

Vypořádání zásadních připomínek z mezirezortního připomínkového řízení k návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů

Připomínkové místo	Obsah zásadní připomínky	Způsob vypořádání
<p>Úřad vlády - OKOM</p>	<p>Předkladatel se v rámci odůvodnění vyhlášky omezil na konstatování, že vyhláškou není do českého právního řádu implementován právní předpis Evropské unie. Jsme názoru, že předložené legislativní změny se mají dotýkat veškerých drah na území České republiky, tedy i drah spadajících do evropského železničního systému, pro který jsou na úrovni práva EU stanovena pravidla – s ohledem na potřebu zajištění interoperability – v technických specifikacích pro interoperabilitu (přijatých na základě směrnice 2008/57/ES). Ty mají podobu buď rozhodnutí či přímo použitelných nařízení.</p> <p>Obdobně je předpokládána existence evropských specifikací u lanových drah (přijatých na základě směrnice 2000/9/ES).</p> <p>V odůvodnění proto navrhuje doplnit část týkající se hodnocení slučitelnosti s právem EU o podrobnější vyjádření, z jakého důvodu není třeba technické specifikace pro interoperabilitu, resp. směrnici 2000/9/ES spolu s evropskými specifikacemi, v rámci předloženého návrhu zohledňovat. V opačném případě by bylo nutno vzít uvedené předpisy práva EU v úvahu, tj. dát s nimi návrh do souladu a předmětná ustanovení dle Legislativních pravidel vlády jako implementační vykázat. Z odůvodnění k čl. I bod 38. ostatně vyplývá, že k implementaci dochází i dle názoru předkladatele, a to k CR INF TSI (rozhodnutí 2011/275/EU, ve znění rozhodnutí</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Text odůvodnění byl v části týkající se zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právními akty Evropské unie upraven a doplněn.</p> <p>Prostřednictvím navrhované vyhlášky není do českého právního řádu implementována úprava vycházející z právních předpisů Evropské unie, navržená právní úprava nezasahuje do materie obsažené ve směrnici EP a Rady 2000/9/ES ze dne 20. března 2000 o lanových drahách pro dopravu osob.</p> <p>V případě navržených změn týkajících se jiných drah, než drah lanových, nepřináší nová právní úprava rovněž zásadních změn, které by zasahovaly do právní úpravy obsažené v technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI). Požadavky vyplývající z jednotlivých TSI jsou do českého právního řádu promítnuty (stanovena jejich závaznost) zejména prostřednictvím zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (ustanovení § 49a).</p>

	2012/464/EU).	
Ministerstvo vnitra	<p>K čl. 1 bodu 1 (k § 5 odst. 3):</p> <p>Předmětné ustanovení vymezuje subjekty oprávněné provádět technickobezpečnostní zkoušku. Upozorňujeme, že tato úprava překračuje rámec daný zákonným zmocněním, které zní na stanovení rozsahu a podmínek technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu. Rozsah uvedené zkoušky je stanoven v odst. 1 a podmínky v odst. 2 daného ustanovení. Vzhledem k výše uvedenému tedy navrhuje ustanovení vypustit.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Předmětné ustanovení bylo z návrhu vyhlášky vypuštěno.</p>
	<p>K čl. 1 bodu 33 (k § 87 odst. 18):</p> <p>Dle tohoto ustanovení je k provádění zalévání koncovek lan a zápletů lan oprávněna pouze odborně způsobilá osoba, za kterou se považuje fyzická osoba, je-li držitelem příslušného osvědčení. Dané ustanovení překračuje zákonné zmocnění, neboť se nejedná o úpravu technických podmínek provozuschopnosti dráhy. Dále pak stanovení podmínek a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností náleží, ve smyslu čl. 26 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, do zákona. Z navrženého textu není ani patrné, o jaké „příslušné osvědčení“ by se v tomto případě mělo jednat.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Předmětné ustanovení bylo vypuštěno a došlo k reformulaci ustanovení § 87 odst. 17 (nyní odst. 16).</p> <p>Pro doplnění lze uvést, že prokázání odborné způsobilosti je odvozeno od získání příslušného kvalifikačního standardu <i>Montér ocelových lan pro zařízení osobní lanové dopravy</i> ve smyslu národní soustavy kvalifikací podle zákona č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání a o změně některých zákonů (zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání), ve znění pozdějších předpisů.</p>
Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví	<p>1. K bodu 28. - § 87 odst. 13</p> <p>Toto ustanovení je jediným případem, kdy předkladatel při odkazování na technické normy používá výlučný odkaz. Doporučujeme zvážit, zda ho není možné nahradit odkazem</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Výlučný odkaz použitý v rámci ustanovení § 87 odst. 13 byl nahrazen odkazem indikativním.</p>

