

## Evropa železnici v roce 2021 obnovuje a oslavuje, Česká republika ji konzervuje?

Novela zákona o drahách, která se tento týden dostala ve druhém čtení na bedra poslanců Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, měla doladit proces transpozice evropské legislativy v rámci 4. železničního balíčku, který má liberalizaci železnice za celkem jasně nastolený proces vytvoření kvalitnějšího, efektivnějšího a bezpečnějšího systému služeb, které udělají železnici v Evropě čím dál více žádanou a konkurenceschopnější zejména ve vztahu k silnici, ze které se postupně přesune většina nákladní dopravy a čím dál větší objemy cestujících. Česká republika je v případě železnice ostrůvek nepochopení záměrů Evropské unie s vlastním výkladem evropských směrnic. Čeština je košatá, ale myslíte-li francouzsky, anglicky a třeba i rusky, jazykové překlady se různí, a když do toho ještě přiložíte různé nápady lidí, kteří si na železnici prakticky nic nevyzkoušeli, vznikne nepopustná česká právní houština, kterou Evropa jen tak nevstřebá.

Rok 2021 byl Evropskou komisí prohlášen za Evropský rok železnice, která má hrát klíčovou roli v boji za snižování emisí skleníkových plynů. Je to zároveň první celý rok, u něhož se předpokládala v celé EU aplikace jednotných pravidel, dohodnutých v rámci čtvrtého železničního balíčku. Rok 2021 rovněž přináší několik důležitých výročí v železniční dopravě: 20. výročí prvního železničního balíčku, 30. výročí vysokorychlostní železnice (TGV), 20. výročí Inter City Expresů (ICE), kterými však Česká republika zasažena není, a zřejmě proto jsou Evropský rok železnice i jeho vzletné evropské cíle české veřejnosti více méně utajeny. Zatímco sousední Německo, Polsko i Rakousko prezentují rozmach a obnovu železnice včetně křížení zrušených a neprovozovaných železničních tratí, v České republice přišel ten nejlepší čas zabývat se **konzervací dráhy**, kterou přinesla jako nový prvek do české legislativy formou pozměňovacího návrhu novely zákona o drahách obdivuhodná iniciativa člena Správní rady Správy železnic – pardubického poslance Martina Kolovratníka a Ministerstva dopravy (MD).

MD již delší dobu představuje celkem neskrytě neformální platformu pro uplatňování soukromých zájmů a pojem konzervace dráhy zná prakticky každý, kdo železnici využívá. Dal by se tak nazvat proces, který česká železnice prodělala v uplynulém třicetiletí, kdy se jí podařilo zakonzervovat jako nekonkurenceschopnou vůči silnici alespoň po té, co ji nestačila zlikvidovat „neviditelná ruka trhu“ v nerovném boji s neregulovanou a adekvátně nezpłatněnou beton-asfaltovou infrastrukturou. Po „sametové revoluci“ řídila chátrání a investice do železnice automobilová lobby, kterou „naštěstí“ v posledních letech díky účelově vázané evropské investiční pumpě alespoň vystřídali lobbisté soukromého železničního stavebního sektoru, ale u mnoha investic do železniční infrastruktury není zřejmé, zda jsou více přínosem pro uživatele nebo se dělaly pro jejich dodavatele. Například protihlukové stěny mezi železnicemi i silnicí navzájem či stovky kilometrů modrých zábradlí. Zatímco portugalská pendolina – italsky „kyvadélka“ s naklápěcí skříní jezdí od roku 1999 od počátku rychlostí 230 km/h, naše pendolina i po třech rekonstrukcích (modernizacích) tratí si troufnou ve službách pro cestující od roku 2004 jezdit stále jen 160 km/h. V době, kdy Evropa řeší rychlosti 350 – 550 km/h, my nesměle pošilháváme po 200 km/h. Proč? U nás není povoleno tu silnici po ocelových pásech kolejí tak nakopat!!!

Výrazně však přeskočme a podívejme se do současnosti k různorodému vnímání pojmu konzervace dráhy. Kromě stávajícího převažujícího stavu české železnice to představuje nový prvek v legislativě, který má podle předkladatelů část železnice zachránit a někteří mají současně za to, že zlikvidovat.

Hospodářským výborem sněmovny prošel 3. února návrh novely zákona č. 266/94 Sb. o drahách, který byl publikován sněmovním tiskem 912, a přináší do zákona o drahách § 10a „Konzervace dráhy“ s vysvětlením, že se jí rozumí uvedení dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části do stavu,

- a) v němž přestává být provozuschopná a provozována
- b) jenž umožní budoucí obnovení její provozuschopnosti a jejího provozování, a
- c) v němž nedošlo k jejímu zrušení.

Až potud se v podstatě jedná o legalizaci stavu některých tratí, kde byl zastaven provoz, ale ony nejsou udržovány a stávající legislativa zná jen dráhy provozované a tedy provozuschopné, anebo zrušené. Nic mezi tím. Proto je také již přes 30 let zákon porušován a stálo by za to vše napravit. Měli bychom tu dráhu, která je svým způsobem legislativně chráněna, byť neudržovaná a neprovozuschopná.

Korunu všemu ale zasadila celkem nesmyslná dikce parametrů možnosti konzervace, která v podstatě ohrožuje provoz na cca 45 regionálních tratích o délce cca 700 km. Správa železnic, s. o., by podle nové právní úpravy mohla požádat o konzervaci dráhy a Drážní úřad by ji měl povolit, pokud by se ve dvou po sobě následujících letech na dráze neuskutečnilo minimálně 1500 jízd osobních a 12 jízd nákladních vlaků za rok. Návrh celkem arogantně neřeší účast těch, na které přímo dopadá – objednatelů dopravy, tzn. krajů, obcí, ale i vlečkařů, napojených na „zakonzervovanou“ dráhu, kudy pak neprojedou.

