

## Zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje

Do zasedání ZÚK

Bod programu: 15.1

24. zasedání zastupitelstva konané dne 30. 10. 2023

Věc:

Změna Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026

Materiál na stůl:

Důvod předložení:

Reakce na novelu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách

Nárok na rozpočet:

Bez nároku na rozpočet

Projednáno:

Rada Ústeckého kraje

Dne: 11. 10. 2023

Pro:

Proti:

Zdržel se:

Č. usnesení:

Přílohy:

15.1-1	Název: <input type="text" value="bod 15.1 priloha 1.pdf"/>	Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony	<input type="checkbox"/> U
15.1-2	Název: <input type="text" value="bod 15.1 priloha 2.pdf"/>	Příloha č. 2 PŘERUŠENÍ PROVOZUSCHOPNOSTI A PROVOZOVÁNÍ DRÁHY NEBO JEJÍ ČÁSTI	<input type="checkbox"/> U
15.1-3	Název: <input type="text" value="bod 15.1 priloha 3.pdf"/>	Příloha č. 1 PDO - Karty železničních tratí	<input type="checkbox"/> U
15.1-4	Název: <input type="text" value="bod 15.1 priloha 4.pdf"/>	Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje	<input checked="" type="checkbox"/> U

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo Ústeckého kraje

předloženou změnu Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 - 2026 dle přílohy č. 4 tohoto usnesení.

## Důvodová zpráva:

Prezident ČR dne 25. září 2023 podepsal vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Ve stejný den bylo rozhodnutí odesláno Parlamentu ČR. Ke dni přípravy tohoto materiálu není zatím znám datum podpisu předsedy vlády a datum vydání zákona ve sbírce zákonů, čímž se zákon stane platným, nicméně v době konání schůze Rady Ústeckého kraje je platnost tohoto zákona očekávána.

Obsahem novely tohoto zákona je zavedení institutu přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části (známé také jako „konzervace dráhy“).

Vlastník dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části nově nabývá pravomoci podat drážnímu správnímu úřadu žádost o přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, aniž by došlo k jejímu zrušení.

Podání žádosti je podmíněno užitím dráhy nebo její části po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti v rozsahu nižším, že tzv. minimálním rozsahem. Za minimální rozsah se dle novely zákona rozumí užití dráhy nebo její části alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nebo 12 jízd ročně za účelem přepravy věcí.

V řízení o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části si drážní správní úřad vyžádá závazné stanovisko Ministerstva obrany a, jde-li o dráhu celostátní, regionální nebo místní nebo její část, rovněž závazné stanovisko kraje a obce, v jejichž územním obvodu se dráha nebo její část nachází. Nesouhlasné stanovisko Ministerstva obrany může být vydáno pouze tehdy, byla-li by přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části ohrožena obrana státu.

Nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce může být vydáno pouze tehdy, vyplývá-li z jejich plánu dopravní obslužnosti území platného ke dni podání žádosti o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, že kraj nebo obec na této dráze nebo její části hodlá zajišťovat dopravní obslužnost v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících, a vyjádří-li kraj nebo obec v závazném stanovisku zájem o zajišťování dopravní obslužnosti v tomto rozsahu po dobu 5 let.

Nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce nemůže být vydáno, bylo-li takové stanovisko týkající se téže dráhy nebo její části vydáno tímto krajem nebo touto obcí v již ukončeném řízení o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části a v období 3 let přede dnem podání nové žádosti o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části nebyla zajištěna dopravní obslužnost užitím dráhy nebo její části v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nejméně po dobu 1 roku; to neplatí, uplynula-li ode dne vydání původního závazného stanoviska doba delší než 10 let.

Novou žádost o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části lze podat nejdříve po uplynutí 3 let ode dne právní moci rozhodnutí, jímž byla zamítnuta žádost o povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části týkající se téže dráhy nebo její části z důvodu vydání nesouhlasného stanoviska kraje nebo obce.

Podnět k obnovení provozuschopnosti dráhy a provozování dráhy ve vlastnictví státu nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, může podat Ministerstvu dopravy: (a) kraj, hodlá-li na ní zajišťovat dopravní obslužnost, nebo (b) organizace sdružující dopravce, hodlá-li na ní její člen provozovat drážní dopravu.

Podnět musí obsahovat Zákonem předepsané náležitosti (více § 10c)

Ministerstvo dopravy vyzve bez zbytečného odkladu ode dne doručení podnětu státní organizaci Správa železnic, aby mu ve lhůtě 6 měsíců ode dne doručení výzvy předložila písemné vyhodnocení předpokládaných dopadů zamýšleného obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části.