	<p>indikativním.</p> <p>Pokud je nezbytné použít výlučný odkaz, je třeba přímo v textu právního předpisu danou normu citovat. V odůvodnění je pak třeba tuto skutečnost zdůvodnit a uvést, jakým způsobem bude příslušná norma zpřístupněna veřejnosti (čl. 45a odst. 2) Legislativních pravidel vlády).</p>	
<p>Ministr pro lidská práva, rovné příležitosti a legislativu</p>	<p>1. K § 38, odst. 5) Uspořádání a vybavení stanic (nad rámec novely)</p> <p>Navrhuji následující znění:</p> <p>„(5) Ve vzdálenosti 800 mm (při rychlosti na přilehlé koleji do 160 km/hod) nebo 1 300 mm (při rychlosti na přilehlé koleji nad 160km/hod) od hrany nástupiště musí být v ploše nástupiště po celé jeho délce umístěn a vytvořen bezpečnostní pás. Bezpečnostní pás je od plochy nástupiště oddělen vodící linií s funkcí varovného pásu. Tento prvek je široký 400 mm a je tvořen z přesně definované dlažby dle zvláštního předpisu^{2c)}. Vizualní kontrast prvku se provádí žlutým pruhem (RAL 6200) šířky 150 mm umístěným blíže k nástupní hraně.“</p> <p>Poznámka pod čarou č. 2c) zní:</p> <p>„2c) Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění pozdějších předpisů.“</p> <p>Odůvodnění: <i>Původně navržené ustanovení neodpovídá platným předpisům pro řešení přístupnosti osob se zrakovým postižením na dráze - rozpor s vyhláškou č. 398/2009 Sb., rozpor s ČSN 73 4959 a</i></p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Jedná se o návrh, který směřuje nad rámec předložené novely vyhlášky č. 177/1995 Sb. Ustanovení § 38 je zařazeno do hlavy druhé vyhlášky, která se týká technických podmínek a požadavků na stavbu dráhy speciální (metra).</p> <p>Z tohoto důvodu není vhodné a možné, aby byla připomínka týkající se změny § 38 bez širší diskuze, zejm. s Magistrátem Hlavního města Prahy, akceptována a zapracována do aktuálně předkládaného návrhu.</p>

	<p><i>Vzorovými listy SŽDC Z 8.7.</i></p>	
	<p>2. K § 38, odst. 6) Uspořádání a vybavení stanic (nad rámec novely)</p> <p>Navrhuji následující znění:</p> <p>„(6) Pevná schodiště pro cestující se zřizují ve sklonu do 28 stupňů mírném podle doporučené technické normy uvedené v příloze č. 5. Výška schodu stupně může být nejvýše 160 mm. Poslední schod stupeň schodišťového ramene musí být barevně odlišen. Ve stísněných podmínkách lze zřídit sklon do 30 stupňů. Hrany stupňů pevných schodišť musí být upraveny proti uklouznutí. U každého ramene pevného schodiště musí být zřízena oboustranná madla ve výši 1 000 900 mm s přesahem nejméně 150 mm od prvního a posledního stupně. Je-li pevné schodiště pro cestující jedinou přístupovou cestou na nástupiště, musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace²⁾.“</p> <p>Poznámka pod čarou č. 2) zní: „2) Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.“</p> <p>Odůvodnění: <i>Původně navržené ustanovení neodpovídá platným předpisům pro řešení přístupnosti osob s pohybovým postižením - rozpor s vyhláškou č. 398/2009 Sb., rozpor s ČSN 74 3305.</i></p>	<p>Vysvětleno. Viz výše.</p>
	<p>3. K § 38, odst. 7) Uspořádání a vybavení stanic (nad rámec novely)</p> <p>Navrhuji následující znění:</p>	<p>Vysvětleno. Viz výše.</p>