Jako první procitl a nebezpečí pro regionální železnici si uvědomil Jan Šatava. Člověk, který celý svůj život obětoval záchraně a prosazování železnice. V letech 1996 -1997 vzkřísil úzkorozchodnou síť Jindřichohradeckých místních drah, dnes ožívuje lokální železnice a zajímavé historické stavby po celé republice. Jako předseda Sdružení železničních společností významně a velmi trefně oslovil 1. března dopisem kraje včetně Asociace krajů ČR a zaujal i média. Jeho varovné poselství přiblížil veřejnosti internetový deník Zdopravy.cz, kde se nově nastolené problematice železnice úspěšně věnovali Jan Šůra a Jan Šindelář, záhy vyrazil na pomoc před nejasnými konturami a okolnostmi nastoleného procesu konzervace železnice Jan Beránek díky zpravodajské reportáži České televize, která se povedla a zasáhla i ty, kteří železnici nepoužívají. Ukázalo se, že neudržování železnice, ale zároveň „dobrá správa“ stojí Správu železnic o hodně méně, než prezentovala jako původní důvod k řešení konzervace železnice a ještě ke všemu se konečných skutečných 8 – 9 miliónů Kč ročně jeví jako úlet, který byl zmíněn omylem vedle faktu, že se nám tu a tam nějaká zakázka prodražila o 600 miliónů Kč, než se předpokládalo. Vznikl dojem, že povinnost „péče řádného hospodáře“ se vztahuje jen na konzervaci a nikoliv na investice a budování železnice.

Pozměňovací návrh poslance Martina Kolovratníka naštěstí nenechal klidnými ani zákonodárce, ze kterých je třeba vyzdvihnout dva, kteří načetli k navržené právní úpravě další pozměňovací návrhy.

Poslankyni Starostů a nezávislých Věru Kovářovou, bývalou starostku Chýně a dlouholetou středočeskou zastupitelku právem nejasné konzervování železnice vyděsilo, když sama se nemohla dívat na to, že vlaky její obcí jenom projížděly a od roku 2014 má díky jejímu přičinění Chýně 2 hojně využívané železniční zastávky a nádherné vlakové spojení do Prahy. Ve svém pozměňovacím návrhu nenapadá institut konzervace dráhy jako takový, ale nesmyslné parametry.

Poslanec Pirátů Ondřej Polanský z Moravskoslezského kraje se svými protinávry ukázal rovněž jako fundovaný člověk v oblasti železniční dopravy, podal protinávry více a odborná veřejnost se nejvíce ztotožňuje s jeho návrhem, aby se to v současné podobě vrátilo zpět Ministerstvu dopravy k přepracování.

Konzervace železnice, byť možná původně dobře míněný záměr, je právem velmi ožehavým tématem současné doby, kdy se různě slibuje a Ministerstvo dopravy se nesmyslně zavázalo v Bruselu na rozdíl od našich vyspělejších sousedů v Evropě k bezvýhradní aplikaci evropského systému zabezpečení ETCS, který výrazně a nesmyslně prodraží provoz na

regionálních tratích, kde na něj kraje nebudou mít. Zatímco např. Německo, Rakousko i Francie počítají s kombinací s národními systémy zabezpečení, naše země má znehodnocovat dosavadní fungující i nové evropské investice do systému, který byl po mnoho desetiletí postaven na izolovaných úsecích. Ty mají vystřídat počítače náprav, resp. balízy. Jsme zřejmě bohatší a lepší než naši původně vyspělí západní sousedé.

Situace naštěstí zaujala i Odborové sdružení železničářů, které si pozvalo poslance Martina Kolovratníka 10.3. na jednání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách a konečně se dozvídáme novinky.

Martina Kolovratníka „mediální humbuk“ kolem zákona překvapil: „Představa, že ta zlá Správa železnic se s nikým nebude bavit a za dva roky přijde a ty koleje vytrhá, je blbost,“ prohlásil a dodal: „Tohle by se nikdy nestalo. Pochopitelně (jako Správa železnic) přijdeme za krajem a budeme s ním mluvit, a myslím si, že by to měla být férová debata: tak pojdme se podívat na ty náklady. Ale kraj namítne, my tam chceme ty lokálky zachovat a přispějeme na jejich údržbu. Jinými slovy bude tlak na to, aby správce infrastruktury komunikoval s kraji. Nejsme pitomci, nechceme jít proti zdi. Proto jsme i snížili podmínku počtu osobních vlaků z původního limitu 1500 na 1000 nebo 1040. A teď pojdte do mě!“ vyzval s úsměvem k diskusi.

Zajímavé na tom je, že veřejnost je aktuálních záměrů pana Kolovratníka ušetřena, netuší vůbec nic o rozvolnění kritérií pro konzervaci dráhy a postupně se vyvíjí i vysvětlování ze strany samotné Správy železnic, jejímž mluvčím se Martin Kolovratník zřejmě stal jako činnorodý člen její správní rady a ten, který rád jezdí vlakem s generálem Správy železnic Jiřím Svobodou. Sám generál Správy železnic se v posledním podcastu na webu jím řízené instituce 18. 3. vyjadřuje, že lidé konzervaci železnice nesprávně pochopili. Dovolím si důrazně opakovat, že Správa železnic to veřejnosti špatně vysvětlila, už je tedy na čase to napravit a dodnes není jasné, kdo za Správu železnic mluví, která aktuální kritéria platí, a proto je jediným správným východiskem návrat pozměňovacího návrhu k přepracování a zdůvodnění Ministerstvu dopravy.

Jindřich Berounský  
Svaz Odborářů Služeb a Dopravy