Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2022

9. volební období

ZÁPIS

ze 3. schůze

podvýboru pro dopravu,

která se konala dne 18. května 2022

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1  
zasedací místnost petičního výboru

**Přítomni:** posl. Stanislav Berkovec, Stanislav Blaha, Martin Exner, Milan Feranec, Jiří Hájek, Marek Novák,   
 Zuzana Ožanová, Michael Rataj, Libor Turek a př. Ondřej Lochman

**Omluvy:** posl. Martin Kolovratník, Miloš Nový, David Pražák, Jiří Slavík, Antonín Tesařík

**Hosté:** **Ministerstvo dopravy ČR** Václav Bernard, náměstek člena vlády   
 Evžen Vydra, pověřen zast. ředitele odb. vodní dopravy, vedoucí odd. námořní dopravy   
 Jindřich Kušnír, ředitel Odboru drážní dopravy

**Přizvaní hosté z řad odborné veřejnosti** Zdeněk Dufek, proděkan Fakulty stavební VUT Brno

**Stálí hosté**   
 Roman Budský - PVN, Lubomír Fojtů – ŘVC ČR, Petr Forman – dopravní sekce HK, Vladimír   
 Kampík – ACRI, Tomáš Konopáč – Správa železnic GŘ, Pavol Kováčik – ZSP SR, Anna Řeháková – Spolek ZBŽ, Vladimír Říha – Správa železnic, Jan Sechter – ZOV, Jan Strnad – Spolek ZBŽ,   
 Jiří Svoboda – Správa železnic GŘ, Radek Šafránek – Drážní úřad, Roman Šigut – ZOV,   
 Emanuel Šíp – HK, dopravní sekce, Tomáš Tóth – ŽESNAD.CZ, Tomáš Tyll – ŽESNAD.CZ, Marie   
 Vopálenská – ACRI GŘ

**Program:**

|  |
| --- |
| 1. ***Schválení programu schůze*** 2. ***Splavnost Labe*** 3. ***Uvedení do problematiky drážní bezpečnosti a systému ETCS*** 4. ***Sdělení předsedy*** 5. ***Návrh termínu a pořadu následující schůze*** 6. ***Různé*** |

1)  
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru Ondřej Lochman schůzi zahájil ve 14:30 hod a vzhledem k vybraným tématům projednání navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 3. schůze, s čímž přítomní poslanci souhlasili. *(hlasování: 10-0-0)*

2)  
Splavnost Labe

Př. **Ondřej Lochman** v úvodu tohoto bodu vyzval proděkana Fakulty stavební VUT Brno Zdeňka Dufka, aby přítomným přiblížil Závěrečnou zprávu k zakázce ŘVC ČR.

