

## Zpráva z konference

*Vypracovali: Manuela Kropp (Nadace Rosy Luxemburgové v Bruselu) a Stephen Schindler (kancelář členky Evropského parlamentu Cornelia Ernst)*

Online konference ve středu dne 24. února 2021

### „Dejme přeshraniční železniční dopravu do správných kolejí – Evropský rok železnice v evropských příhraničních regionech“

Online konference pořádaná levicovou skupinou v Evropském parlamentu THE LEFT a Nadací Rosy Luxemburgové v Bruselu ve spolupráci s Nadací Rosy Luxemburgové v Praze

Cestování po železnici je šetrné k životnímu prostředí, bezpečné a pohodlné. Jedním z **plánů Evropské zelené dohody** je přesunout nákladní dopravu ze silnic na železnici a na vnitrozemské vodní cesty, a snížit tak emise skleníkových plynů. Evropská komise proto vyhlásila rok 2021 **Evropským rokem železnice**. EU si vytyčila obtížný úkol. Železniční infrastruktura v Evropě byla **po celá desetiletí zanedbávána, tratě byly uzavírány** a v přeshraniční evropské nákladní dopravě je také co dohánět.

Diskutovali jsme s představiteli občanské společnosti z Polska, České republiky a Německa, s odboráři, s Evropskou komisí a s levicovými poslanci Evropského parlamentu, německého Spolkového sněmu a zemského sněmu Saska.

Během konference jsme přivítali **více než 85 hostů, kteří se připojili ze všech regionů** na té či oné straně německo-česko-polské hranice a také z celé EU.

V rámci své uvítací řeči poukázala **Cornelia Ernst**, členka levicové skupiny THE LEFT v Evropském parlamentu, na to, že je naprosto nutná radikální změna v dopravě, což zahrnuje i posílení železniční dopravy. V 90. letech uzavřela saská křesťansko-demokratická strana (CDU) mnoho vlakových nádraží, čímž se stala potřeba **nové výstavby, modernizace a příslušných investic** ještě naléhavější. Tuto situaci dokládá už jen samotné srovnání investic do železniční dopravy na obyvatele: v Německu je to 76 EUR ročně na obyvatele, například ve Švédsku jsou tyto investice třikrát vyšší, ve Švýcarsku dokonce pětkrát vyšší.

**Marco Böhme** z levicové parlamentní skupiny DIE LINKE v Sasku požadoval, aby současné **ztráty příjmů** u železnice a ve veřejné dopravě stát kompenzoval v plné výši. To by zmírnilo tlak na veřejnou dopravu v důsledku koronakrize. **Klesající počet**

**obyvatel** v Sasku byl použit jako záminka pro uzavírání železničních tratí. Ale: železniční tratě byly uzavírány v mnohem větší míře, než by ospravedlňoval pokles počtu obyvatel. (Počet obyvatel klesl za posledních 30 let ze 4,8 milionu obyvatel na 4 miliony obyvatel.) V Sasku bylo uzavřeno **22 % (570 km) tehdy existujících tratí**, ačkoli se celkový objem dopravy zvýšil. Dopady jsou zvláště patrné v oblasti nákladní dopravy, kde došlo k **výraznému odklonu od železniční dopravy** k silniční nákladní dopravě. Plánované rozšíření dálnice v Sasku ještě více zvýší objem silniční dopravy, protože více silnic vede k většímu provozu. Železnice by neměla být znevýhodněna příliš vysokými poplatky za dopravní cestu ve srovnání se silniční dopravou. Spíše je třeba stimulovat a motivovat k tomu, aby znovu vznikly tzv. „**pohybující se silnice**“<sup>1</sup> (tj. systém doprovázené kombinované přepravy RoLA, kdy jsou kamiony přepravované na delší vzdálenosti vlaky). V minulosti s tím byly dobré zkušenosti.

**Iwona Budych** z iniciativy KolejDEPL<sup>2</sup> (Iniciativa pro německo-polskou železniční dopravu) uvedla, že tato iniciativa byla založena v březnu 2017 na základě **uzavření trasy Vratislav–Hamburk–Krakov**, proti čemuž občané protestovali. Po **seškrtní přeshraničních spojů zůstalo** jen několik spojů provozovaných regionálními železničními společnostmi. KolejDEPL však bojuje nejen za obnovení železničních spojení, ale také proti jejich vyčlenění z dopravní politiky. Nelze akceptovat, aby bylo **14 milionů lidí v Polsku de facto odříznuto od železniční dopravy** nebo bylo mimo železniční spojení (zejména v Mazurech, Karpatech, středním Polsku). V posledních letech bylo zrušeno mnoho spojů, především ve východním Polsku. O to více vítáme obnovení železničního spojení Krakov–Berlín společností Eurocity. Prioritou musí být rozšíření nebo obnovení železničních spojení **mezi evropskými městy**, stejně jako reaktivace evropského systému nočních vlaků. K tomu patří rovněž **elektrifikace** tras na obou stranách hranice a **sjednocení resp. standardizace** nabídky za účelem zjednodušení přeshraniční rezervace jízdenek.

