako náhrada za stará nevyhovující nebo neexistující (na tratích D3) zabezpečovací zařízení a na ně bude navázán systém ETCS. Toto řešení sice zvýší bezpečnost, ale nebude mít žádný vliv na kapacitu systému, rychlost vozidel, integraci železnice v rámci dopravního systému, konkurenceschopnost a celkovou udržitelnost dopravy na železnici. V případě instalace všech navrhovaných variant ETCS L1 navíc nebudou vyřešena všechna bezpečnostní rizika, bude nadále přetrvávat riziko selhání lidského faktoru s možnými nehodovými následky vinou lidské chyby strojvedoucích dopravců.

Systém ETCS je v Plánu popisován zcela odděleně od rádiového komunikačního kanálu ERTMS, kterým musí být v současné době GSM-R. To je koncepční chyba Plánu, neboť bez standardizované komunikační technologie není moderní, bezpečné a efektivní řízení vlaků principiálně možné. Koncept Železnice 4.0 i koncept ITS-R zpracovaný Sdružením pro dopravní telematiku, http://www.sdt.cz/dokumenty/2015_Pozicni_dokument_SDT_rozvoj_ITS_na_zeleznici.pdf přitom



jasně poukazují na to, že moderní železnice musí být postavena na půdorysu inteligentního vozidla komunikujícího s infrastrukturou, které společně tvoří jeden funkční celek.

V rámci Pracovní komise MD ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu bylo diskutováno, že do roku 2040 má být GSM-R na všech tratích v ČR. V Kap. 5 Plánu se ale uvádí, že „standard GSM-R již neodpovídá nejnovějším dostupným technologiím na poli radiového přenosu dat“ a navozuje se představa, že je potřeba čekat s implementací radiového komunikačního kanálu po r. 2030, kdy bude k dispozici náhrada GSM-R v podobě FRMSTs.

Životní cyklus komunikačních technologií není delší než 10 let a podstatnou část nákladů na jejich výstavbu a provoz tvoří mechanické konstrukce a stavby, přípojná datová a elektrická napájecí vedení. Bylo by proto žádoucí neprodleně rozšiřovat současný komunikační standard GSM-R podél všech tratí a současně s tím aktivně participovat, z pozice ČR na přípravě, na standardu FRMSTs, s cílem být připraven na přirozenou technologickou obměnu GSM-R/FRMSTs.

16. Připomínka k závěru – str. 28

Požadujeme před poslední odstavec doplnit nový text takto:

„Důležitým tématem je propojení trendu zvyšování bezpečnosti železniční dopravy aplikací jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS s trendem dekarbonizace železniční dopravy. Jde zejména o včasnou liniovou či bodovou elektrifikaci tratí určených k instalaci ETCS a o zajištění nákupu nových bezemisních vozidel, již z výroby vybavených ETCS. To je vhodné podepřít společnou teritoriální i termínovou vazbou Národního implementačního plánu ERTMS s Národním implementačním plánem ENE. Oba plány jsou si velmi blízké, neboť oba prioritně cílí na tratě s intenzivním dopravním provozem. NIP ERTMS z důvodu bezpečnosti, NIP ENE z důvodu úspor energie a emisí.“

Odůvodnění:

Koordinace investic je významným nástrojem k hospodárnému rozvoji železnice.

D. DOPORUČUJÍCÍ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka k úvodu/preambuli – str. 4

Není jednoznačně vymezeno postavení tohoto dokumentu vůči NIP ERTMS (NIP ERTMS obsahuje značně širší problematiku i nad rámec ETCS samotného, např.: GSM-R, přechodové strategie apod.). Není specifikována závaznost dokumentu a procesy umožňující jeho budoucí aktualizace. Doporučujeme postavení vymežit.

2. Připomínka k provozu na L1 LS a L1 LSS – str. 9

Vzhledem k síťovosti železniční dopravy tato funkcionalita neumožňuje provozovatelům železniční dopravy oddálit povinnost vybavení vozidel ETCS úrovně L2 na těchto úsecích. Není jasné, zda je tento fakt propsán do následných kapitol zabývajících se financováním. Doporučujeme propsání prověřit.

3. Připomínka k zavádění výhradního provozu pod ETCS – str. 12

Tato část opomíná nezbytnou provazbu na kritéria elektrifikace, konverze nebo zavedení jiné formy lokálně bezemisního provozu na daném traťovém úseku. Doporučujeme provazbu doplnit.

4. Připomínka k výlučnosti ETCS – str. 13, druhý odstavec

Doporučujeme druhý odstavec přeformulovat.