Ministerstvo dopravy do 1 měsíce ode dne obdržení písemného vyhodnocení předpokládaných dopadů zamýšleného obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části obdrženy podnět a toto vyhodnocení předloží vládě k projednání. Souhlasí-li vláda s obnovením provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, uloží ministru dopravy zajistit, aby státní organizace Správa železnic podala žádost o obnovení její provozuschopnosti a jejího provozování a stanoví k tomu přiměřenou lhůtu.

Nový podnět k obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části lze podat nejdříve po uplynutí 5 let ode dne, kdy vláda vyslovila svůj nesouhlas s obnovením provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části týkající se téže dráhy nebo její části.

Drážní správní úřad rozhodne na žádost vlastníka dráhy nebo její části o obnovení její provozuschopnosti a jejího provozování, je-li dráha nebo její část způsobilá k užívání.

V rozhodnutí o obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části drážní správní úřad uloží vlastníku dráhy nebo její části povinnost obnovit její provozuschopnost v plném rozsahu a její provozování a

stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu.

V souvislosti se zachováním celistvosti stávající železniční sítě v Ústeckém kraji, po které je na základě objednávky Ústeckého kraje zajišťována veřejná drážní osobní doprava v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících sloužící k zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje, doporučuje odbor DS odpovědným orgánům Ústeckého kraje přijmout usnesení v podobě změny plánu dopravní obslužnosti tak, jak je uvedeno v příloze č. 4 tohoto materiálu.

Změna spočívá v doplnění deklarace Ústeckého kraje, ze které plyne zájem zajištění dopravní obslužnosti v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících na dráze nebo její části. Zároveň se doplňuje přehled rozsahu užití dráhy jízdami za účelem přepravy cestujících v Ústeckém kraji na vybraných částech dráhy na základě kterého je možné kvalifikovat části dráhy, které dle rozsahu dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou v kalendářním roce 2024 jsou ohrožené institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části (u takových částí dráhy navrhuje s ohledem na místní technologii provozu přijmutí opatření odstraňující toto ohrožení) a části dráhy, které dle rozsahu dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou v kalendářním roce nejsou ohrožené institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy (u takových pak definuje zájem Ústeckého kraje na dlouhodobém udržení objednané dopravy v rozsahu nad zákonem stanoveným minimálním rozsahem).

Navrhovaná změna Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026 je souladná s dosavadním zněním Plánu, který i části dráhy, které jsou institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy ohrožené – výhradně se jedná o části dráhy, na kterých Ústecký kraj objednává některou ze sítě svých turistických linek – považuje za standardní a plně integrální část dopravní obslužnosti Ústeckého kraje – ostatně tak je i pojem dopravní obslužnosti chápán zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.

Bez tohoto deklaratorního ustanovení Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje nebude Ústecký kraj v případě vedení řízení o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy moci zaujmout jiné, než souhlasné stanovisko.

Dráha, nebo její část, které jsou zaváděným institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, nebo její části v územní působnosti Ústeckého kraje ohroženy, jsou přehledně vyobrazeny v příloze č. 2 tohoto materiálu.

Jedná se o následující části dráhy:

- Vilémov u Kadaně – Kadaňský Rohozec – na této části dráhy je provozována drážní doprava prostřednictvím linky T6 Kadaň – Podbořany. Rozsah objednávky odpovídající standardní turistické sezoně v kalendářním roce 2024 čítá 280 jízd za účelem přepravy cestujících. K dosažení minimálního rozsahu tak schází 20 jízd, což s ohledem na počet vlaků provozovaných v jednom provozním dni této linky na této části dráhy (4 vlaky/den) odpovídá rozšíření objednávky o 5 provozních dní;

- Krásný Dvůr – Kaštice – na této části dráhy je provozována drážní doprava prostřednictvím linky T6 Kadaň – Podbořany. Rozsah objednávky odpovídající standardní turistické sezoně v kalendářním roce 2024 čítá 280 jízd za účelem přepravy cestujících. K dosažení minimálního rozsahu tak schází 20 jízd, což s ohledem na počet vlaků provozovaných v jednom provozním dni této linky na této části dráhy (4 vlaky/den) odpovídá rozšíření objednávky o 5 provozních dní;