	<p>(7) „Pro vertikální dopravu osob s omezenou schopností a nákladů musí být v podzemních ve stanicích zřízeny výtahy. Pro vertikální dopravu nákladů musí být v podzemních stanicích zřízeny nákladní výtahy.“</p> <p>Odůvodnění: Původně navržené ustanovení neodpovídá platným předpisům pro řešení přístupnosti osob s pohybovým postižením - rozpor s vyhláškou č. 398/2009 Sb.</p>	
Hospodářská komora	<p>Obecná zásadní připomínka</p> <p>V předpisu nejsou zapracovány požadavky rozhodnutí 2008/163/ES, týkajícího se bezpečnosti v železničních tunelech, a rozhodnutí 2008/164/ES, týkajícího se osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Obě tato rozhodnutí jsou pro dráhy celostátní závazná. To je nutno dopracovat.</p> <p>Odůvodnění: Je nutno respektovat zákon o drahách č. 266/1994 Sb., ustanovení § 49a.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Předkládaný návrh respektuje zákonná ustanovení včetně uváděného § 49a. Z ústavně právních kautel vyplývá, že podzákoná právní úprava nemůže být v rozporu se zákonnou právní úpravou či ji jakýmkoliv způsobem překračovat.</p> <p>Jak je správně konstatováno, uváděná rozhodnutí Komise jsou závazná, resp. přímo aplikovatelná, tudíž není zapotřebí jejich transpozice do vnitrostátní právní úpravy.</p>
	<p>Připomínka k § 26, odst. 2, písm. m) - bod 5 a k příloze č. 1, část 1 (v bodě 15) - bod 34</p> <p>Navrhujeme návrh textu „<i>kromě konstrukcí mostních objektů a tunelů</i>“ vypustit.</p> <p>Odůvodnění: Máme obavu, aby při akceptaci navrhované změny nedošlo k</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Příslušný novelizační bod byl vypuštěn.</p>

	<p>ohrožení bezpečnosti provozu. Ve „Zvláštní části“ zmiňované vizuální prohlídky korozního stavu nemusí být dostačující (záležitost viditelnosti kritických místa, záležitost včasnosti takto získaného varování). Je potřeba se zabývat tím, jakými diagnostickými metodami provádět měření na mostech postavených do roku 1995, nikoliv měření při pravidelných prohlídkách úplně zrušit. Na dráhách se stejnosměrným napájením (tramvaje, metro, železnice) jsou korozivní účinky zpětných proudů velmi silné a mohou nebezpečně ohrožovat veškeré ocelové a železobetonové konstrukce včetně konstrukcí mostních objektů a tunelů. Je potřebné důsledně předcházet možnostem vzniku možného poškození staveb železničního spodku a použítá ochranná zařízení průběžně kontrolovat. Stojí za zmínku, že právě z důvodů omezení účinků bludných proudů na konstrukce mostních objektů a tunelů vznikly ve světě systémy metra se dvojicí přírodních kolejnic pro obě polarity napájení. Navíc příchod nových výkonnějších vozidel proudové odběry zvyšuje a rekuperace mění jejich polaritu.</p>	
	<p>Připomínka k § 62, bod 8</p> <p>Navrhujeme doplnit, v jakém dokumentu je uváděno původní a nové zatížení trati a jakým opatřením je zajištěno, že tato zatížení nebudou překročena, tedy že přístupné napětí na vozidlech spojených s kolejí nepřesáhne dovolenou mez.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Zajištění bezpečnosti osob a zvířat (psi provádějící nevidomé) a to zejména při nástupu a výstupu do dopravních prostředků.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Text návrhu byl upraven, došlo k odstranění textové chyby (záměna slova „trolej“ za „kolej“, resp. „kolejnice“).</p> <p>Problematika úbytků napětí v kolejnicích (myšleno podélný úbytek) nemá nic společného s napětím vozidla proti zemi. Napětí mezi vozidlem a zemí je ovlivněno jednak konstrukcí vozidla (proudovým propojením skříně vozidla s podvozky atd.), přechodovým odporem mezi kolejnicí a zemí a velikostí napětí. Počet vozidel v úseku nemá prakticky žádný význam na velikost napětí</p>