Odůvodnění:

Souvětí uvedené v materiálu je tak komplikované, že si ani předkladatel nepovšiml, že v konečném vyznění nedává gramaticky smysl. Po očištění o vedlejší věty je podstatou sdělení: „Bylo navrženo, aby zavádění výhradního provozu.“ Toto sdělení je gramaticky tak absurdní, že nelze, než požadovat jeho přepracování.

5. Připomínka k podmínkám 1. fáze – str. 13

Vzhledem k síťovosti železniční dopravy, kdy z regionálních tratí je ve většině případů zajížděno do stanic na hlavní trati, musí provozovatelé železniční dopravy mít vozidla vybavena plným ETCS již při zahájení první fáze; z textu není patrné, zda s tímto je počítáno v navazujících kapitolách zabývajících se financováním. Doporučujeme problém prověřit.

6. Připomínka ke dvoufázovému zvyšování bezpečnosti; 1. fáze písm. b) – str. 13

U požadavku, aby v žádné vjezdové vlakové cestě z dané tratě nebyla povolena rychlost vyšší než 60 km/h, zcela chybí zdůvodnění (vysvětlení). Proč zrovna 60 km/h? Čím je tento limit zdůvodněn? Ze zákona je v ČR povolena rychlost 100 km/h bez vlakového zabezpečovače. Doporučujeme doplnit odůvodnění navrhovaného limitu, případně uvést limit do souladu se zákonnou úpravou.

7. Připomínka ke dvoufázovému zvyšování bezpečnosti; 1. fáze písm. b) – str. 13, poslední věta před oddílem 2.3

Věta zní: „Období 1. fáze smí být nejvýše pětileté, po roce 2032 se již dvoufázové zvyšování bezpečnosti neuvažuje.“

Podle obsahu materiálu do té doby zjevně nebudou všechny tratě vybaveny ETCS. Proč tedy materiál ukládá povinnost vybavení vozidel dopravcům a neukládá povinnost vybavení tratí provozovatelům dráhy? Z uvedeného vyplývá, že dopravci budou vybavovat vozidla pouze z důvodu vjezdu do přípojné stanice a provozovateli dráhy není ukládána povinnost, aby zabezpečil zabezpečovačem provoz i na přípojné trati. Doporučujeme tento problém vyjasnit, případně přeformulovat.

8. Připomínka k provázání implementace ETCS s modernizacemi – str. 14

Materiál nebere v úvahu faktory elektrizace, konverze či jiné formy zavedení lokálně bezemisního provozu. Doporučujeme vzít tyto faktory do úvahy.

9. Připomínka k nepřihlížení k vlivům na termíny pro zavádění výhradního provozu – str. 14

Vlivy, které ovlivňují realizaci ETCS, se neustále mění, mj. i z důvodů pandemie Covid 19, která negativně omezuje dostupnost technologie ETCS a dostupných kapacit pro implementaci ETCS. Počet potenciálních dodavatelů ETCS je stále omezený, jak ukazují realizovaná výběrová řízení. Z dokumentu není patrné, zda navrhované harmonogramy zavádění výhradního provozu jsou realistické z hlediska kapacit dodavatelů a implementátorů této technologie. Doporučujeme vzít do úvahy vlivy na kapacity dodavatelů a implementátorů ETCS.



10. Připomínka k provázanosti ETCS s modernizací, optimalizací, rekonstrukcí tratí – str. 14, poslední odstavec, první věta

Doporučujeme změnu dikce / upřesnění na: „V mnoha případech je implementace ETCS provázána s modernizací, optimalizací, rekonstrukcí, ~~případně~~ a **především** elektrizací příslušných tratí, a může být provázána i s novým provozním konceptem.“

11. Připomínka ke kapitole 3. – str. 15 a násl.

V úvodu kapitoly by bylo vhodné doplnit, jakým procesem a v jakém předpokládaném čase se tento plán promítne do Národního implementačního plánu ERTMS (NIP), tedy kdy tento plán bude aktualizován, a to včetně následného stanovení závaznosti NIP pro Ministerstvo dopravy, manažera infrastruktury, dopravce.

Pro rychlejší implementaci vozidlové části, která zároveň neohrozí hlavní podnikatelskou činnost dopravců, by pak kapitola měla obsahovat požadavek, aby na základě dokumentu byl následně nově upraven „specifický schvalovací proces“ pro schvalování a zpětné uvádění vozidel po zástavbě ETCS do provozu (jedná se např. o správní lhůty pro vydávání průkazu způsobilosti i obdobného dokumentu, na základě kterého lze vozidlo v souladu s legislativními požadavky možné provozovat na veškerých tratích dle předchozího provozu). Proces musí být maximálně flexibilní a vstřícný pro dopravce tak, aby jej implementace ETCS neohrozila v jeho fungování, samozřejmě při maximálním zachování bezpečnosti provozu na železnici.

