

Veřejná konzultace - použití přípravků obsahujících kreosot

Vyplnění polí označených * je povinné.

Veřejná konzultace - použití přípravků obsahujících kreosot

Veřejná konzultace k předložení informací týkajících se dostupných náhrad pro biocidní přípravky obsahující kreosot.

Veřejná konzultace je otevřena pro předkládání připomínek nejpozději do 23.5.2025.

Připomínky můžete zaslat prostřednictvím níže uvedeného webového formuláře.

Odesláním jakýchkoli informací prostřednictvím webového formuláře garantujete, že jste držitelem všech potřebných práv k poskytnutým informacím, včetně případných autorských práv, a že jste tedy oprávněni poskytnout uvedené informace pro účely uvedené v tomto formuláři a pro jejich použití v rámci této veřejné konzultace. Poskytnutím těchto informací rovněž souhlasíte s tím, že informace, které nemají důvěrnou povahu, budou zveřejněny na internetových stránkách Ministerstva zdravotnictví ČR.

Ochrana osobních údajů: Při zpracování osobních údajů bude postupováno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES a zákonem č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů. V souladu se spisovým a skartačním řádem Ministerstva zdravotnictví budou poskytnuté informace zpracovány nejdéle po dobu 5 let. Po uplynutí lhůty budou data skartována postupem podle zákona č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě a o změně některých zákonů.

Osobní informace

* Jméno a příjmení

* Email

Telefon

Organizace

Název organizace

SWIETELSKY Rail CZ s.r.o.

* Typ organizace

- ☒ Uživatel
- ☐ Výrobce / dovozce
- ☐ Výzkumná organizace / akademická sféra
- ☐ Nevládní organizace (NGO)
- ☐ Průmyslová / obchodní asociace
- ☐ Jiná

Připomínky

Obecné připomínky

Dřevěné pražce impregnované kreozotem jsou zásadní součástí železniční infrastruktury, zejména ve výhybkách, kde tvoří více než 80 % použitých pražců. Kreozot je dosud jedinou ověřenou a dlouhodobě funkční ochranou dřeva proti hnilobě a biologickému napadení, která zajišťuje potřebnou životnost a provozní bezpečnost.

Náhrada dřeva alternativními materiály (beton, plast, ocel) není v těchto případech technicky možná bez rozsáhlých úprav kolejového lože a výhybek. Tyto změny by vyžadovaly vysoké investice a znamenaly by ohrožení provozuschopnosti celé řady tratí a vleček.

Alternativní impregnace (např. Protect OS322) zatím není plně ověřena a její výrobní kapacita nedostačuje k pokrytí poptávky.

Pokud nebude povoleno používání kreozotu po roce 2025, nebude možné provádět potřebnou údržbu výhybek a dalších dřevěných prvků, což povede ke značným provozním a bezpečnostním problémům a v konečném důsledku k omezení či zastavení provozu.

Požadujeme:

Zachování možnosti používání kreozotu minimálně do konce roku 2029.

Převzetí evropského povolení do české legislativy.

Zachování dřeva jako obnovitelného a technicky nenahraditelného materiálu v železničním stavitelství.

* Použití, ke kterému jsou připomínky předkládány:

- ☒ Ošetření železničních pražců
- ☐ Ošetření elektrického a telekomunikačního vedení

Alternativy a jejich vlastnosti [v porovnání s kreozotem]

1. Kreozot (referenční varianta):

Životnost: 30–40 let

Ochrana: Výborná, dlouhodobě osvědčená

Provozní ověření: Ano (desítky let provozu)

Dostupnost / kapacita: Do 2025 povoleno, možnost prodloužení

Vhodnost pro výhybky: Plně vhodný

Orientační cena za 1 ks výhybkového pražce: 3 500–4 500 Kč

Poznámka: Nízké náklady na údržbu, vysoká spolehlivost

2. Protect OS322 (nová impregnace):

Životnost: cca 15–20 let (neověřená)

Ochrana: Dobrá (testováno), bez dlouhodobých dat

Provozní ověření: Probíhá

Dostupnost: Nízká kapacita, experimentální výroba

Vhodnost pro výhybky: Neověřeno

Orientační cena za 1 ks: 4 000–5 000 Kč (vč. testovacího režimu)

Poznámka: Vyšší cena, neznámá životnost, riziko častější výměny

3. Betonové pražce:

Životnost: 40–50 let

Ochrana: Samonosné, neimpregnují se

Provozní ověření: Ano, pro rovné traťové úseky

Dostupnost: Vysoká

Vhodnost pro výhybky: Nevhodné (nutná rekonstrukce lože)