		<p>jednoho určitého vozidla proti zemi.</p> <p>Původní zatížení trati je stanoveno v uváděném energetickém výpočtu, nové zatížení si stanovuje vždy provozovatel dráhy (dopravní podnik) podle dopravní situace. Smyslem návrhu změny bylo zavedení exaktního způsobu kontroly, zda je nové zatížení (intenzita provozu) ještě v patřičných hodnotách. Ke změnám v provozu dochází celkem běžně a to z různých důvodů, měřením by se mělo prokázat, že taková změna neohrožuje bezpečnost ostatních zařízení. Bezpečnost osob a zvířat při nástupu a výstupu tím nemůže být nijak ohrožena.</p>
	<p>Připomínka k § 66, bod 9</p> <p>Navrhujeme doplnit, o jaké dopravní značení se jedná.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>U trolejbusů s nezávislým napájením může jít o úseky v délce několika km. Proto je potřeba definovat, o jaké dopravní značení se jedná, respektive podle jakého předpisu má být provedeno.</p>	<p>Akceptováno jinak.</p> <p>Príslušný text ohledně doprovodného dopravního značení byl vypuštěn.</p>
<p>Jihomoravský kraj</p>	<p>JMK je toho názoru, že platná vyhláška nejen, že v určitých částech nekoresponduje se současným právním stavem, který nastal již před několika lety po rozdělení unitární železnice na SŽDC, s.o. a ČD, a.s. (jedná se o stavební řád drah, který by dle názoru JMK měl být závazný zejména pro správce infrastruktury, některé z povinností, např. vybavení zařízení pro odbavení cestujících, by měl zajistit spíše dopravce, obzvláště při pluralitě dopravců), ale ani předložený návrh její novely nereflektuje neřeší situaci, která nastává příchodem dalších nových dopravců</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>V současné době probíhá proces převodu majetku ze společnosti České dráhy, a. s., na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. V souvislosti s tímto krokem je připravován strategický materiál, který by se měl zabírat „kategorizací“ jednotlivých stanic, potažmo zastávek.</p>

	<p>po otevření drážního trhu.</p> <p>V současnosti, např. při zapojení tratě na Centrální dispečerské pracoviště Přerov či Praha pomocí dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, dochází v nejednom případě k faktické degradaci menších mezilehlých železničních stanic na pouhé zastávky. Je zcela zrušeno jejich personální obsazení, které následně po zamřížování celé budovy znamená uzavření osobní pokladny, úschovny, uzavření temperované čekárny, hygienického zařízení. JMK musel již několikrát na základě žádostí občanů cestou opakovaných jednání hledat návrat k původnímu funkčnímu stavu.</p> <p>Dle našeho názoru by měly být železniční stanice rozděleny do kategorií nejen dle jejich dopravních výkonů ale také dle jejich významu pro danou obec či město i region. Dle jejich významu a velikosti frekvence cestujících by pak povinně poskytovaly služby v předepsaném rozsahu a kvalitě.</p>	<p>Z tohoto důvodu se nejeví jako vhodné měnit tuto právní úpravu před dokončením majetkového převodu nádraží.</p>
<p>Liberecký kraj</p>	<p>Liberecký kraj žádá bezodkladně zavést způsob zabezpečení (výstražná zařízení) pro zvýšení bezpečnosti na centrálních staničních přechodech pro cestující.</p> <p><u>Zdůvodnění:</u> rekonstrukce a modernizace železničních stanic, kde z různých důvodů nejsou zřizovány podchody/nadchody a je zachován úrovnový přístup cestujících k vlakům a využitelnost zařízení v dalších případech.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Bylo doplněno ustanovení § 16 vyhlášky.</p>
	<p>Liberecký kraj požaduje zpracovat mechanismus pro možnost udělení úlev (výjimek) v odůvodněných případech z požadavků předmětné vyhlášky, zvláště pro vedlejší tratě, stísněné prostorové podmínky nebo případy, kdy realizace řešení dle vyhlášky není možná z důvodů ekonomické neefektivity takového řešení (v praxi nelze stavbu postavit).</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Požadované změny směřují nad rámec vyhlášky, resp. zákonného zmocnění.</p> <p>V současné době je na Ministerstvu dopravy připravována novela zákona o dráhách v</p>

