

# KONCEPCE ROZVOJE, SPRÁVY A ÚDRŽBY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY Z POHLEDU VLASTNÍKA DRÁHY

Mojmír NEJEZCHLEB

Ing. Mojmír NEJEZCHLEB, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, odbor  
koncepte a strategie, Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8 – Karlín

## Abstrakt

Příspěvek se zabývá problematikou železniční dopravní cesty ve vazbě na činnosti a úlohu vlastníka a provozovatele dráhy. Zhodnocuje stávající postavení a roli vlastníka a provozovatele dráhy v železničním systému ČR a uvádí základní principy a zásady, kterými by se měl řídit vztah mezi oběma partnery, především s ohledem na připravovanou novou smlouvu pro oblast provozování, provozuschopnosti a modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty. Uváděné principy a zásady velmi úzce souvisejí mimo jiné se zajišťováním správy a údržby železniční infrastruktury.

**Klíčová slova:** železniční dopravní cesta, vlastník dráhy, provozovatel dráhy, provozuschopnost, provozování, modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

## 1 Úvod

V únoru roku 2001 byl poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky schválen „Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů“.

Tento zákon byl zveřejněn ve Sbírce zákonů České republiky dne 1. března 2002 pod číslem 77/2002, bývá zjednodušeně nazýván „transformačním zákonem“ a jeho smyslem je realizace transformace Českých drah, státní organizace do nových právních subjektů.

Z tohoto cíle pak vyplývá i předmět úpravy zákona, který definuje:

- způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy a
- zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Ze státní organizace České dráhy, fungující do 31.12.2002 vznikly tedy od 1. 1. 2003 dva nové subjekty s odlišnou právní formou a různým posláním, jejichž činnosti však spolu v oblasti infrastruktury velmi úzce souvisejí.

V systému nastaveném zákonem č. 77/2002 Sb. má každá z nástupnických organizací bývalých ČD, s. o. přesně nadefinovanou svoji úlohu.

České dráhy, a. s. fungují jako provozovatel dráhy a dopravce, přičemž ve vztahu k železniční infrastruktuře je rozhodující role provozovatele dráhy, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace reprezentuje roli vlastníka dráhy.

Povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy jsou stanoveny v zákoně č. 266/1994 Sb. Pro vlastníka dráhy jsou přitom rozhodující povinnosti v oblasti zajištění provozování dráhy, zajištění provozuschopnosti dráhy a zajištění modernizace a rozvoje dráhy.

Základní vazby a vztahy mezi Českými dráhami, a.s. a Správou železniční dopravní cesty, státní organizací jsou dány tzv. „tříletou“ smlouvou, povinnost uzavření této smlouvy vyplývala ze zákona č. 77/2002 Sb. Novela tohoto zákona (zákon č. 293/2004 Sb.) upravila text § 22 odst.1 v tom smyslu, že České dráhy, a.s. nemusejí být provozovatelem na všech tratích jako ve stávajícím stavu a že rozsah činností, které bude realizovat provozovatel dráhy pro jejího vlastníka není stanoven zákonem, ale vplyne ze smluvního vztahu mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy.

Zmíněná novela zákona č. 77/2002 Sb. ovlivňuje tedy poměrně zásadním způsobem budoucí vztah vlastníka a provozovatele dráhy, dává tomuto vztahu určitou volnost a umožňuje volbu nejvhodnějšího a ekonomicky nejpříjemnějšího způsobu zajišťování rozvoje, správy a údržby železniční dopravní cesty.

## 2 Zhodnocení stávajícího smluvního vztahu s ČD, a. s.

Stávající smluvní vztah mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy vznikl na základě zákona č. 77/2002 Sb. v době „zrodu“ obou nástupnických subjektů bývalých ČD, s. o.

V době vzniku tohoto vztahu se skutečné podmínky a vazby mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy v oblasti zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty, její modernizace a rozvoje i řízení provozu teprve formovaly bez reálné existence odpovídajících zkušeností.