Rychlejší implementace by rovněž měla být podpořena přesnými pravidly pro udělování slevy za použití železniční dopravní cesty (ŽDC) pro vlaky vedené vozidly již vybavená palubní částí ETCS, a to ideálně s fixací na delší období, se kterým může dopravce kalkulovat. Ještě vyšší motivační sleva za použití ŽDC by měla být pro vlaky vedené vozidly, na kterých je ETCS schválené pro rutinní provoz, a které se tak zároveň zúčastňují ověřovacího provozu mezi infrastrukturní a mobilní částí (zkouška zatížení RBC apod.). Je nutné dále vnímat, že dopravce bude muset udržovat zařízení ETCS v době, kdy ještě na žádné z tratí nebude výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS, čímž tak vnikají nejen zcela nové náklady (OPEX), ale tyto náklady pravděpodobně budou vyšší než náklady na údržbu stávajících národních VZ (předpokládá se dokonce, že bude nutné využívat externích služeb, jelikož nebude v silách dopravce udržovat tolik zařízení a ve všech úrovních, zejména těch, pro které je nutná certifikace ze strany výrobců). V určité míře se jedná o další formu finanční podpory, čili má provázanost s kapitolou 4.

12. Připomínka k palubním jednotkám ETCS; kapitola 3., první odstavec – str. 15

Materiál sice zmiňuje úzkou spolupráci ministerstva dopravy se Správou železnic, ale zcela chybí požadavek na úzkou spolupráci ministerstva dopravy se zástupci dopravců. Jedině zástupci dopravců jsou schopni vést s ministerstvem dopravy konstruktivní diskuzi ohledně reálnosti termínů z hlediska dostupnosti mobilní části ETCS pro vozidla a ohledně zajištění schvalování instalací ze strany státu (Drážní úřad). A také, zda objednatelé dopravy mají dostatek prostředků na úhradu tohoto zařízení a tedy kterým směrem orientovat v materiálu zmiňované dotační programy. Doporučujeme v tomto směru tezi doformulovat.

13. Připomínka k podkapitole 3.2 – str. 16 a násl.

Vybavování nových vozidel palubními jednotkami ETCS: Reálné náklady na prototypovou zástavbu dosahují dle již uzavřených smluv i 2,4 násobně vyšších nákladů. Doporučujeme provést rekalkulaci.

14. Připomínka k důrazu na obnovu vozidel – str. 16



Souhlasíme, že obnova vozového parku v souvislosti se zaváděním ETCS je žádoucí. Měla by však probíhat současně s přechodem na bezemisní pohony a implementace ETCS by neměla motivovat k pořizování nových vozidel s pohony méně šetrnými k životnímu prostředí. Doporučujeme environmentální aspekty zohlednit.

15. Přípomínka ke spolufinancování – str. 17

Plánované navýšení max. spolufinancování z 6,75 na 8,5 mil. Kč je velmi pozitivní signál do zvyšování bezpečnosti české železnice. I přes navýšení však bude (mj. z důvodu vysokých jednotkových cen vyvolaných též kapacitami trhu) u některých řad spolufinancování pouze v řádu desítek procent. Doporučujeme uvážit, zda spolufinancování nevyjádřit v podílu, nikoli v absolutní částce.

16. Přípomínka k nutné finanční podpoře dopravců na ETCS; tabulka 4 – str. 18

Upozorňujeme na nesprávný součet druhého řádku (osobní doprava retrofitting (8,5 mil. Kč)) ve sloupci "Celkem", správně součet vychází na 5 320 mil. Kč. Doporučujeme provést přepočítání.

17. Přípomínka k podpoře zástavby palubních jednotek ETCS; kapitola 3. – str. 19, první odstavec

Navrhovaný systém podpory není podle našeho názoru optimální. Není zřejmé, proč není zaveden systém, kdy prototypovou zástavbu zadá stát a po jejím schválení státem (Drážním úřadem) ji poskytne dopravcům k realizaci bez úhrady. Takto bude na stejné řady vozidel u různých dopravců naprosto neúčelně vynakládána podpora státu na konstrukci a schválení u každého dopravce samostatně a duplicitně. Doporučujeme systém podpory přehodnotit.

