



Stát a SŽDC zase likvidují železnici, pořád dokola...

Již dva roky usilují obce podél několika tratí navržených ke zrušení o odvrácení tohoto nevratného kroku a převodu těchto tratí na tyto obce dle principu "veřejná ruka (stát) veřejné ruce (obec)", neboť dráha stále zůstává veřejným statkem.

Až do dnešních dnů vše vypadalo, že boj místních samospráv je úspěšný. V těchto dnech míří do vlády ČR materiál určující pravidla pro převod tratí vypracovaný státní organizací Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ačkoliv předchozí verze materiálu obsahovala možnost prioritně nabídnout předmětné dráhy obcím v podobě převodu majetku, konečná verze materiálu navrhuje, že: „*před pokračováním v již zahájených řízeních a před eventuálním zahájením řízení o zrušení dráhy v případě dalších železničních drah se jeví proto jako vhodné přednostně prověřit možnost převodu vlastnictví dráhy na jiný právní subjekt, který bude ochoten i nadále dráhu provozovat, a teprve v případě nezájmu o převedení vlastnictví dráhy ve správním řízení rozhodnout o jejím zrušení. S ohledem na riziko poskytování nedovolené veřejné podpory byly ve spolupráci s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže identifikovány dvě doporučené možnosti převodu majetku ze strany SŽDC na kraje, obce či soukromé společnosti, a to převod majetku za cenu zjištěnou znalcem, nebo za cenu vzešlou z procesu zjišťování a výběru zájemce o koupi majetku (dále jen výběrové řízení).*“

Tedy SŽDC nabídne každou trať za stanovenou cenu ve veřejné soutěži, což je ovšem pro jakoukoli obec finančně naprosto nereálná varianta.

Když trať nikdo nekoupí, bude nabídnuta Ministerstvu obrany a pokud ani toto ministerstvo nebude mít zájem, dojde k jejímu zrušení. Teprve po zrušení dráhy bude při „*při dalším postupu prodeje majetku přihlédnuto k zájmu samospráv*“ a obce se tak bezplatným převodem dostanou pouze k pozemkům po bývalé dráze. Tento postup lze charakterizovat také větou „v každém případě je nutné zabránit tomu, aby se obce dostaly k tratím jako provozovatelným drahám“. To celé je umocněno stanovením podmínek pro získání dotací od státu na údržbu tratí a stanovením minimálního rozsahu provozu. „Paradoxem je, že SŽDC chce dnes tratě prodávat, i když v roce 2003 stát převedl na SŽDC majetek zcela bezúplatně a jehož výše se dnes odhaduje okolo tisíc miliard korun,“ říká Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

Michal Skala z Konzultační dopravní společnosti k tomu doplňuje: „Celý tento proces na mne působí, jako by kdysi někdo někomu slíbil nějakou zakázku, která by profitovala ze zrušené tratě. Proto se určité kruhy snaží železnici zlikvidovat stůj, co stůj. Další možností je, že se určité zájmové skupiny brání eventuálnímu vzniku alternativní veřejné dopravy neposvěcené kraji a jejich optimalizátory. Náznaky zrodu takových systémů najdeme například na Ústecku, kde z popudu obcí začaly ožívat krajem odmítané tratě“

Situace kolem regionálních tratí nenechává klidným ani Bohumila Augustu z KŽC–Doprava s.r.o. „Jakákoliv politická reprezentace není oprávněna likvidovat kolejovou síť České republiky, která vznikala evolucí po staletí a je plně využitelná i v dnešní době. Jediným částečně přípustným argumentem je zbavení se zátěže periodické údržby železniční infrastruktury z důvodu dlouhodobě špatného hospodaření SŽDC, s. o. a tím pádem přispívání k napjatému stavu státního rozpočtu. Ale i v tom případě prioritou převodu drah ze státního vlastnictví, správy a provozování musí být zachování možnosti dalšího provozování dráhy a drážní dopravy“, dodává Augusta.

„Nastalou situaci považuji za velmi nebezpečnou ukázkou arogance a zvůle, a to kupodivu nikoliv proti dopravcům či "konkurenci", ale vůči veřejné ruce, venkovským městům a obcím. A nejsou to zdaleka jen bezvýznamné vesničky. Momentálně pracuji pro děčínský magistrát ohledně tzv. Kozí dráhy. Bohužel snaha SŽDC není bez šance na úspěch, protože se jedná o poměrně hluboce odborný problém, který potřebuje širokou diskusi a vysvětlování souvislostí a vazeb. A rovnice "zrušíme =

ušetříme” se na první pohled zdá velmi lákavá. Už na druhý pohled, kdy do rovnice zakalkulujeme náklady na demontáž a likvidaci dráhy, je to úplně opačně. Pokud samozřejmě stát v tichosti nepočítá s tím, že to zůstane ležet a nechá se to být – to snad ale nikdo nemůže myslet vážně...“, říká Jan Šatava, zakladatel první soukromé železnice v Čechách, známých Jindřichohradeckých místních drah.

„To, že na trati aktuálně není objednána doprava krajem, není z pohledu významu tratě jako rozvojového prvku regionu podstatné. Existuje řada případů tratí před několika léty prakticky odepsaných, které se staly významnými (například Lysá nad Labem – Milovice nebo Nýřany – Heřmanova Huť), nehledě k tomu, že existuje i jiná než závazková doprava, například nákladní, kterou však vládní materiál vůbec nebere v úvahu“, doplňuje zkušenosti z praxe pan Šatava. Význam regionálních drah – už podle názvu – netkví v celostátním pohledu, ale v pohledu regionu. Proto je nepřijatelné, aby se centrálně rozhodovalo, kam povedou koleje. To je popření elementárních principů demokracie. Regionální dráha zůstává veřejným stakem bez ohledu na vlastníka či provozovatele.

Na závěr je nutné dodat, že v okolních státech v současnosti existuje celá řada ukázkových bezúplatných převodů či převodů za symbolickou cenu regionálních železnic ze státu na samosprávnou veřejnou ruku: na Slovensku nyní finišuje převod tratě Trenčianska Teplá – Trenčianské Teplice na obce, z Rakouska to je třeba případ tratě Zell am See – Krimml (ze státu na zemi Salzburg) nebo celé řady tratí o délce v sumě okolo 800 km ze státu na zemi Niederösterreich, v Polsku trať Sklarzska Poreba – státní hranice na okres. I u nás máme dobře fungující precedens, a to jak dlouhodobě stabilní a zajištěnou Železnici Desná, tak slibně se rozvíjející provozy v severních Čechách, které jsou však na budoucnosti infrastruktury životně závislé. O tom se nikdo nezmiňuje.