**Zdeněk Dufek** poděkoval za možnost vystoupení na schůzi podvýboru pro dopravu a k Závěrečné zprávě sdělil, že materiál byl vypracován na základě objednávky ŘVC ČR ze dne 8. 3. 2022 a předmětem zadání byla Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti, včetně zohlednění platné metodiky Ministerstva dopravy - „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“ v rámci dokumentu „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, únor 2016. Tato aktualizace byla dokončena 28. března  
a k jejímu představení došlo 4. dubna 2022. Ekonomické zhodnocení je zpracováno na základě technických dat z roku 2016 a jeho předmětem je komplexní soubor opatření realizovaných od r. 2016 pro zajištění funkční infrastruktury pro ekonomicky životaschopnou nákladní vodní dopravu na Labi a Vltavě. Jedná se, jak o řešení splavnosti na regulovaném Labi mezi Hřenskem a Ústím nad Labem pomocí Plavebního stupně Děčín, ale také o komplexní splavnění Labe od Přelouče do Pardubic. Dále dokončení modernizace Labe pro trvalou spolehlivou funkci a zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy na parametry srovnatelné s Labem, spolu s řešením kapacitního hrdla v centru Prahy. Dochází tak ke komplexnímu odstranění úzkých míst pro nákladní plavbu na labsko-vltavské vodní cestě. Řeší se souvislý úsek cesty, kde v mezidobí došlo k výrazným změnám, a bylo proto nutné výsledky aktualizovat na stávající podmínky. Kolektiv zpracovatelů VUT se v rámci aktualizace také věnoval „novému území ČR v Hamburku“ z hlediska nárůstu přeprav na říční přepravě. Výsledky ekonomického hodnocení jsou optimistické a pozitivní a deklarují dostatečnou ekonomickou efektivnosti předmětného projektu. Analýza citlivosti navíc prokázala dostatečnou robustnost projektu a odolnost proti změnám klíčových vstupních parametrů. Projekt je přínosný zejména s ohledem na opětovný rozvoj nákladní vodní dopravy, který bude umožněn realizací předmětných opatření. Rozvoj vodní dopravy přinese významné přínosy v oblasti cenových úspor při nákladní přepravě a dále přínosy v oblasti externalit, kdy, přesunem dopravy ze železnice   
a silnice na řeku, dojde k obecnému snížení externích nákladů nákladní dopravy. Určité přínosy lze očekávat i ve snížení nákladů na údržbu silniční a železniční infrastruktury po přesunu části nákladní přepravy na vodní cestu. Rovněž je nutné konstatovat, že výsledky hodnoceného záměru lze považovat za robustní, jelikož kromě zmíněného konzervativního přístupu při započítání prognózovaného růstu objemu přeprav, jsou veškeré náklady této infrastruktury ekonomicky vztaženy na vrub výhradně nákladní vodní dopravy. Evidentně významné přínosy lze očekávat i v sektoru osobní a rekreační plavby. Zpracovatelé této studie doporučují projekt k realizaci, neboť splňuje ekonomické požadavky z hlediska stanovených ekonomických indikátorů. I přes změnu metodického přístupu a velmi výrazný nárůst cen stavebních prací a dodávek, který se projevil v navýšení celkových investičních nákladů projektu o cca +50%, lze konstatovat, že byly v zásadě potvrzeny výsledky hodnocení ekonomické efektivnosti z roku 2016.

Př. **Ondřej Lochman** zmínil neustálé námitky ze strany MŽP, které shledává málo opodstatněnými, jelikož poukazovaná místa osobně navštívil a např. „stupeň“ končí v místě, kde končí koleje. A dále uvedl, že na sanaci byly vyčleněny dostatečně vysoké kompenzační prostředky, a to na základě rozsáhlé diskuze k dopadu na životní prostředí probíhající v r. 2019. Schválení územního plánu je třeba rozhodnout co nejdříve, je zde podpora napříč politickým spektrem.

Posl. **Jiří Hájek** dodal, že slova pana předsedy může potvrdit, protože se zmíněné cesty také zúčastnil   
a z jeho pohledu plánované vodní dílo lze vybudovat. Česká vodní cesta je cestou strategickou, a i do budoucna velice důležitou.

Mpř. **Zuzana Ožanová** sdělila, že projekt je plně podporován i ze strany samosprávy, jelikož se jedná o dlouhodobě významnou cestu.

**Václav Bernard** doplnil, že do České vodní cesty spadají také řeky Oslava a Odra, kde Bohumín se také řadí mezi strategická místa.

Posl. **Milan Feranec** zareagoval, že tato otázka se řeší již mnoho let. Splavnění Labe má svoji logiku, ale splavnění Odry do Ostravy dává logiku též. Bohužel vzhledem k dramaticky se zvyšujícím nákladům nelze očekávat zlepšení, protože z toho vyplývá další logika, a to ekonomická. Položil otázky: „Co by mohlo pomoci?“ - “V jaké fázi je současný stav?“-“Co se očekává od podvýboru?“

**Václav Bernard** sdělil, že žádá o podporu vzhledem k rezolutně odmítavému postoji ze strany MŽP   
a akcentoval potřebu vodní dopravy, protože doprava na silnicích a na železnicích je přeplněna a že MD se přiklání k vyváženému dopravnímu mixu.

