

Přijetím novely drážního zákona vznikne institut přerušení provozuschopnosti dráhy, umožní uspořít finanční prostředky i lidské kapacity při správě několika nejméně využívaných tratí v ČR

13.7.2023 - Martin Červíček | Občanská demokratická strana

„Na plénu lze očekávat poměrně rozsáhlou diskusi v projednávání novely.

Jedná se o adaptační zákon, který přináší práva pro cestující, tedy zpřísňuje podmínky a možnost pro postihování dopravců a provozovatelů dráhy. V novele jsou již určitá platná ustanovení, doplněná o určité lhůty a podmínky, například možnosti zakoupení jízdenek ve vlaku nebo pomoci zdravotně postiženým osobám,” řekl Martin Červíček, senátor a předseda podvýboru pro vnitřní bezpečnost.

„Diskuse se bude především týkat institutu přerušení provozuschopnosti dráhy. Stávající právní úprava zná pojmy: zrušená dráha nebo dráha plně provozuschopná. Novela se zavedením pojmu přerušení provozuschopnosti umožňuje Správě železnic, krajům i dotčeným obcím a městům diskusi o efektivitě nákladů, a vytváří tak prostor pro diskusi o dalším provozu dráhy i vůli k dočasnému omezení tratě, pokud nedojde k jinému návrhu řešení pro konkrétní trať. Přerušení provozuschopnosti nevyužívané nebo málo využívané tratě je možnost, nikoliv však povinnost, o kterou může Správa železnic požádat v momentě, kdy na ní kraj nechce objednávat dostatečný počet osobních spojů či po ní jezdí jen minimum nákladních vlaků. Pro Správu železnic je to nástroj k tomu, aby nemusela provozovat něco, co neplní svůj účel,” dodal Martin Červíček.

„Jsem rád, že jsme po pečlivé diskusi, našli podporu pro zavedení úspory financí, ale i lidských zdrojů na zajištění provozuschopnosti několika tratí v ČR, po kterých jezdí jen opravdu málokdo. To nám umožní ještě více napnout síly na rozvoj železnice tam, kde je o ni zájem. Na to potřebujeme finance i lidi ze Správy železnic víc než kdy dřív,” říká ministr dopravy Martin Kupka.

Na rozdíl od předchozích návrhů na zefektivnění správy železniční sítě se přijaté řešení podařilo podrobně prodiskutovat v rámci pracovní skupiny s kraji i dopravci a nalézt na této půdě shodu. Zákon zavádí např. větší transparentnost procesu a povinnost informovat o plánu přerušit provozuschopnost a provozování dráhy v daném místě, což v případě místního zájmu umožňuje rozhodnutí zvrátit. Nastavují se také přesné podmínky a kroky pro obnovení provozuschopnosti a provozování na dotčené trati.

Nová podoba právní úpravy:

1. dopadá na poměrně úzký okruh drah, a to vzhledem k nízkému limitu pro roční počet jízd nákladních (12 jízd ročně) a osobních (300 jízd ročně) vlaků potřebných pro vyhovění žádosti (jde o zohlednění diskuse vedené v Poslanecké sněmovně v roce 2021, kdy oproti původně zamýšlené právní úpravě počítající s limitem 1500 jízd osobních vlaků došlo ke značnému snížení okruhu drah, u nichž bude možné institut využít),

2. dostatečně chrání zájem územních samosprávných celků, aby byly zahrnuty do procesu zamýšleného přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nacházející se na jejich území (s

odkazem na jejich roli objednatele veřejné dopravy), kdy bude potřebné jejich závazné stanovisko v příslušném správním řízení (jde o zohlednění diskuse vedené v Poslanecké sněmovně v roce 2021),

3. posiluje transparentnost procesu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, když došlo k doplnění povinnosti vlastníka dráhy nebo její části, který hodlá požádat o přerušení její provozuschopnosti, zveřejnit na svém webu na 3 měsíce údaje o rozsahu jejího užívání,

4. zajišťuje snadnější dostupnost informací pro širokou veřejnost, když došlo k doplnění povinnosti vlastníka dráhy nebo její části zveřejnit na svých internetových stránkách seznam drah nebo jejich částí, jejichž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, a údaje aktualizovat (vychází ze závěrů uvedené pracovní skupiny),

5. nově počítá s možností územních samosprávních celků a dopravců iniciovat první kroky směřující k obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy ve vlastnictví státu (jde o zohlednění výsledků politických diskusí týkajících se posílení postavení dopravců a územních samosprávních celků v procesu obnovení provozuschopnosti dráhy),

6. silněji motivuje vlastníka dráhy, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, k respektování povinnosti zachování jejího tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku (tato povinnost vychází z podstaty samotného nově zaváděného institutu a zajistí, že dráha zůstane zachována v území a bude tak možné v budoucnosti obnovit její provozuschopnost, bude-li to třeba), když došlo ke zvýšení horní hranice sazby pokuty (až do 10 mil. Kč) za porušení této povinnosti,

7. zpřesňuje normativní text (včetně vymezení vlastní podmínky pro povolení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části) v zájmu jeho jednoznačnosti a srozumitelnosti a

8. přináší preciznější provázání nově zaváděného institutu s ostatními ustanoveními zákona o drahách, včetně důslednějšího vymezení důsledků spojených s přerušením provozuschopnosti a provozování dráhy.

<https://www.ods.cz/clanek/24595-prijetim-novely-drazniho-zakona-vznikne-institut-preruseni-provozu-schopnosti-drahy-umozni-usporit-financni-prostredky-i-lidske-kapacity-pri-sprave-nekolika-nejmene-vyuzivanych-trati-v-cr>