

Záchrana železnice cyklostezkami a normotvorné kutilství v poslanecké sněmovně

Jeden z klíčových předpisů resortu dopravy – zákon o drahách již delší dobu nebere vážně sama vláda České republiky. V rozporu s ním řešila k 1. lednu 2020 systemizaci Drážní inspekce a aktuální vládní návrh zákona, který měl být transpoziční novelou unijního práva, nechala zaplevelit až neuvěřitelnou formou normotvorného kutilství. Zákon o drahách se netěší ani valnému zájmu poslanců, kteří jsou v drtivé většině uživateli výdobytků automobilového průmyslu. Je na posledních místech sněmovních statistik sledovanosti, a to se odráží v tristním stavu české železnice, představující pořádnou legislativní džungli.

Pro zákonodárce automobilisty se dá situace železnice srovnat s tím, jako kdyby na silnicích zmizela dopravní policie. Kromě vážných nehod s mrtvými a těžce zraněnými by si pokroucené plechy včetně požárů vyřešili sami provozovatelé vozidel a nějakému zvláštnímu silničnímu úřadu poslali zprávu včetně toho, jak se příště napraví. To je česká železnice roku 2021 očima automobilisty, aby to pochopil.

16. června se na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky odehrála zajímavá estráda v souvislosti se druhým čtením uvedené novely, doprovázené logicky vůbec nesouvisejícími přílepkami jako nesmyslnými sankcemi pro strojvedoucí a pozměňovacími návrhy samotného zpravodaje novely - poslance ANO 2011 Martina Kolovratníka, který je zároveň místopředsdou správní rady Správy železnic.

Martin Kolovratník nejprve dopoledne až teatrálně s odkazem na bezpečnost železnice a naléhavost projednání požádal poslance, aby v rámci odpoledního programu schválili předřazení bodu číslo 35, pod kterým byla novela (co by sněmovní tisk 912) projednávána, ale nějak to nesladil s programem ministra dopravy, a tak stěžejní zákon v gesci Ministerstva dopravy musel prezentovat ministr zdravotnictví Adam Vojtěch. To velmi rozladilo poslance Pirátů Ondřeje Polanského, který se právem cítil podveden. Měl dotazy k novému fenoménu konzervace železnice. Ty mu nemohl ministr zdravotnictví zodpovědět.

Část obecné rozpravy nakonec vicepremiér Karel Havlíček co by i částečně ministr dopravy stihnul, ale na konkrétní otázky ke konzervaci dráhy neodpověděl. Je v resortu dopravy, dávno řízeném tajně soukromými zájmy, jen na výletě a hodně se divil, jak opoziční poslanci Věra Kovářová za STAN a již zmiňovaný Ondřej Polanský tepali „kvalitu“ vládního návrhu novely zákona o drahách, včetně jeho rozporů se směrnicí EU o bezpečnosti železnic, kterou má projednávána novela zákona o drahách paradoxně implementovat.

Leží-li skutečně poslanci Martinu Kolovratníkovi na srdci bezpečnost železnice, mohl by se už z titulu místopředsedy správní rady Správy železnic zajímat o to, zda je ještě reálné v praxi dodržovat Dopravní a návěstní předpis D1 Správy železnic a zda už nejde o alibismus. Při jeho faktické aplikaci by se na mnoha provozně frekventovanějších místech včetně pražského hlavního nádraží na železnici už dávno zastavil provoz.

Pokud jsme zpět u zákona o drahách, není nic jednoduššího, než aby poslanci podpořili pozměňovací návrhy, které bezpečnost železnice řeší nebo jejímu zvyšování přispívají. Při současném marastu, ve kterém se železniční legislativa nachází, není vůbec divné, že k nápravě vedou návrhy opoziční. V opačném případě zůstane za poslancem Kolovratníkem jen stopa po teatrálnosti a nevkusném způsobu, jak co nejrychleji prosadit velmi zvláštní institut konzervace dráhy, nejspíše prezentovaný jako záchrana železnice. Tu má spasit i cyklostezka na tělese dráhy, vydávaná za větší ochranu železnice než když na ní zůstanou nepojížděné koleje. Ty by v celé řadě případů šlo využít po vzoru Rakouska v první řadě alespoň pro turisticky atraktivní provoz šlapacích drezín a související projekty oživení cestovního ruchu, spojené s restauračními a ubytovacími zařízeními.

Autoři unikátního způsobu prosazované likvidace železnice nevyřešili fakt, že cyklostezka je pozemní komunikací. Její realizace by musela projít procesem územního řízení podle stavebního zákona a nejdříve by jí předcházelo zrušení dráhy, což představuje její likvidaci. Přitom by stačilo legalizovat stávající, i když tolerovaný protiprávní stav, tzv. „dráhu v klidu“, kdy Správa železnic déle nepoužívanou železnici neudrží, resp. nezajišťuje její provozuschopnost.

Doufejme, že naši zákonodárci normotvorné kutilství, které obchází zákon a odporuje zdravému rozumu, odmítnou. Letos máme Evropský rok železnice, který většina zemí EU bere jako inspiraci pro opatření, směřující dokonce už závaznému většímu využití železnice a přesunu nákladní dopravy ze silnic. Je příznačné pro Českou republiku a její reprezentaci resortu dopravy, že tématem číslo jedna je v tuto dobu v poslanecké sněmovně konzervace železnice. Jde totiž prakticky o proces, který česká železnice prodělává již několik desetiletí a naopak se z něj potřebuje vymanit.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy