



Likvidace lokálek, bouří se kraj i dopravci proti novele

Návrh zákona o drahách podle nich pohrbí snahy o obnovu tratí a oživení regionů

Pavel Přibyl
redaktor MF DNES



SEVERNÍ ČECHY Obrovskou vlnu kritiky od dopravců, objednavatelů spojů, ale i od příznivců regionální železniční dopravy napříč celou zemí vyvolal návrh novely zákona o drahách, který Sněmovně předložil poslanec Martin Kolovratník (ANO). Podle něj by jakákoli trať mohla být zakonzervována, nebude-li po dobu dvou po sobě jdoucích let využita v rozsahu alespoň 1 500 jízdních osobních či 12 jízdních nákladních vlaků ročně, a to pouze na základě rozhodnutí vlastníka. Kritici se bojí, že to povede k likvidaci řady tratí, o něž se stará Správa železnic (SŽ). Hrozilo by to i v Ústeckém kraji. Na případ jako první upozornil web Zdobrav.cz.

„Návrh poslance Kolovratníka je zaměřen na postupné zlikvidování lokálních tratí se slabším provozem,“ kritizuje Eva Kardová, zastupitelka krušnohorské Moldavy a členka nadačního fondu Moldavská dráha/Teplický Semmering, jenž se zasazuje o znovupropojení moldavské a německé freiberské dráhy.

Podobně reagují i další příznivci lokálních tratí. „Návrh novely nekompromisně diskriminuje dopravce i objednavatele a umožní bezprecedentní likvidaci lokálek. Podmínky, které jsou v něm stanovené, jsou nesplnitelné nejen pro tratě, které nejsou dlouhodobě v provozu, ale i pro ty, které v provozu jsou. Kritérium 1 500 vlaků osobní dopravy není relevantní,“ říká Andy Primusová, předsedkyně spolku Záhada lokálek, který dlouhodobě bojuje za záchranu regionálních tratí nejen v tomto kraji.

Formule zákona podle ní popírá celoevropský trend i proklamovaný zájem Evropské unie o podporu ekologických druhů dopravy. „Pokud takhle legislativní legrátka projde, bude to bezesporu nejoriginálnější akce Evropského roku železnice 2021,“ podotkla Primusová s tím, že 1 500 vlaků znamená v podstatě 4 páry denně. „A to málokterá regionální trať splňuje. V tom je ten zákon likvidační a v podstatě i diskriminační. V zásadě se jedná o legalizaci neřazeného pustnutí tratí,“ dodává.

„Pevně doufám, že ten zákon neprojde. Je smrtící nejen pro tratě, ale i pro regiony,“ zlobí se i náměstek hejtmana Jiří Řehák, který má na starosti cestovní ruch.

Pozdvižení způsobila novela zákona i mezi dopravci. „Trati s dopravou, která se nevede do stanoveného kritéria, je v Česku mnoho, desítky. Jejich délka se bude blížit možná i k tisícům kilometrů. Je to změna, která vlastně znemožní určitý druh podnikání, což je zejména v dnešní době opravdu na pováženou,“ říká Jan Ša-

tava, majitel společnosti Railway Capital, která provozuje železniční dopravu na několika regionálních tratích, v tomto kraji konkrétně na Doupské dráze.

Šatava zároveň upozornil, že by se mohlo jednat o střet zájmů. Poslanec Kolovratník je totiž zároveň místopředsedou správní rady SŽ, která je vlastníkem většiny tratí v republice, a je tedy v jejím zájmu nerentabilní dráhy konzervovat. „SŽ je státní organizací pověřenou správou státní-

ho majetku. Je opravdu činnosti řádného hospodáře začít majetek likvidovat? Podle mého názoru je to prostě úlet,“ míní Šatava.

Podle ministerstva dopravy se však o střet zájmů nejedná. „Budoucnost lokálek je logicky v rukou někoho jiného – objednavatelů a těch, kteří těmito vlaky jezdí, nebo nejezdí. Osud případně konzervace dráhy mají jako první v rukou právě dopravci a objednavatelé spojů,“ říká mluvčí ministerstva František Jemelka.

Právní úprava konzervace dráhy podle něj byla připravována a diskutována dříve než rok a stanovený počet vlaků osobní dopravy vychází z dosud platného usnesení vlády o Pravidlech převodu vybraných železničních drah v majetku státu. „Tedy téměř 10 let provedeného a používaného instrumentu přijatého na úrovni vlády,“ podotkl mluvčí.

Zároveň nicméně Jemelka připustil, že ministerstvo návrh nijak nekonzultovalo s Asociací krajů ani se

Svazem měst a obcí, tedy právě s objednavateli spojů, kteří se přitom právě v posledních letech snaží regionální tratě a cestovní ruch oživit.

„Návrh konzervace drah jsme se zmiňovanými subjekty neprojednali, neboť případné (ne)zakonzervování dráhy lze ze strany krajů a obcí či krajských a obecních objednavatelů železniční dopravy výrazně ovlivnit prostřednictvím případné deklarace zájmu o provoz na dané dráze převěřené do odpovídající objed-

Fakta Ohrožené tratě v kraji

- Chomutov–Vejprty
- Osek město – Moldava
- Děčín – Oldřichov u Duchcova
- Lovosice–Radejčín
- Libochovice–Straškov
- Kadaň město – Kašice
- Vláčkov u Kadaň – Kadaňský Rohozec
- Rumburk – Panský – Mikulášovice dolní nádraží
- Rumburk–Jiřikov

Zdroj: Jan Šatava

návky příslušného počtu vlaků,“ vysvětlil Jemelka.