**Lubomír Fojtů** také zareagoval na dotazy posl. Ferance, že ze strany PS se očekává zejména podpora   
k ratifikaci smlouvy, jejíž přijetí nám otevírá cestu do Evropy a bez této ratifikace by SRN nebyla ochotna spolupracovat.

**Petr Forman** uvedl, že se nejedná pouze o komodity a že statistiky nejsou výstižné. Železnice SRN poskytly 85% z požadovaných kapacit a např. ČEPRO zvažuje výstavbu terminálu u Litoměřic. Podpora ze strany PS  
k ratifikaci dohody je proto velice důležitá.

Posl. **Martin Exner** poukázal, že v materiálu Aktualizace nejsou zohledněny povodně.

**Lubomír Fojtů** sdělil, že povodně na výstavbu nemají vliv.

Posl. **Milan Feranec** proto konstatoval, že by se mělo tedy začít smlouvou a potřebné usnesení „posunout“ na hospodářský výbor, který by mohl být garantem.

Př. **Ondřej Lochman** s návrhem posl. Ferance, jak dále postupovat, vyslovil souhlas. A navrhl, aby se učinily potřebné kroky k předřazení této smlouvy a aby byla zařazena na program nejbližšího jednání PS.

Posl. **Milan Feranec** k tomu dodal, že je ale potřeba dosáhnout společné politické vůle (*a zavtipkoval, např. heslem: „Splavněním Labe bojujeme proti Putinovi“)*.

Př. Ondřej Lochman poté navrhl odsouhlasit, aby podvýbor pro dopravu podpořil přijetí usnesení hospodářského výboru k mezinárodní dohodě ke splavnění Labe. *(hlasování: 10-0-0)*

Posl. **Stanislav Berkovec** zdůraznil, že ratifikaci je skutečně třeba projednat a navrhl, aby byli o součinnost požádáni také všichni předsedové jednotlivých poslaneckých klubů.

Př. **Ondřej Lochman** poté bod Splavnost Labe uzavřel a otevřel následující bod programu.

3)  
Uvedení do problematiky drážní bezpečnosti a systému ETCS

**Jindřich Kušnír** zahájil tento bod představením prezentace MD – Technologický rozvoj české železnice; Implementace ETCS. Navržený Technologický plán je zaměřen na tři oblasti:   
 1/ energetiku: green deal + energeticky efektivní řešení – konverze trakční soustavy a elektrizace trati,   
 2/ bezpečnost: zajištění bezpečnosti a spolehlivosti, zvýšení rychlosti – ETCS a simulátory pro strojvedoucí   
 3/ digitalizaci: automatizace provozu + energeticky efektivní provoz – ETCS a FRMCS.   
Dále představil plán moderního zabezpečení české železnice, plán zavádění výhradního provozu ETCS, závaznost strategie ETCS a odůvodnění potřeby výhradního provozu ETCS. Poslední část prezentace se věnovala vozidlům a jejich vybavení. Dochází k modernizaci všech tratí a zlepšují se služby. Negativním zůstává vytížení tratí. Aplikují se nové technologie – vyjel zkušební vlak poháněný vodíkem.

**Radek Šafránek** v následující prezentaci představil Uvedení do problematiky drážní bezpečnosti a systému ETCS z pohledu Drážního úřadu, jehož působnost je dána zákonem o drahách, aby jako správní úřad dohlížel na bezpečnost v součinnosti s MD. DÚ v rámci zavádění ETCS spolupracuje s Evropskou agenturou pro železnici se sídlem v Paříži.