- odb. Vrbka – odb. Bažantnice – jedná se o část dráhy spojující tratě č. 114 Postoloprty – Louny a č. 123 Most – Žatec a umožňující přímý přejezd vlaků mezi těmito tratěmi, aniž by bylo nutné vykonávat úvrat' v žst. Postoloprty. Trať je pravděpodobně využívána také nákladní dopravou a řízení o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy v tomto případě pravděpodobně nehrozí. Ze strany Ústeckého kraje je na této části dráhy zajištěna objednávka vlaků v rozsahu 252 jízd. Nejedná se o systémovou objednávku, nýbrž důsledek nedostatečné kapacity tratě Louny – Most v ranní přepravní špičce, kdy na této trati s ohledem na trasy ostatních vlaků není možné provést posilový školní vlak s dojezdovým časem k návazné dopravě MHD v Mostě a tento je tak veden po „odklonové“ trase právě touto spojkou;

- Bříza obec – Libochovice – na této části dráhy je provozována drážní doprava prostřednictvím linky T5 Roudnice nad Labem – Libochovice. Rozsah objednávky odpovídající standardní turistické sezoně v kalendářním roce 2024 čítá 280 jízd za účelem přepravy cestujících. K dosažení minimálního rozsahu tak schází 20 jízd, což s ohledem na počet vlaků provozovaných v jednom provozním dni této linky na této části dráhy (4 vlaky/den) odpovídá rozšíření objednávky o 5 provozních dní;

- Straškov – hr. ÚK/StK – na této části dráhy bylo provozování drážní osobní dopravy zastaveno k 11. prosinci 2021 z důvodu nízkého přepravního využití. Dlužno zde podotknout, že k území Ústeckého kraje je z této části dráhy příslušná pouze žst. Straškov, která je obsluhována linkami U21 a U22 se zajištěnými přestupy na vlaky dálkové dopravy v žst. Roudnice nad Labem, popř. regionální dopravy v žst. Vraňany. Platný plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje s obnovením provozování drážní dopravy na této části dráhy a financované z rozpočtu Ústeckého kraje nepočítá;

- Telnice – Oldřichov u Duchcova – jedná se o část dráhy, na které je pro její technický stav přerušena provozuschopnost, která brání provozování drážní dopravy. Ústecký kraj prostřednictvím svého plánu dopravní obslužnosti vyjadřuje zájem o provozování drážní dopravy v turistickém rozsahu (obdobně jako úsek Děčín – Telnice). Po obnovení provozuschopnosti hodlá dle platného plánu dopravní obslužnosti Ústecký kraj na této části dráhy zajistit dopravní obslužnost v rozsahu 560 jízd;

- Chotiměř – Radejčín – obdobně jako v předchozím případě se jedná o úsek dráhy, na kterém je provozuschopnost dráhy přerušena – v tomto případě v důsledku sesuvu půdy v roce 2013. Objednávka Ústeckého kraje však nepřetržitě trvá v rozsahu, který byl zajišťován do roku 2013 – v roce 2024 takový rozsah čítá 6 018 jízd. Jedná se však o náhradní autobusovou dopravu, dráha v tomto případě užitá není;

- Rumburk – Jiříkov st. hr. – na této části dráhy bylo provozování drážní osobní dopravy zastaveno k 11. prosinci 2010 v důsledku optimalizace dopravní obslužnosti oblasti, kdy dopravní obslužnost veřejnou drážní osobní dopravou byla nahrazena dopravní obslužností zajištěnou veřejnou linkovou dopravou vyznačujícím se kratším intervalem mezi spoji a plošnou obsluhou sídel.

Systém turistických linek Ústeckého kraje je integrální součástí komplexní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a jako takový by měl být i do budoucna udržován. Je však zřejmá skutečnost, že aby řízení o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části nemohlo být vůbec započato, případně v budoucnu po nesouhlasném stanovisku opětovně vedeno, je nutné v zákonem stanovené lhůtě plnit požadavky užití dráhy v minimálním rozsahu, což s sebou zákonitě přináší nárok na rozpočet Ústeckého kraje. Dále, jelikož využití institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy je možností (nikoliv povinností) vlastníka dráhy, není možné přesně predikovat, že k aplikaci tohoto nástroje v budoucnu dojde, či v jakém rozsahu a z tohoto důvodu není možné exaktně vyčíslit náklady spojené s objednávkou veřejné drážní osobní dopravy v rozsahu chybějícím do minimálního rozsahu. S ohledem na současně zajišťovaný rozsah lze však predikovat, že výsledný roční nárok nad současný stav bude představovat částku do 1 000 000 Kč.

#### Zpracoval / konzultoval:

JUDr. Marek Hrabáč, člen Rady  
Ústeckého kraje

#### Předkládá:

JUDr. Marek Hrabáč

#### Schvalovací cesta:

1	JUDr. Marek Hrabáč	 <b>JUDr. Marek Hrabáč</b> <b>18.10.2023</b>
---	--------------------	--

#### Podpis zpracovatele:

 **Ing. Jindřich Franěk**