

Změna č. 4 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022

č.j. 154093/2021-SŽ-GŘ-O5

Správa železnic, státní organizace, IČO 70 99 42 34, se sídlem Praha 1, Dlážďená 1003/7, PSČ 111 00, jako osoba, která podle § 33 odst. 1 zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zpracovává Prohlášení o dráze, oznamuje vydání změny č. 4 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022, účinné od 18. 10. 2021.

V Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 se mění následující:

1. Kapitola 1.6 Kontakty – změna kontaktu pro ETCS:

ETCS	Správa železnic, Odbor strategie	Tel.: +420 972 235 693 e-mail: konopac@spravazeleznic.cz
------	----------------------------------	--

2. Kapitola 1.6 Kontakty – doplněn kontakt na ERA:

European Agency for Railways (ERA)	
Webové stránky ERA	https://www.era.europa.eu/

3. Kapitola 3.2.4 Osvědčení o bezpečnosti – nové znění kapitoly:

Dopravce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální osvědčení dopravce, které se vztahuje na dráhy celostátní a regionální nebo na jejich část. Osvědčení dopravce vydaná Drážním úřadem (viz kapitola 1.6) tvoří:

- části osvědčující opatření přijatá dopravcem ke splnění požadavků na vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy a vytvoření systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy,
- části osvědčující opatření přijatá dopravcem pro splnění podmínek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy, podmínek stanovených zákonem o dráhách pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení na vydání vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

Dopravci, který je držitelem osvědčení dopravce uděleného úřadem jiného členského státu Evropské unie vydal Drážní úřad po splnění legislativních podmínek pouze části osvědčení dopravce uvedené ve výše uvedeném odstavci pod písmenem b).

Od 1. 11. 2020 vydává dopravcům Jednotné bezpečnostní osvědčení Evropská Agentura pro železnici ERA. Toto osvědčení je vydáváno formou jednoho dokumentu v jazyce členského státu Evropské unie, který dopravci udělil licenci k provozování drážní dopravy. Na základě

projednání s Drážním úřadem může Evropská Agentura pro železnici ERA rozšířit platnost Jednotného bezpečnostního osvědčení, vydaného pro území sousedního členského státu Evropské unie, o provoz do pohraničních stanic na území České republiky, které sousedí se státem, pro jehož území je Jednotné osvědčení dopravce vydáno. Vymezení úseků tratí, na kterých je takovýto provoz do pohraničních stanic dovolen, je dáno dohodou o spolupráci mezi Drážním úřadem a vnitrostátním bezpečnostním orgánem sousedního členského státu Evropské unie.

Pro další informace navštivte webové stránky Drážního úřadu (www.ducr.cz) nebo Evropské Agentury pro železnici ERA (https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en).

4. Příloha C část C bod II.6 – změna koeficientu v tabulce:

Vybavenost hnacího vozidla ETCS Level 2 a vyšší	Hodnota koeficientu
Nevybavené hnací vozidlo	1,00
Vybavené hnací vozidlo	0,90

5. Příloha F bod 2.1.9 – doplněn nový bod:

2.1.9 Aktuální verze "Provozního řádu GSM-R" je uložena na portálu Provozování dráhy ve složce "Rádiový provoz".

6. Příloha F bod 2.2.1 – nové znění bodu:

2.2.1 Systém SRD zajišťuje hlasovou komunikaci zaměstnance řízení provozu, zaměstnance dopravce, případně dalších osob zúčastněných na řízení a organizování drážní dopravy a jejím provozování se strojvedoucím hnacího vozidla a přenos kódovaných informací (příkazy, hlášení).

7. Příloha F bod 2.2.3 – nové znění bodu:

2.2.3 Použité kanálové skupiny systému SRD se na trati označují návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“¹¹⁾, jejíž návěstidlo se umísťuje do místa, kde dochází obsluhou vozidlové radiostanice ke změně použité kanálové skupiny nebo ke změně rádiového systému (GSM-R nebo rádiové sítě SRV) na SRD. Trati odbočující z trati vybavené systémem SRD, které nejsou vybavené jiným vlakovým rádiovým zařízením (systémy GSM-R nebo rádiová síť SRV), se označují návěstí „Konec rádiového systému“¹²⁾.

8. Příloha F bod 2.2.4 – nové znění bodu:

2.2.4 Na webové stránce Správy železnic www.spravazeleznic.cz v odkazu "Dodavatelé/Odběratelé - Zajištění provozuschopnosti dráhy - Rádiové sítě", je uveden přehled vozidlových radiostanic, pro které byl vydán souhlas s použitím výrobku na dráze v majetku České republiky a jejich provozování v systému SRD. Příslušné radiostanice, včetně dokumentace jejich osazení do stávajících vozidel, podléhají schvalovacímu řízení jako změna na drážním vozidle.

9. Příloha F bod 2.2.7 a 2.2.8 – doplněny nové body:

2.2.7 Rádiová síť SRD může být využívána pouze na základě "Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí (OVKS)", které vydává Centrum telematiky a diagnostiky.