Orientační cena za 1 ks výhybkového pražce (betonový ekvivalent): 6 000–8 000 Kč

Poznámka: Nutná změna konstrukce lože, složité osazení výhybky, přenos vibrací

4. Plastové pražce (recyklát):

Životnost: 25–30 let

Ochrana: Materiálově odolné

Provozní ověření: Omezeně, spíše u nízkého zatížení

Dostupnost: Nízká, drahá výroba

Vhodnost pro výhybky: Nevhodné (problém s tuhostí)

Orientační cena za 1 ks: 8 000–10 000 Kč

Poznámka: Vysoké pořizovací náklady, nevyjasněná odolnost v namáhaných místech

5. Ocelové pražce:

Životnost: 30–40 let

Ochrana: Odolné, ale náchylné ke korozi

Provozní ověření: Historicky využívané

Dostupnost: Minimální výroba

Vhodnost pro výhybky: Nevhodné

Orientační cena za 1 ks: 5 000–6 000 Kč

Poznámka: Vyšší náklady na protikorozi ochranu a instalaci

Závěr:

Kreozot zůstává nejvýhodnějším řešením z hlediska poměru cena/výkon, technické vhodnosti a dlouhodobé spolehlivosti.

Alternativy jsou dražší, méně dostupné a většinou technicky nevhodné pro výhybky, které jsou pro provoz železniční sítě klíčové.

Ukončení používání kreozotu by znamenalo zásadní zvýšení investic, narušení provozu a konec použití dřeva jako udržitelného materiálu.

Technická proveditelnost – rozsah a časový rámec

Náhrada dřevěných pražců impregnovaných kreozotem jiným řešením není v současnosti technicky ani kapacitně reálně proveditelná v požadovaném rozsahu a čase. Jedná se zejména o výhybkové systémy, mostní konstrukce a úseky s omezenou prostupností, kde je dřevo jediným vhodným materiálem z hlediska mechaniky, pružnosti a montážních podmínek.

Rozsah potřeby: V ČR se každoročně spotřebují tisíce výhybkových pražců a desítky tisíc běžných dřevěných pražců. Výměna dřeva za jiné materiály by vyžadovala masivní stavební zásahy do železničního svršku (úpravy lože, odvodnění, výměna upevňovadel apod.).

Výrobní a logistická kapacita: Kapacita na výrobu alternativních impregnovaných dřev (např. Protect OS322) nepokrývá ani zlomek současné poptávky. U betonových a plastových alternativ chybí konstrukční kompatibilita, což znemožňuje jejich rychlé nasazení.

Časový rámec: Pro úplnou náhradu kreozotovaných pražců by bylo zapotřebí minimálně 10–15 let při současném vývoji, testování a navyšování výrobních kapacit. Jakékoli náhlé ukončení používání kreozotu (např. od 2026) by vedlo k výpadku údržby výhybek a výraznému omezení provozu na řadě tratí i vleček.

Technologická rizika: Alternativní technologie dosud neprošly komplexním ověřením v dlouhodobém zatížení, v různých klimatických a geologických podmínkách ČR. Hromadné nasazení by představovalo nepřijatelná provozní a bezpečnostní rizika.

Závěr:

Bez zachování možnosti používat kreozot není možné technicky a organizačně zajistit provozuschopnost železniční infrastruktury v přechodném období. Je nezbytné prodloužit povolení minimálně do roku 2029, případně dále v souladu s rozhodnutím EU, aby bylo možné připravit realistickou a bezpečnou transformaci impregnační technologie.

Ekonomická proveditelnost – rozsah a časový rámec

Náhrada kreozotu v železničních pražcích, zejména ve výhybkách, není v krátkodobém ani střednědobém horizontu ekonomicky proveditelná bez výrazných negativních dopadů na rozpočty vlastníků a správců infrastruktury, zejména státních a průmyslových drah.

Investiční nároky: Přechod na alternativní materiály (např. beton, plast) či technologie (Protect OS322) by znamenal nárůst jednotkových cen výhybkových pražců o 30–150 %, navíc s nutností rekonstrukcí kolejového lože a výměny upevňovacích systémů. Odhadem by celková obnova infrastruktury v rozsahu potřebném pro plnou náhradu dřevěných pražců stála v řádu miliard korun (přes 10 miliard Kč v horizontu 10 let).