	<p><u>Zdůvodnění:</u> Požadavky vyhlášky jsou v mnoha případech totožné pro hlavní koridory i lokální tratě, které mají odlišné funkce a zcela jinou hranici pro ekonomické posuzování investic. Některé požadavky navržené novely vyhlášky č. 177/1995 Sb. jsou dokonce přísnější, než požadavky v nadnárodních normách TSI (příkladně nutný bezbariérový přístup na všech zastávkách, prostorově přesné vymezení bezpečnostního pásu s vodící linií na nástupištích – např. vyvolané nákladné přestavby stávajícího zastřešení nástupišť z důvodu kolize sloupů s polohou prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, jednotná výška a konstrukční řešení nástupiště v celé jeho délce včetně částí využívaných zřídka nebo vozidly jiné konstrukce s prostorovými, legislativními investičními a provozními/finančními dopady, apod. – realizace některých zastávek pro zlepšení místní obsluhy by se stala ekonomicky či prostorově nerealizovatelnou).</p>	<p>návaznosti na nutnost transpozice směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. V kontextu možných výjimek, které nabízí zmíněná směrnice, je na Ministerstvu dopavy vedena debata ohledně formy jejich využití, což by se mělo pozitivně odrazit i ve smyslu Libereckým krajem nyní uplatněné připomínky.</p>
	<p>Dosud platné znění vyhlášky č. 177/1995 Sb. nereflektuje aktuální technický stav tratí v konfrontaci se soudobými požadavky na konkurenceschopnost železniční dopavy. To obzvláště vyniká v některých regionech, ve kterých je železniční infrastruktura dlouhodobě podinvestovaná. Z tohoto důvodu Liberecký kraj protestuje proti praktickým dopadům vyhlášky (a návazných norem a předpisů) ve smyslu nemožnosti zvyšování traťové rychlosti nad 60 km/h na tratích vybavených pouze zabezpečovacím zařízením I. kategorie nebo provozovaných podle předpisu D3 a žádá o zapracování mechanismu, který umožní v odůvodněných případech povolit zvyšování traťové rychlosti na stávajících tratích do doby, kdy stát prostřednictvím SŽDC, s. o. zajistí potřebnou modernizaci infrastruktury. Příslušná ustanovení platného předpisu, resp. předložené navržené novelizace, s ohledem na stávající stav tratí znevýhodňují, dle názoru Libereckého kraje,</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Ministerstvo dopavy vnímá snahu o navyšování traťových rychlostí. K tomuto tématu bylo vedeno již několikero jednání. Vzhledem k tomu, že případná změna představuje natolik závažný zásah do bezpečnosti provozu dráhy, nelze ji uskutečnit bez hlubší diskuze a řádného projednání. Nutno navíc podotknout, že v ani v rámci Správy železniční dopravní cesty nepanuje obecná shoda nad podobou případných změn v této oblasti.</p>

	<p>konkurenceschopnost železniční dopravy v některých regionech.</p> <p><u>Zdůvodnění:</u> Liberecký kraj má eminentní zájem o zvyšování cestovních rychlostí na všech železničních tratích v kraji využívaných osobní dopravou, na maximální hodnoty traťové rychlosti přípustné trasováním ve stávajících stopách a z hlediska parametrů nasazených vozidel, přičemž předpokládá postupné uvedení všech těchto tratí do stavu, který umožní plné využití jejich parametrů alespoň vlaky osobní dopravy. Bez realizace tohoto procesu by postupně řada železničních tratí zcela pozbyla svou konkurenceschopnost vůči silniční dopravě a nemohla by již být páteří systému veřejné dopravy, což je přitom jedním z hlavních cílů dopravní politiky Libereckého kraje.</p>	
	<p>Je nutné zapracovat další, v zahraniční běžně obvyklé dopravní systémy (např. tram – train a podobné).</p> <p><u>Zdůvodnění:</u> ve střednědobém časovém horizontu je pro zajištění konkurenceschopnosti a udržitelnosti infrastruktury nezbytné zahájit projektovou přípravu dopravních systémů, které umožní zvýšit efektivitu a atraktivitu drážní dopravy v dnes obvyklém konkurenčním prostředí a vyhovět soudobým požadavkům cestujících. Například je nutné řešit při krátkých přepravních vzdálenostech dopravu přímo do center měst bez prodlužování cesty zbytnými přestupy nebo z důvodů velké docházkové vzdálenosti na zastávky.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Požadované změny zasahují nad rámec vyhlášky, resp. zákonného zmocnění.</p> <p>Případnou změnu by bylo nutné provést na úrovni zákona.</p>