2.2.8 Aktuální verze "Provozních řádů SRD" jsou uloženy na portálu Provozování dráhy ve složce "Rádiový provoz".

10. Příloha F body 2.3.1 a 2.3.2 – nové znění bodů:

2.3.1 Systém simplexního spojení v pásmu 150 MHz zajišťuje rádiové spojení na vybraných tratích (zpravidla tratě regionálního charakteru) mezi výpravčím (dispečerem) a strojvedoucím, a to v dosahu základnové radiostanice umístěné v příslušné dopravně (rádiová síť SRV) a také spojení zaměstnanců zúčastněných na provozování drážní dopravy v místních rádiových sítích (MRS). Systém není interoperabilní.

2.3.2 Pro místní rádiové sítě zajišťuje systém pokrytí vybraných dopraven rádiovým signálem prostřednictvím základnových radiostanic, pokrytí navazujících traťových úseků není pro tyto sítě zaručeno. Pro vlakové rádiové sítě (SRV) je pokrytí dopraven a přilehlých traťových úseků zajištěno v souladu se Směrnicí č. 35 (Technické specifikace vlakových rádiových zařízení).

11. Příloha F bod 2.3.8 a 2.3.9 – doplněny nové body:

2.3.8 Simplexní rádiové sítě (SRV a MRS) v pásmu 150 MHz mohou být využívány pouze na základě Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí (OVKS), které vydává Centrum telematiky a diagnostiky.

2.3.9 Aktuální verze "Provozních řádů SRV" jsou uloženy na portálu Provozování dráhy ve složce "Rádiový provoz".

12. Příloha F bod 3.3 – nové znění bodu:

3.3 Je-li na hnacím vozidle jako terminál přechodně použit mobilní telefon (v rádiové síti GSM-R) nebo přenosná radiostanice (v systémech SRD nebo v rádiové síti SRV), musí být takový terminál připojen na pevnou vnější anténu hnacího vozidla, hlavní napájení musí být z dobíjené palubní baterie hnacího vozidla a terminál musí pracovat s vysokofrekvenčním výkonem 8 W v systému GSM-R, resp. 5 až 10 W v systémech SRD nebo v rádiové síti SRV. Bez připojení na pevnou vnější anténu a hlavní napájení hnacího vozidla se považuje mobilní telefon GSM-R nebo přenosná radiostanice pouze za nouzové rádiové spojení (Vyhl. 173/1995 Sb., §71, odst. 4).

13. Příloha F body 3.5 až 3.7 – nové znění bodů:

3.5 Nelze-li z hnacího vozidla navázat základní rádiové spojení, musí strojvedoucí před vjezdem do řízené oblasti (mezistaničního úseku) seznámit příslušného výpravčího nebo dispečera (který je uveden v Provozním řádu příslušné rádiové sítě) s rozsahem stávajících komunikačních možností vlaku. Výpravčí nebo dispečer stanoví způsob rádiové komunikace v náhradním rádiovém spojení (pokud je na dráze zřízeno). O stanoveném způsobu rádiové komunikace vyzoomí výpravčí nebo dispečer osoby podílející se na řízení a organizování drážní dopravy, kterých se uvedená problematika týká. Při náhradním rádiovém spojení dispečer, výpravčí a strojvedoucí používají rovněž volací značky přidělené použitému náhradnímu rádiovému spojení.

3.6 Pokud hnací vozidlo nespĺňuje ani podmínky pro náhradní rádiové spojení, nesmí být do řízené oblasti (mezistaničního úseku) vybavené infrastrukturou vlakového rádiového zařízení vypraveno. Dojde-li k náhlé ztrátě funkčnosti základního nebo náhradního rádiového spojení v době, kdy je vlak (PMD) používá, je strojvedoucí povinen o této skutečnosti neprodleně informovat příslušného zaměstnance řízení provozu, který řídí úsek, v němž se vlak (platí i pro PMD) nachází, aby byly sjednány podmínky další jízdy podle článku 1.4. Přílohy "F" tohoto Prohlášení o dráze nebo tohoto článku.¹⁴⁾

3.7 Speciální hnací vozidla (SHV) využívají v době zařazení do dopravního režimu „vlak nebo PMD“ pro spojení s výpravčím nebo dispečerem základní rádiové spojení podle pojížděné trati. V případě, že konstrukce SHV neumožňuje zabudování vozidlové části příslušného rádiového systému používaného na uvedené trati nebo je v poruše, může být použito, po předchozím souhlasu příslušného výpravčího nebo dispečera, náhradního rádiového spojení na dráze (viz čl. 3.5). Pro jízdu SHV v režimu "PMD" v takovém případě dále platí i ustanovení předpisu SŽDC D1 a Provozního řádu příslušné traťové rádiové sítě.

V Praze dne 8. 10. 2021

Bc. Jiří Svoboda, MBA v.r.
generální ředitel

za správnost: Ing. Jiří Černý

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **2021937**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **4** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Jiří ČERNÝ**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **15.10.2021 07:04:50**



610fe21c-2e0a-4d3f-aad0-abb832faf6ab