**Petr Šlegr** z Centra pro efektivní dopravu (Česká republika) uvítal, že po 10 letech přípravy byla konečně **zahájena výstavba trati Drážďany–Česká republika**. V zemích, jako je Německo a Česká republika, je vysoký podíl osobní automobilové dopravy, což vede k zanedbávání železničních cest. Dálnice mohou být postaveny rychle, také **s pomocí dotací z evropských strukturálních fondů**, ale toto je zcela chybný směr. Petr Šlegr ve své prezentaci ukázal, jak absurdní je skutečnost, že ve středu Evropy se musí při cestě **vlakem jezdit nesmyslnými oklikami**, jenom proto, že byla v posledních letech zrušena železniční infrastruktura. EU sice vypracovala progresivní návrhy, ale jejich realizace v členských státech je nedostatečná. O to důležitější je, aby **EU vytvořila jednotné parametry pro železniční spojení**, což podpoří také přeshraniční železniční dopravu. Pro zvýšení atraktivity železnice oproti silniční dopravě je pochopitelně

---

<sup>1</sup> Odpověď na interpelaci Marca Böhmeho týkající se systému doprovázené kombinované přepravy RoLA: [https://marco.linxnet.de/wp-content/uploads/2019/01/6\\_Drs\\_14204\\_1\\_1\\_1.pdf](https://marco.linxnet.de/wp-content/uploads/2019/01/6_Drs_14204_1_1_1.pdf) (v němčině)

<sup>2</sup> <https://bahndepl.wordpress.com/uber-uns/> (v němčině)

naprosto zásadní vybírat mýtné. Například v České republice je mýtné příliš nízké na to, aby mělo požadovaný vliv.

**Caren Lay** z levicové parlamentní skupiny DIE LINKE v německém Spolkovém sněmu zdůraznila, že **dopravní politika má také sociální rozměr** a že železniční doprava v Německu musí být jednoduše levnější. **Zpoždění elektrifikace** na německé straně na trase Drážďany–Vratislav je ostudné protože Polsko slíbenou elektrifikaci již dokončilo, ale Německo ne. Je absurdní, že **před druhou světovou válkou** byla cesta vlakem po trase Hamburk–Berlín–Drážďany–Praha rychlejší, než je tomu dnes. Po revoluci v roce 1989 došlo v saské Lužici **doslova k vymýcení železniční dopravy**, v Sasku bylo zrušeno 570 km železničních tratí, především v **příhraničních a venkovských oblastech**. Levicová skupina DIE LINKE podala ohledně toho ve Spolkovém sněmu krátkou interpelaci.<sup>3</sup> Na druhou stranu bylo v posledních letech postaveno pouze 63 (!) km nových železnic. Je potěšitelné, že část miliardových částek určených na odklon od uhlí bude použita také na železniční dopravu.

**Keir Fitch** z Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu (DG MOVE) zdůraznil důležitou roli Evropského roku železnic, neboť pro dosažení cílů Evropské zelené dohody musí emise skleníkových plynů v odvětví **dopravy klesnout do roku 2050 o 90 %**. Je politováníhodné, že mnoho přeshraničních spojení je využíváno příliš málo. Plynulému přeshraničnímu železničnímu provozu brání částečně také **předpisy členských států**. Velkou zátěž to představuje především pro regiony, protože musí **smluvně uzavírat možné kooperace**, aby bylo možné přeshraniční spojení vůbec provozovat. **Čtvrtý železniční balíček**, který vstoupil v platnost teprve v loňském roce, odstraní problémy s přeshraničními spoji. Prostřednictvím nástroje pro propojení Evropy a regionálních fondů mají navíc regiony k dispozici **evropské dotace** na podporu elektrifikace a vyplnění mezer. Je pozitivní, že **evropský záchranný balíček** lze použít také na železnici, členské státy musí ovšem této možnosti využít.

**Kateřina Konečná**, česká členka skupiny THE LEFT v Evropském parlamentu, poukázala na to, že v uplynulém roce došlo **na českých železnicích ke 14 vážným nehodám**, a proto má mnoho lidí k tomuto dopravnímu prostředku výhrady. Zvýšila se **rizika** a snížila se bezpečnost, například proto, že strojvedoucí nejsou dostatečně vyškoleni. Je důležité, aby vlaky mohly v budoucnu mezi sebou lépe „komunikovat“ a aby bylo urychleno zavádění **elektronických zabezpečovacích systémů**. Nic z toho ale nepomůže, pokud budou zaměstnanci **nadále muset absolvovat dlouhé noční směny, pracovat za špatných podmínek** a budou nuceni dělat věci, které nejsou v pořádku. Je politováníhodné, že všechny členské státy opomíjejí železniční infrastrukturu ve svých příhraničních oblastech. Koneckonců zde existuje také potenciál pro podporu cestovního ruchu. Kateřina Konečná upozornila na **usnesení Evropského parlamentu z**