18. Přípomínka k vybavování nových vozidel jednotkami ETCS – str. 19

Vysoký počet předpokládané podpory na ETCS v nových vozidlech je velmi pozitivní, samotná podpora na ETCS ve srovnání s celkovou cenou vozidla je však relativně malá (motivační účinek je tedy omezený). Podpora pro nová vozidla (dnes musí být všechna vybavena ETCS) by obsahovala mnohem silnější motivační efekt. S ohledem na způsoby financování vozidel by bylo vhodné, aby bylo možné uplatnit podporu (z národních prostředků) na ETCS do nových vozidel i zpětně, popř. aby bylo částečně možné jejich ex-ante financování. Doporučujeme zvážit tento návrh.

19. Přípomínka k podkapitole 4.2 – str. 22 a násl.

Je uvažováno, že bude podpora nově pořizovaných vozidel, které jsou již z výroby vybaveny ETCS, možná čerpat zpětně? Např. CEF Blending Facility umožňoval financovat alespoň i vozidla, jejichž dodávka již byla předmětem uzavřeného kontraktu, avšak ještě nebyla dodána, a to pouze za podmínky, že při výběru dodavatele bylo postupováno v souladu s národní legislativou. Doporučujeme vzít tuto možnost v úvahu.

20. Přípomínka k nákladům na implementaci vozidlové části ETCS – str. 22

Na základě tržního srovnání vychází odhad jednotkové ceny implementace ETCS do stávajících vozidel cca ve dvojnásobné výši. Doporučujeme provést přehodnocení.

21. Přípomínka k navýšení způsobilých výdajů – str. 22



Notifikace veřejné podpory a uznatelné náklady na vozidlo na sériové dovybavení ETCS jsou 10 mil. Kč na vozidlo – je vhodné podobně jako v případě jednotkového příspěvku z CEF2 pro jednotky, které obsahují dvě samostatná řídicí stanoviště a tedy dvě nezávislá ETCS, toto zohlednit např. navýšením způsobilých výdajů v těchto případech na dvojnásobek. Doporučujeme zvážit zvýšení.

22. Přípomínka k administrování národního podílu ze strany SFDI – str. 22

V případě administrování národního podílu ze strany SFDI by bylo vhodné aplikovat na straně SFDI takové podmínky / nastavení, které umožní financování ETCS kontinuálně na více let (pozn. výzva SFDI na ETCS z národních prostředků vypsána v 2020 umožňovala realizaci výdajů jen do 2023). Doporučujeme se SFDI tuto alternativu komunikovat.

23. Přípomínka k podkapitole 4.3 – str. 25 a násl.

Dotační tituly by měly mít co nejdelší časové období pro dokončení fyzické realizace (plus následné finanční vypořádání, aby příjemci mohli své harmonogramy s dodavateli přizpůsobit počtu vybavovaných vozidel a nevznikal příliš velký tlak na kapacity dodavatelů, resp. výrobní kapacity výrobců ETCS, jejichž počet je značně omezený.

V dotačních titulech doporučujeme promítnout institut pro výjimečné prodloužení lhůty pro kompletní dokončení projektů ETCS (ve smyslu podání závěrečné ŽoP, při které jsou předkládány průkazy způsobilosti či jiné obdobné dokumenty, kterými se prokazuje, že implementované zařízení ETCS je možné využívat jako plnohodnotný vlakový zabezpečovač v rutinním provozu), pokud bude „objektivní“ překážka na straně dodavatelů, resp. výrobců ETCS. Příkladem může být úprava SW z důvodu národních specifik (integrace s národními vlakovými zabezpečovači), či jiné obdobné úpravy, které znamenají, že zařízení výrobců není připraveno pro spuštění v režimu s-on. Jak je uvedeno již výše, trh výrobců ETCS je velmi omezen, přičemž zpravidla se jedná o nadnárodní korporace, u kterých český subjekt nemusí mít vždy dostatečně silnou pozici na to, aby se např. dostal mezi prioritní zákazníky.

24. Přípomínka k předpokládaným zdrojům čerpání z výzev – str. 25

Není zřejmé, z čeho vycházejí kalkulace národních prostředků. Materiál počítá s dofinancováním jednotkového příspěvku z CEF2 (např. retrofit – národní schválení pracuje se 140 tis. EUR) z národních prostředků do výše 85 % ze způsobilých výdajů (10 mil. Kč) bude tedy cca 4,9 mil. Kč. Podíl národních prostředků bude tedy podstatně vyšší, než podíl příspěvku z CEF2 – s tímto tabulka nekoresponduje. Z textu dále není zřejmé, jak bude v případě úpravy navrhovaných termínů, které dokument připouští, řešena uznatelnost již vynaložených investičních nákladů a čerpání finančních zdrojů. Doporučujeme nejasnosti odstranit.