Rozpočtový dopad: Taková náhrada by vyžadovala významné navýšení investičních a provozních výdajů, které nejsou plánovány ve stávajících rozpočtech Správy železnic ani provozovatelů vleček. Bez státní nebo evropské kompenzace by došlo k odložení či zrušení jiných projektů modernizace.

Zajištění kontinuity provozu: Ekonomicky nelze zajistit náhlý přechod (např. od 2026) bez zastavení údržby a oprav výhybek, což by omezilo nebo zcela zastavilo provoz na významné části železniční sítě.

Časový rámec: Pro ekonomicky únosný přechod na jiné technologie nebo materiály by bylo potřeba minimálně 10 let, doprovázených cílenou podporou vývoje, testování a budování výrobní kapacity. Kratší období by vedlo k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků a ztrátě provozuschopnosti tratí.

Závěr:

Bez prodloužení povolení pro kreozot není ekonomicky možné zajistit bezpečný a plynulý přechod na alternativní řešení. Okamžité omezení by znamenalo zásadní ztráty investic do infrastruktury, omezení provozu a zánik dřeva jako cenově dostupného a udržitelného prvku v železničním stavitelství.

Potenciální rizika a nebezpečí související s použitím alternativ

Nahrazení dřevěných pražců impregnovaných kreozotem alternativními materiály nebo technologiemi s sebou nese řadu technických, bezpečnostních, provozních i environmentálních rizik, která dosud nejsou plně vyhodnocena:

Nedostatečně ověřená životnost alternativ: Alternativní impregnace (např. Protect OS322) ani plastové materiály nemají dlouhodobě prokázanou životnost v zatíženém provozu a klimatických podmínkách ČR. Hrozí zvýšená poruchovost, zrychlené stárnutí a častější výměny, což zvyšuje náklady i riziko výluk.

Nekompatibilita s výhybkami a stávající infrastrukturou: Betonové a plastové pražce mají nevhodné mechanické vlastnosti pro výhybkové konstrukce – nedostatečná pružnost, vibrace, náročnější montáž a horší stabilita. To může vést ke snížení bezpečnosti železničního provozu.

Zvýšená ekologická zátěž při výrobě: Výroba plastových nebo betonových pražců je energeticky náročnější, využívá neobnovitelné suroviny a zanechává větší uhlíkovou stopu než dřevo. Odpady a recyklace těchto materiálů představují dodatečný environmentální problém.

Nedostatečná kapacita výroby a dodavatelských řetězců: Alternativní technologie nejsou v ČR (ani v EU) dostatečně rozšířené. Hrozí nedodávky, zpoždění projektů, zvýšené ceny a závislost na externích dodavateli.

Provozní rizika: Neověřené alternativy v železničním svršku mohou vést ke zhoršení jízdní dynamiky, vyšším vibracím a hlučnosti, což negativně ovlivňuje jak bezpečnost provozu, tak komfort cestujících a okolí tratí.

Závěr:

Zavádění alternativ bez dlouhodobého testování a technické přípravy zvyšuje riziko provozních poruch, bezpečnostních incidentů a neefektivního vynakládání prostředků. Kreozot nadále představuje technologicky stabilní, ověřené a řízené řešení, jehož náhlé ukončení by znamenalo zásadní systémové ohrožení železniční dopravy.

Celkové zhodnocení dostupnosti (vč. časového rámce)

Aktuální situace kolem použití kreozotu a alternativních impregnací ukazuje, že dostupnost vhodných řešení pro náhradu kreozotu je v současnosti velmi omezená, a to jak z hlediska kapacity výroby, tak i technologické připravenosti:

Kreozot: I přes vypršení povolení k použití do konce roku 2025, kreozot je stále dostupný a běžně využíván v souladu s legislativními normami, přičemž možnost jeho prodloužení do roku 2029 je stále otevřena. Vzhledem k dlouhodobým zkušenostem s jeho použitím je technologicky i logisticky snadno dostupný.

Alternativní impregnace (Protect OS322): I když existují alternativy jako Protect OS322, jejich výrobní kapacita je v současnosti velmi nízká, což vede k problémům s dodávkami. Tento materiál je stále ve fázi testování a je nejasné, kdy bude komerčně dostupný ve vyhovujícím množství. Na jeho širší nasazení by bylo třeba minimálně 5–10 let pro vývoj, ověření a zvýšení výroby.