---

<sup>3</sup> <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/183/1918387> (v němčině): Krátká interpelace poslankyně Caren Lay a kol., uzavření a revitalizace železničních tratí v Sasku, 26. března 2020

roku 2016<sup>4</sup> o rozšiřování přeshraničních propojení, které však nevyvolalo žádnou reakci ze strany Evropské komise. To posiluje trend poklesu populace v příhraničních regionech. Na území České republiky zaniklo po 2. světové válce **17 přeshraničních tratí**, z nichž pouze 9 bylo znovu obnoveno. Je škoda, že Evropská komise klade důraz především na koridory TEN-T, namísto financování **regionálních programů** (jako je program Interreg), které jsou pro příhraniční oblasti mimořádně důležité.

Jolanta Skalska z německé odborové organizace pracovníků v železniční dopravě EVG zdůraznila, že nepotřebujeme „rok železnice“, ale spíše „**desetiletí železnice**“, protože je třeba veřejnosti mnohem jasněji sdělit, jaký nevyužitý potenciál se v železniční dopravě skrývá. EVG k tomu rovněž vypracovala příslušné stanovisko.<sup>5</sup> Podpora železniční dopravy představuje také nová **pracovní místa**: poblíž Cottbusu se staví nové železniční dílo, kde bude vytvořeno 1 200 nových pracovních míst. Potřebujeme změnu v mobilitě a k tomu máme také podporu občanů, protože **90 % lidí v Německu** a celkem 70 % lidí v EU si přeje větší mobilitu po železnici a méně po silnicích. To by také ulevilo silniční síti, protože jediný nákladní vlak nahradí 52 nákladních vozidel. Ačkoliv Evropská komise již ve své bílé knize<sup>6</sup> o dopravě z roku 2011 stanovila ambiciózní cíle z hlediska ochrany životního prostředí, **emise skleníkových plynů v dopravě nadále rostou**. Od roku 1990 se zvýšily o 30 %. Jolanta Skalska kritizovala skutečnost, že železnice je v konkurenci se silniční a leteckou dopravou **systematicky znevýhodňována**, například v případě daně z elektřiny a DPH. V odvětví železniční dopravy musí být vytvořena **dobrá a bezpečná pracovní místa**, zejména také pro ženy a mladé lidi. V přeshraniční železniční dopravě je nutné nastolit **harmonizované pracovní podmínky**. Schází kontroly pracovních podmínek a to vede k různým extrémům, např. když strojvedoucí coby OSVČ pracují 16 hodin v kuse – s odpovídajícími důsledky pro zaměstnance a bezpečnost. **Je nutné odstranit tyto překerní pracovní podmínky**, neboť pracovní podmínky v železniční nákladní dopravě se nesmí prekarizovat tak, jako se to stalo v silniční nákladní dopravě. Odpovídajícím způsobem se musí zlepšit také **současná strategie mobility**<sup>7</sup> Evropské komise.

Program:

---

<sup>4</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. října 2016 o zlepšování propojení a přístupnosti dopravní infrastruktury ve střední a východní Evropě: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_CS.html)

Angličtina: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_EN.html) (European Parliament resolution of 25 October 2016 on improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in Central and Eastern Europe)

<sup>5</sup> [https://www.evg-online.org/fileadmin/user\\_upload/20-11-09-avg\\_200946\\_avg\\_pp\\_klimaneutraler\\_Verkehr\\_in\\_Europa\\_2050\\_201007\\_doppelseitig.pdf](https://www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/20-11-09-avg_200946_avg_pp_klimaneutraler_Verkehr_in_Europa_2050_201007_doppelseitig.pdf) (v němčině)

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP\\_11\\_372](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_11_372)

<sup>7</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0015.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF)

- Zahájení: **Cornelia Ernst**, členka Evropského parlamentu (DIE LINKE), THE LEFT, Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE), Německo
- Moderace: **Joanna Gwiazdecka**, ředitelka nadace Rosy Luxemburgové v Praze a **Cornelia Ernst**
- **Marco Böhme**, člen zemského sněmu Saska (DIE LINKE), Německo
- **Iwona Budych**, KolejDEPL (Iniciativa německo-polské železniční dopravy), Polsko
- **Petr Šlegr**, Centrum pro efektivní dopravu, Česká republika
- **Caren Lay**, členka Spolkového sněmu (DIE LINKE), Německo
- **Keir Fitch**, vedoucí oddělení „Bezpečnost a interoperabilita železnic“, DG MOVE, Evropská komise
- **Kateřina Konečná**, členka Evropského parlamentu (Komunistická strana Čech a Moravy), THE LEFT, Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN), Česká republika
- **Jolanta Skalska**, německá odborová organizace pracovníků v železniční dopravě EVG