



TISKOVÁ ZPRÁVA

Stát bude prodávat železniční tratě. Za odhadní cenu v desítkách milionů si je nikdo nekoupí. Bude následovat zrušení tratí, likvidace může stát přes 2 miliardy

4. března 2012

Ve středu 7. března 2012 bude vláda projednávat Pravidla převodu vybraných železničních drah v majetku státu na nové nabyvatele. Na těchto tratích není pravidelná doprava, ale je možné jejich další využití. O provozování těchto tratí projevily zájem zejména obce, pro něž má „jejich“ dráha dodnes značný význam.

Stát po počátečním vstřícném jednání se zástupci obcí zaujal zcela obrácený postoj. Dráhy hodlá pouze prodávat ve veřejné soutěži, základní cenou bude cena stanovená podle oceňovacích předpisů.

V současné době se cena za 1 km regionální dráhy pohybuje kolem 1,5 mil. Kč/km. Je nereálné, že za tuto cenu si takovou dráhu někdo koupí. Poté bude dráha nabídnuta Ministerstvu obrany, nebude-li ministerstvo mít zájem, dráha se zruší.

Vládní materiál zcela pomíjí možnost, že provozovatelem dráhy může být někdo jiný, než Správa železniční dopravní cesty. Existují soukromé subjekty, které dráhy provozovat umí a jsou schopné je provozovat velmi levně, bylo by možné ušetřit až 2/3 nákladů, které vykazuje Správa železniční dopravní cesty. SŽS se domnívá, že stát nechce připustit možnost, že by se o dráhy někdo staral lépe a levněji, než to činí státní organizace SŽDC.

V návrhu předkládaném vládě zcela chybí ekonomické zhodnocení. Chybí zejména reálná úspora plynoucí z rušení tratí. Protože ve většině případů reálně hrozí zrušení dráhy, je nutné počítat s náklady za odstranění zrušené dráhy. Zrušení hrozí 350 km tratí a náklady na snesení 1 km tratě uvádí odborné kruhy na 6 mil. Kč/km, zrušení drah tedy může vyjít na částku převyšující **2 miliardy Kč**. Náklady SŽDC na provozuschopnost zrušením ohrožených drah přitom činí pouze cca 60 mil. Kč ročně, soukromý provozovatel by totéž pořídil za 20 – 30 mil. Kč. Tím se ovšem vládní materiál vůbec nezabývá.

Sdružení železničních společností považuje připravovaný krok vlády za mimořádně nešťastný, z hlediska současné ekonomické situace státu za zcela nepochopitelný. To, že vládní materiál neuvádí náklady na možné zrušení tratí, je pro odborníky mimořádně zarážející. 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 ovšem stát v tichosti nepočítá s tím, že „to“ zůstane ležet a nechá se to být.

Naprosto nepochopitelný je striktně odmítavý postoj k municipalitám jako reálnému a logickému zájemci o převod ohrožených železnic. Jde o velmi nebezpečnou ukázkou arogance a zvláště moci, a to kupodivu nikoliv proti dopravcům či "konkurenci", ale vůči veřejné ruce, venkovským městům a obcím. A nejsou to zdaleka jen bezvýznamné vesničky, ale i některá statutární města, která usilují o získání „své“ ohrožené regionální železnice.

Přitom v okolních státech existuje aktuálně řada pěkných ukázek převodu regionálních železnic



SDRUŽENÍ ŽELEZNIČNÍCH SPOLEČNOSTÍ

(bezúplatného či za symbolickou cenu) 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 samosprávu. I u nás máme dobře fungující precedens, a to Železnici Desná na Šumperku, vlastněnou sdružením obcí. Tomu se předkládaný materiál důsledně vyhýbá.

Je nutno se pozastavit nad faktem, že v době, kdy se v rámci úspor uvažuje s propouštěním učitelů a policistů a uvažuje se i o zmrazení důchodů, se stát chystá ke kroku, který není nezbytný a který státní rozpočet může přijít na více než 2 miliardy.

Kontakt:

Ing. Jiří Mužík 731 415 372
Ing. Jan Šatava 737 204 554