Již po prvním roce trvání tohoto smluvního vztahu musel být z důvodu značné komplikovanosti a neprůhlednosti systému, mimo jiné ve vztahu k možnosti čerpání finančních prostředků z fondů a programů EU, změněn způsob zajišťování modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty. Změna spočívala v odkoupení Stavebních správ od ČD, a. s. a na jejím základě je od začátku roku 2004 zajišťována Správou železniční dopravní cesty převážná většina činností souvisejících s investiční výstavbou na železniční dopravní cestě.

Komplikovaný a málo transparentní je současný stav v účtování a prokazování nákladů na provozování železniční dopravní cesty a zajištění její provozuschopnosti – reálné výdaje jsou těžko dokladovatelné.

Cílem SŽDC, s. o. je tuto situaci v dalším smluvním období změnit.

## 3 Nový smluvní vztah s provozovatelem dráhy

Jak již bylo uvedeno patří k základním povinnostem vlastníka dráhy zajistit její provozování. Vzhledem k tomu, že Správa železniční dopravní cesty, státní organizace není v současné době provozovatelem dráhy má za povinnost počínaje lednem roku 2006 zajistit provozování sítě vlastněných drah jiným k tomu oprávněným subjektem.

Předpokládáme, že nově uzavřená smlouva bude obsahovat opět stávající okruhy činností, tj. zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace a rozvoje, přičemž zejména u naposled jmenovaných činností budeme jednoznačně směřovat k posilování role vlastníka dráhy a postupnému zajišťování prakticky všech činností vlastními kapacitami. To se týká i stanovování investičních priorit, samozřejmě se zohledněním oprávněných požadavků provozovatele dráhy.

V oblasti zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty a jejího provozování je naším zájmem mít pokud možno jednoho (nebo alespoň co nejmenší počet) provozovatelů dráhy a činnosti realizovat v celém jejich souhrnu nikoli tedy například po jednotlivých profesních „odvětvích“ či na bázi nějakých „regionálních“ principů.

Předpokládáme a plánujeme uzavřít s vazbou na zákon 77/2002 Sb. smluvní vztah na tříleté období, s možností výpovědi s výpovědní lhůtou u obou smluvních partnerů, např. u některé trati (některých tratí).

## 4 Provozuschopnost železniční dopravní cesty a její zajištění

U provozovatele dráhy je třeba v oblasti zajištění provozuschopnosti rozlišovat tzv. zadatelné a nezadatelné činnosti. Nezadatelné činnosti musí být zpravidla zajišťovány vlastní kapacitou provozovatele dráhy, provozovatel dráhy se nesmí dostat do situace „inženýringové organizace“, která bude i nezadatelné činnosti zadávat externím dodavatelům. Popis nezadatelných činností bude součástí nové smlouvy s provozovatelem dráhy.

Správa železniční dopravní cesty si plně uvědomuje, že provozovatel dráhy nese plnou odpovědnost za její provozování, k tomu musí mít nástroje a rozhodovací pravomoci.

Vlastní kapacity provozovatele dráhy je třeba v oblasti zajištění provozuschopnosti soustředit na předepsanou dohlédací a kontrolní činnost a diagnostiku s trvalým

monitoringem skutečného stavu železniční dopravní cesty a rozhodováním o potřebě realizace udržovacích a opravných prací.

Práce, které je možno plánovat v předstihu a je výhodné je zadávat externím dodavatelům je třeba zadávat. Zároveň je nutno se vyvarovat tzv. "plošného" způsobu zadávání bez určení typu práce a místa její realizace - odpovědnost za bezpečnost provozu totiž stále leží na provozovateli dráhy. V této souvislosti si dokážeme představit posilování role externích dodavatelů zejména pak s ohledem na postupný přechod provozovatele dráhy na správcovskou činnost. Práce realizované externími zhotoviteli musejí mít komplexní charakter a musejí být cenově výhodné s ohledem na omezené finanční zdroje na zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Samozřejmostí je dodržení předepsané kvality prací a požadovaných technologií.