Hranice pro nákladní dopravu podle něj byla stanovena po konzultaci se Sdružením železničních nákladních dopravců. „Bylo přihlédnuto k jednoznačnému zájmu ministerstva na zachování či rozvoji nákladní dopravy před zakonzervováním dráhy a zastavením provozu,“ doplnil.

„Je to v zájmu celé společnosti“ S návrhem novely souhlasí i SŽ, podle níž je smyslem umožnit efektivní nakládání s veřejnými prostředky, zajistit zákonný režim ochrany nevyužívaných drah a umožnit zatímto využití rezerv k jiným veřejně prospěšným účelům. „Návrh neupravuje výhodu pro SŽ, natož pro členy správní rady, aby bylo možno hovořit o střetu zájmu. Chrání veřejné finanční prostředky a efektivní hospodaření, je tedy v zájmu celé společnosti,“ sdělila mluvčí SŽ Radka Pistoriusová.

Podle ní se novela týká především tratí, jež nejsou, či téměř nejsou využívány. „Každá dráha vhodná pro uplatnění konzervace bude posuzována individuálně,“ podotkla s tím, že konzervace není nevrátá. „Smyslem konzervace je udržet možnost budoucí obnovy dráhy. Náklady obnovy konzervované dráhy by nesl její vlastník,“ doplnila Pistoriusová.

Podle kritiků je ale téměř nemožné, aby se jednou zakonzervované tratě obnovily. „Zakonzervování tratí v podání návrhu fakticky znamená, že stačí, aby se zachoval železniční spodek. Štěrkové lože, práce a kolejnice mohou být odstraněny. K obnově takových tratí evidentně nikdy nedojde,“ opouje Kardová.

Jak přitom připomíná, dosud probíhala o provozu na lokálních diskuse na úrovni samospráv a krajů. „Nyní by samosprávy poděl tratí, objednavatelé ani dopravci již nemohli o nevrátané likvidaci spolupřehodovat,“ varuje před schválením novely.



Moldava v Krušných horách V posledních letech sem jezdí turistické vlaky pro pěší, cyklisty i lyžaře. Jejich počet ale nespĺňuje kritéria novely zákona o drahách a kritici tohoto návrhu se obávají, že by to mohlo znamenat její likvidaci. A podobně je na tom i několik dalších tratí v kraji. Foto: Iveta Lhotská, MAFRA

„Je to smrtící pod pás ovka pro tratě, ale i regiony“

Novela zákona o drahách navržená poslancem za ANO Martinem Kolovratníkem, která umožní Správě železnic zakonzervovat tratě, jež nesplní požadovaný objem dopravy, je podle náměstka hejtmana Jiřího Řeháka (Spojenci) ranou pod pás. „Pevně doufám, že to sněmovnou neprojde,“ říká muž, který má v gesci dopravu a cestovní ruch a aktivně se podílí na obnově tzv. Kozi dráhy, jednokolejné tratě spojující obce od Děčína po Oldřichov u Duchcova.

Co jako kraj a objednavatel spojů na návrh říkáte?

Ten návrh by se nedotkl jen případného obnovení Kozi dráhy, ale pravděpodobně i existence některých dalších lokálních drah, třeba Moldavské či Doupské. A je smrtící nejen pro samotné tratě, ale i pro regiony. Renesance železniční dopravy, pozorovatelná třeba v Sasku, je šancí i pro zdejším cestovní ruch, pro obnovu života v Krušných horách a pod nimi, a tohle je skutečně rána pod pás. Je možné, že to ekonomicky vychází, ale určitě jsou i další věci, se kterými by se mělo počítat, například právě region, který by tím ožil. Naši vizi bylo obnovit Kozi dráhu a

teď to bude o dost složitější. Pevně doufám, že ten zákon neprojde.

Budete proti němu nějak vystupovat? Máte vůbec jako kraj nějakou možnost, jak to zvrátit? Bohužel nemáme. Teď to skutečně leží jen na poslancích. Jediné, co s tím můžeme dělat, je tlačit na naše poslance za Ústecký kraj, aby věděli, že se to týká minimálně Mikulášovic, Doupské, Moldavské tratí, možná i Švestkové dráhy a případně i možného obnovení Kozi dráhy. A to jsou zrovna části kraje, jež v minulosti utrply a které jsme chtěli

transformovat. A jestliže to nepůjde takhle, bude to mnohem složitější. Myslím, že je to nedomyšlené.

Vnímáte jako střet zájmů, že takový návrh předkládá poslanec, který je zároveň místopředsedou správní rady Správy železnic? Správa železnic je organizace, která nekonala s péčí řádného hospodáře a která dostala tratě, jež byly obnovitelné, až do stavu, kdy se na nich nedá jezdit. Je to jejich vlastní vina, vlastní ekonomický průšvih a je evidentní, že se jen snaží zachránit, co sami zkažili. U pana Kolovratníka je

to neuvěřitelný střet zájmů. On tím vydělá své organizaci stamiliony, které by jinak správa ze zákona musela do tratí investovat. Co se děje třeba na Kozi dráze, kde je výuka 365 dní v roce, je za hranici zákona a leží to na soudech. Teď by SŽ samozřejmě ty soudy vyhrála. To, že nekonala s péčí řádného hospodáře, má být teď vykoupeno legislativní změnou? To pan Kolovratník vymyslel moc hezky pro svou organizaci, ale rozhodně ne pro občany. Já na obnově Kozi dráhy pracuji rok a pak zjistím, že to jde do prvního a druhého čtení. Ten zákon vůbec neměl vzniknout. (pap)