

27. ročník  
KONFERENCE ŽELEZNICE  
27. březen 2024  
o<sub>2</sub>UNIVERSUM

# AKTUÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ LEGISLATIVA V PRAXI FUNGUJE, NEBO NE?

MARTIN KOLOVRATNÍK

Poslanec hnutí ANO

Místopředseda Hospodářského výboru PSP ČR

Člen SR Správy železnic



# PŘETÍŽENÁ KAPACITA SPECIALIZOVANÁ INFRASTRUKTURA

- **NEFUNGUJE TO**
- Ustanovení § 33 a 34a ZOD o infrastruktuře pro přednostní přiděl kapacity na přetížené infrastruktuře a § 22 a dopravního řádu drah Správa železnic nevyužívá.
- V prohlášení o dráze žádnou přednostní infrastrukturu pro osobní ani nákladní dopravu neurčila. Učinila sice pokus po vstupu tohoto ustanovení v platnost v březnu 2022 prohlásit některé úseky pražských spojek, spojek v Děčíně a v Brně za přednostní v přidělu kapacity pro osobní či nákladní dopravu, ale pak od tohoto záměru upustila protože nenašla srovnatelné objízdné trasy vyhovující ust. § 22a dopravního řádu drah.
- **Přetížený je zejména úsek v Praha – Libeň**
  - *Problém s kapacitou = pokud projedou vlaky v pořadí dálkové rychlíky v objednávce MD, v objednávce kraje (Praha + STČ), v objednávce Prahy (linka S 49), mezinárodní kontejnerová doprava a na závěr mezinárodní nákladní.*
  - *Teprve potom (pokud by vůbec kapacita zbyla) by se přidělovaly trasy pro rychlíky společností RegioJet, LeoExpress a Pendolino ČD, které nejsou v závazku.*
  - *Pro jinou než kombinovanou nákladní dopravu by to znamenalo také zastavení provozu.*



# PŘETÍŽENÁ KAPACITA SPECIALIZOVANÁ INFRASTRUKTURA

- Žádné legislativní opatření nemůže nahradit **nedostatek kapacitní infrastruktury pro městskou a příměstskou drážní dopravu**, která stále se svými požadavky (zejména v Praze a STČ kraji) roste do taktu po 15 i 10 minutách, což ale znamená snižování dostupné kapacity pro nákladní dopravu.
- Železnice patří mezi nejkologičtější dopravní módy, přesto máme problémy prosadit důležitou investici na klíčové infrastrukturní projekty (neziskové a nevládní organizace, dotované z fondů MŽP, které účinně úspěšně brání stavbě nové infrastruktury).
- Nutnost otevřít v dotčených zákonech debatu o dalším posílení role státu u kritické infrastruktury (stavební zákon, liniový zákon, zákon o EIA)
- Takovéto věci jako je přesmyk Libeň přeci musíme být schopní prosadit a realizovat v krátké době.
- ***BEZ VYBUDOVÁNÍ NOVÉ KAPACITNÍ INFRASTRUKTURY PRO MĚSTSKOU A PŘÍMĚSTSKOU DOPRAVU A REÁLNÉHO ZVÝŠENÍ KAPACITY PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU ŽÁDNÝ PŘESUN PŘEPRAV ZE SILNICE NA ŽELEZNICI NEBUDE!!!***



# PROVOZOVÁNÍ VOZIDEL ERA (EVROPSKÁ AGENTURA PRO ŽELEZNICE)

- ERA neustále zdražuje, na stole je další návrh na zvýšení poplatků.
- Řízení u ERA = pomalé, těžkopádné a byrokratické.
- Někteří dopravci schvalují pro úsporu času a peněz jen na národní úrovni.
- Srovnání se silniční dopravou je tristní:
  - V jakékoli zemi EU lze najmout kamion a jezdit po celé EU bez omezení a dodatečných schvalování.
  - Národní státy ani EU nebyly za 20 let schopny dosáhnout stejné úrovně aspoň pro nákladní koridory nebo pro nově zaváděné technologie ETCS.
  - **V tomto EU byrokracie fatálně selhala a je jen na ní, aby své chyby napravila.**
- Historické srovnání:
  - Po pouhých 19 letech existence ČSR dosáhla v roce 1937 toho, že otevřela svým výrobcům celý velký německý trh dvoustrannou smlouvou s Německem. Lokomotivy, vozy a drezíny zkoušené v ČSR byly bez dalšího způsobilé provozu v Německu a naopak.
  - Co dokázala česká dopravní diplomacie, naše zastoupení v EU po 20 letech?
  - ***Téma pro mě a kolegy europoslance.***
- Musíme na všech frontách bojovat za železnici – aby byla lepší, levnější, rychlejší, efektivnější než silnice!



# PŘEKOTNÉ ZMĚNY LEGISLATIVY = PRÁVNÍ NEJISTOTA

**RYCHLÉ ZRUŠENÍ ÚPDI SICÉ „USPOŘÍ“ 6 MIL ROČNĚ, ALE VRHÁ DO NEJISTOTY  
DOPRAVCE I SPRÁVCE INFRASTRUKTURY.**

- Příloha č. VII k Rozhodnutí 2012/34/EU stanovuje povinnosti provozovatele dráhy v případě plánování omezení kapacity.
- ÚPDI ani dnes ÚOHS podle směrnice nerozhoduje, což je v rozporu se zákonem.
- **Pravomoc ÚPDI po zániku přešla na ÚOHS.**
  
- Námitky obou sdružení (SVOD Bohemia i ŽESNAD.CZ) proti výluce Lipník – Drahotuše.
- Výluka i stavba nyní běží, ale nebyla schválená, prvoinstanční projednání není ještě ukončeno.
- Předseda ÚOHS rozhodl o vrácení případu k prvoinstančnímu projednání.
- Do té doby ÚOHS jednal s oběma sdruženími jako s účastníky správního řízení, pak změnil postoj:
  - najednou je vyzval, aby doložili, na základě čeho se domnívají, že jsou účastníky správního řízení.
  - po doložení ÚOHS rozhodl, že účastníky řízení podle správního řádu nejsou.

Proti tomu běží rozklad, výluka však dále běží, i když nebyla schválená (vrácená prvoinstace není ukončena).

**PRÁVNÍ NEJISTOTA PRO VŠECHNY ÚČASTNÍKY PROCESU.**



# ZÁVĚR

## MODERNIZAČNÍ FOND

- Z hlediska budoucnosti je největším problémem to, že peníze z modernizačního fondu, které se plní penězi za POZE nejdou zpět na drážní nákladní dopravy podporu, ačkoli je to nejekologičtější druh dopravy.
- Důsledkem je stálý růst jiných módů dopravy než ekologické nákladní železniční dopravy pod trolejí.

**ZATÍM STÁLE BEZ DOHODY NA VLÁDĚ - MŽP HLADÍK CHCE POD SEBE**

## EXPERTNÍ DOPRAVNÍ TÝM

- Zastoupena řada kolegů z různých dopravních odvětví
- Tipy a nápady

## 👉 ODBORNÉ SETKÁNÍ ŽELEZNICE PARDUBICE 👉

- Jubilejní X. ročník
- Termín 11. dubna 2024

👉 [www.zeleznicepardubice.cz](http://www.zeleznicepardubice.cz) 👉





STÍNOVÝ MINISTR  
DOPRAVY

**Martin Kolovratník**



**Setrvačnost  
nestačí - zařadíme  
opět nejvyšší rychlost**