Jednou z rozhodujících oblastí v rámci zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je způsob vykazování nákladů vynaložených provozovatelem dráhy na tuto činnost.

Požadavkem je vykazování a fakturování skutečně provedených výkonů a to na základě cen odsouhlasených mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy. Jednotlivé typy prací budou obsaženy v „cenících“ zpracovaných či postupně zpracovávaných Ústavem racionalizace ve stavebnictví v gesci Státního fondu dopravní infrastruktury a Správy železniční dopravní cesty.

## 5 Provozování železniční dopravní cesty – řízení provozu

O této oblasti se zmíním pouze velmi stručně neboť nesouvisí přímo se železniční dopravní cestou. Jde však o jednu ze základních povinností provozovatele dráhy a tato činnost bude i nadále předmětem smluvního vztahu mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy.

Provozování železniční dopravní cesty chápeme v celosíťovém pojetí jako činnost nezadatelnou, zajišťovanou přímo provozovatelem dráhy. Je nutno trvale usilovat o minimalizaci nákladů, které souvisejí s provozováním železniční dopravní cesty a to mimo jiné realizací tzv. "racionalizačních" akcí a rovněž cestou organizačních opatření u provozovatele dráhy.

Nevyhnutelnou nutností je rovněž prokazatelné vykazování nákladů a to pouze těch oprávněných nákladů, které se bezprostředně vážou k činnostem při zajišťování provozování železniční dopravní cesty.

## 6 Modernizace a rozvoj železniční sítě

Jak již bylo uvedeno patří oblast modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty téměř výlučně do působnosti jejího vlastníka. Role Správy železniční dopravní cesty bude tedy v tomto směru posilována.

Činnosti zahrnuté do modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty přitom neobsahují zdaleka jen přípravu a vlastní realizaci investičních akcí, ale představují daleko širší problematiku legislativní a předpisovou, problematiku stanovování parametrů dráhy s vazbou na evropské i tuzemské priority a interoperabilitu vybrané evropské železniční sítě, problematiku podmínek, vlastností a parametrů výrobků povolovaných pro používání v jednotlivých částech železniční dopravní cesty, problematiku technické normalizace, apod.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace vytváří postupně podmínky k tomu, aby uvedené povinnosti vlastníka dráhy byla schopna provádět vlastními kapacitami a s patřičnou odbornou erudicí.

Precizovat, přesně specifikovat a rozdělit činnosti vlastníka a provozovatele dráhy je třeba již ve fázi přípravy nové smlouvy mezi vlastníkem a provozovatelem. Za velmi důležitou považujeme mimo jiné úlohu provozovatele dráhy při „mapování“ skutečného stavu železniční dopravní cesty a při přípravě podkladů pro zařazování jednotlivých modernizačních a rekonstrukčních akcí do plánu přípravy a realizace.

## 7 Závěr – další vývoj

Transformace železničního sektoru je trvalý proces, který probíhá nejen v České republice, ale i ostatních zemích EU.

V podmínkách naší země je nutno věnovat v následujícím období mimořádnou pozornost přípravě nového smluvního vztahu mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy. Jaké zásady budou v tomto vztahu uplatňovány ze strany Správy železniční dopravní cesty jako vlastníka dráhy, to jsem se snažil přiblížit v předcházejícím textu.

Často je diskutována rovněž problematika tzv. „oživené“ dopravní cesty. Z pohledu Správy železniční dopravní cesty se jedná o čisté a průhledné řešení vztahů v rámci železničního systému ČR, který postupně přebírá a uplatňuje evropskou legislativu.

Současně se jedná o složitý krok, který je třeba velmi pečlivě připravit včetně nutných organizačních a především legislativních změn. Nelze tedy v žádném případě říci, že zásady fungující v modelu oživené dopravní cesty by bylo možno uplatňovat v připravované smlouvě mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy s platností od ledna roku 2006.