 **Tomáš Konopáč** jako zástupce Správy železnic uvedl poslední prezentaci, ve které představil Legislativní prostředí EU i ČR a informace o digitalizaci železnice. Zavádění ETCS spadá pod 4. železniční balíček, který je navázán na základní právní rámec EU, jehož cílem je směřování k jednotnému železničnímu prostoru zaváděním interoperability a modernizace železniční infrastruktury, která již musí obsahovat jedině systémy odpovídající platným evropským předpisům a normám – ETCS. Digitalizaci železnice lze provést jen za předpokladu fungujícího ETCS = cíle strategie a dopravní politiky EU i ČR. Proto je ETCS také cílem korporátní strategie Správy železnic a jedná se o generační obměnu řízení železnice. Ovlivní většinu profesí na železnici. Jedná se o komplexní systém a nejen o vlastní zabezpečovací techniku. V ČR dochází k aplikaci nových postupů a principů. V rámci TEN-T právní předpisy EU stanovují nevyhnutelnou termínovanou realizaci ETCS.

Nová vozidla jsou bez ETCS prakticky neschválitelná do provozu, a to podle nařízení EK 2016/919 (TSI CCS)   
a návazně podle právních předpisů ČR, kde je výchozí pozice složitější:   
 - národní vlakový zabezpečovač v ČR nekontroluje, zda strojvedoucí respektuje návěst „STŮJ“ a omezení   
 rychlosti na trati;   
 - strojvedoucí sleduje návěsti kolem tratě a veškerá bezpečnost a odpovědnost za jízdu vlaku je jen   
 na něm;   
 - zásadní bezpečnostní rozdíl oproti jiným státům – mají k dispozici zabezpečovače s kontrolou dodržování   
 návěstí „STŮJ“ resp. dovolené rychlosti a tomu přizpůsobenou infrastrukturu;   
 - v ČR historicky nebyl zaveden jednodušší systém vlakového zabezpečovače pro vedlejší tratě.   
V další části prezentace bylo zdůvodněno zavedení ETCS v úrovni 1 na vedlejších tratích, za účelem zvýšení bezpečnosti, aby nebyly mařeny investice dopravců do ETCS jeho nevyužíváním a pro současné umožnění smíšeného provozu – zavedení verze ETCS Regional umožňující jízdu také vozidlům nevybaveným plným ETCS, která mohou prozatím i nadále jezdit podle návěstidel a pro dožití stávajících vozidel, která nejezdí po koridorech, dovolit použití „automatické brzdy“. V poslední části prezentace byla představena mapa Plánu moderního zabezpečení české železnice.

Př. **Ondřej Lochman** poté otevřel závěrečnou diskuzi, ve které byly položeny otázky k řešení stávajícího mobilního vybavení dopravců, které bude třeba v rozmezí 5 let obnovit, aby v r. 2028 mohly být všechny vozy nákladní vlakové dopravy vybaveny ETCS. Padly také možné návrhy na slevy pro dopravce, kteří v případě, že mají nainstalované ETCS dostávají slevu 10% - zda neuvažovat o zvýšení této slevy na 50% např. na 1 rok, aby se tak ulevilo vysokým nákladům dopravců, které jsou s implementací ETCS spojeny – příp. navýšení dotací, jelikož nejvyšší částka ETCS je spojena s certifikacemi - státní rozpočet by to stálo přibližně stejně, jako byla sleva na jízdném pro studenty a pro důchodce. Následně se diskuze soustředila k otázce zavádění ETCS na regionálních tratích.

4)  
Návrh termínu a pořadu příští schůze

Jelikož bylo nutno jednání přerušit, př. **Ondřej Lochman** navrhl téma opět zařadit na příští jednání podvýboru, jejíž datum, místo a čas konání bude včas oznámen. Poté poděkoval všem přítomným za jejich účast a 3. schůzi ukončil.

*Schůze byla ukončena v 16:10 hod.*

Martin E x n e r  v.r. Ondřej L o c h m a n  v.r.

ověřovatel podvýboru předseda podvýboru

*zapsala: Michaela Bandi  
dne: 30. května 2022*