25. Přípomínka k závěru – str. 28

Národní implementační plán ERTMS se jeví vhodné doplnit o teritoriálně a termínově sladěný Národní implementační plán Energie, obsahující stejně závazné termíny pro další postup elektrifikace tratí, konverze napěťových systémů i budování infrastruktury pro provoz bezemisních vozidel (bodová a dílčí liniová elektrizace či případně vodíkové plnicí stanice). Jen tak je možné zajistit koordinovaný rozvoj železnice ve všech čtyřech strukturálních subsystémech – CCS, ENE, INFRA a RST.

Z textu není jasná podmíněnost přenesení tohoto dokumentu do Prohlášení o dráze v závislosti na zajištění nezbytných národních prostředků pro financování ETCS, které též vnímáme jako nezbytnou podmínku pro naplnění Plánu moderního zabezpečení české železnice. Doporučujeme provést doplnění.

26. Připomínka k Plánu implementace; Příloha 1 – str. 29 a násl.

U některých uvedených tratí panují ohledně realizovatelnosti plánu pochybnosti. Konkrétně:

B	Kladno – Rakovník	42	2029	2029	L1LS	Modernizace 1)
B	Plzeň – Žatec západ	107	2028	2028	L1LS	Modernizace 1)
B	Nymburk – Poříčany (vč. Veleliby)	15	2030	2030	L2	M (VRT Praha-Běchovice – Poříčany) 2)
C	Františkovy Lázně – Tršnice	4	2028	2028	L2	3)
C	České Budějovice – Český Krumlov	27	2026	2029	L1LS	4)
C	Volary – Český Krumlov	62	2027	2029	L1LS	4)
C	Čičenice – Volary				Radioblok	4)
C	Strakonice – Volary				Bez traťového zabezpečovače	4)
D	Mariánské Lázně (mimo) – Karlovy Vary dol.n.	57	2024	2029	L1LS Stop	5)
C	Milovice – Čachovice	8	2030	2030	L2	Modernizace 6)

- 1) Bude se jednat o náhradu výpravčích pouze L1LS?
- 2) Bude v roce 2030 VRT v provozu? A jak souvisí tento úsek se stavbou VRT?
- 3) Dnes pouze výjimečně nákladní doprava, přitom trať **Fr. Lázně – Vojtanov – st. hranice SRN**, kde je pravidelná mezistátní osobní doprava je pouze **L1LS** a dtto trať **Františkovy Lázně – Aš** s mezistátní dopravou také pouze **L1LS**
- 4) Provozní soubor „Šumava“ je zasmulován krajem jako celek až do roku 2032. Tento plán však předpokládá výhradní provoz ETCS L1LS již v roce 2029 a pouze v úseku České Budějovice – Volary. Dopravce by tak byl nucen 3 roky před koncem smlouvy s objednatelem vybavit všechna vozidla systémem ETCS, přesto, že trať Čičenice – Nové Údolí bude mít Radioblok a trať Strakonice – Volary bude nadále D3 bez jakéhokoliv zabezpečovače. Předkladatel naprosto nerespektuje provoz a smlouvy s objednatelem. Podobné je to i u dalších tratí. A někde se zabezpečují tratě s minimální objednanou dopravou a příležitostnou nákladní dopravou a jiné tratě, kde je doprava pravidelně objednávaná a také je na nich denní pravidelná nákladní doprava zde nejsou uvedeny vůbec nebo jsou naprosto nekonceptně navrženy v úrovni L1LS Stop.
- 5) Celá trať je po generální obnově kolejového svršku a dálkově ovládaná, přesto se navrhuje pouze výměna stejné funkce GS za ETCS L1LS Stop, což je funkcí GS a díky tomu nebude možné zvýšit traťovou rychlost, dnes omezenou předpisem D3 na 60 km/h.
- 6) Novostavba tratě je zde nazývána modernizací. Proč je zde vůbec uvedena trať, která ještě nemá ani stavební povolení a není tedy jisté, zda v uvedeném termínu bude vůbec postavena? U nových tratí by mělo být zabezpečovací zařízení nedílnou součástí stavby, tedy placené z jiné rozpočtové kapitoly!



Doporučujeme prověřit údaje k jednotlivým tratím a případně je upravit.