Alternativy (beton, plast, ocel): Tato řešení nejsou v současnosti technicky kompatibilní pro výhybky a vyžadují kompletní změny v konstrukci železničního svršku. Navíc, dodavatelské kapacity na betonové nebo plastové pražce jsou dostatečné, ale jejich použití v klíčových prvcích železniční infrastruktury (jako jsou výhybky) není proveditelné bez rozsáhlých rekonstrukcí a velmi vysokých nákladů.

Časový rámec: Pro zajištění dostatečné dostupnosti alternativních řešení (jak z hlediska kapacity výroby, tak z hlediska ověření jejich použitelnosti v železniční infrastruktuře) je nezbytné minimálně 10 let. Rychlý přechod na alternativy by vedl k významnému zpoždění projektů, vyšším nákladům a riziku výpadků provozu. V případě pokračování používání kreozotu by bylo možné zachovat stabilitu a efektivitu provozu až do roku 2029, případně i déle.

Další připomínky a relevantní informace

Dřevo jako obnovitelný materiál:

Dřevo je renovovatelný a ekologický materiál, který splňuje vysoké nároky na udržitelnost a životní prostředí. Použití kreozotu v dřevěných pražcích přispívá k minimalizaci spotřeby surovin a emisí CO₂ v porovnání s alternativními materiály, jako je plast nebo beton. Ukončení používání kreozotu by znamenalo ztrátu ekologických výhod spojených s dřevem a jeho využíváním v železniční infrastruktuře.

Zachování kvality a bezpečnosti železničního provozu:

Kreozot zajišťuje dlouhodobou ochranu dřevěných pražců před vlivy prostředí, mechanickým poškozením a biologickými faktory (např. hnilobou). Je klíčovým faktorem pro bezpečný a efektivní provoz výhybek a kolejového lože. Jeho odstranění by vedlo k zvýšení nákladů na údržbu a možným poruchám, které by mohly ohrozit bezpečnost železniční dopravy.

Nedostatečná podpora a koordinace výzkumu:

V současnosti není dostatečně podporován výzkum a vývoj nových, ekologičtějších a udržitelnějších alternativ k kreozotu. Pro přechod na jiné technologie je nezbytné, aby existovala koordinovaná podpora ze strany státu a EU, která by zajistila odpovídající finanční prostředky na vývoj a testování těchto materiálů, a to ve spolupráci s odbornými organizacemi a výrobci.

Vliv na konkurenceschopnost českého železničního sektoru:

Omezení používání kreozotu by mělo důsledky pro konkurenceschopnost českého železničního sektoru, zejména pro malé a střední podniky, které se specializují na výrobu a údržbu dřevěných pražců. Zavedení nákladných a technicky komplikovaných alternativ by mohlo negativně ovlivnit hospodářský růst v tomto sektoru.

Recyklace a likvidace alternativ:

I když některé alternativy, jako plast nebo beton, mohou na první pohled vypadat jako praktické řešení, jejich recyklace a likvidace po skončení životnosti může být složitá a nákladná. Zatímco dřevo je biologicky rozložitelné, plast a beton představují ekologické výzvy v oblasti recyklace a ekologické likvidace na konci životnosti.

Společenský a veřejný konsenzus:

Jakákoli změna v používání materiálů pro železniční infrastrukturu by měla být podpořena širokým společenským konsenzem, zejména ve vztahu k veřejnému zdraví a ochraně životního prostředí. V současnosti neexistuje dostatečná veřejná podpora pro masovou náhradu kreozotu bez podrobného posouzení všech důsledků pro bezpečnost, ekologii a ekonomiku.

Závěr:

Ve světle výše uvedených informací je zásadní, aby rozhodování o budoucnosti používání kreozotu bylo podpořeno komplexním hodnocením rizik a přínosů. Je nutné zajistit, aby případné nahrazení kreozotu nevedlo k nežádoucím sociálním, ekonomickým a ekologickým důsledkům, a to jak v krátkodobém, tak i dlouhodobém horizontu.

Přílohy

81af2662-a224-406d-bbf7-00b0ca0e0786/Kreozot.pdf

Informace, které jsou považovány za obchodní tajemství

Připomínky obsahující informace považované za obchodní tajemství

Tyto informace nebudou poskytnuty v souladu s § 9 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb. , zákon o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Zdůvodnění, proč jsou předkládané informace považované za obchodní tajemství

Přílohy obsahující informace považované za obchodní tajemství

Contact

biocidy@mzd.gov.cz