

Informace k přípravě VRT pro Senát PČR

1. 1. Jaká je skutečná plánovaná výše investičních výdajů výstavby vysokorychlostních tratí?

Aktuální předpokládaná výše celkových investičních nákladů na přípravu a realizaci sítě Rychlých spojení je 818 mld. Kč. Tento odhad pracuje se součtem všech předpokládaných hodnot na základě doposud schválených nebo přijatých studií pro jednotlivá ramena – a to buďto ve stupni studie proveditelnosti nebo technicko-ekonomické studie.

S postupující projektovou přípravou lze očekávat, že toto číslo bude nadále zpřesňováno. Částka celkových investičních nákladů pracuje i se značnou rezervu (v rozmezí cca 10-30 %) v závislosti na stavebně technické náročnosti v jednotlivých úsecích (např. tunelové nebo mostní konstrukce mají aplikované zpravidla vyšší procento rezervy, než je tomu např. u širé trati).

1. 2. Správa železnic během roku postupně navýšila investiční výdaje z 450 mld. Kč na cca 700 km vysokorychlostních tratí až na dnes přiznávaných 800-850 mld. Kč. Studie proveditelnosti kalkulují výši investičních nákladů k cenové úrovni roku 2020 (CÚ 2020) dle metodiky Ministerstva dopravy z roku 2019. Jak přiznává současný ministr dopravy pan Kupka, v posledních letech skutečné investiční náklady na výstavbu železničních tratí převyšují kalkulované náklady v průměru o více než 20 %. Bylo s tímto faktorem počítáno při plánovaných investičních nákladech? S jakou výší inflace bylo počítáno při kalkulacích investičních nákladů?

Správa železnic investiční náklady na celou síť VRT v minulosti neodhadovala na částku 450 mld. Kč. Jde zřejmě o náklady vycházející ze Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav a Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany. V této části by mohla být zahrnuta také přírážka. Tím pádem se nejedná o náklady na výstavbu celé sítě VRT, jak je v dotazu naznačeno.

Investiční náklady jsou počítány v rámci aktuálně zpracovávaného stupně dokumentace. V případě VRT jsou to vždy studie proveditelnosti. Uváděné investiční náklady jsou dvojí: čistý výpočet nákladů dle sazebníku SFDI a výpočet zahrnující rizika budoucí přípravy. Zahrnutím rizik se vypočítané náklady zvyšují přibližně o 30 %. Investiční náklady byly navýšeny ještě o dalších 10 %, aby byla zaručena dostatečná finanční rezerva. V další přípravě probíhá celá řada průzkumů, které technické řešení upřesní a s tím upřesní i náklady stavby. Riziková složka se při znalosti přesnějšího řešení bude postupně snižovat.

Výdaje na výstavbu VRT byly stanoveny v souladu s platnou resortní metodikou Ministerstva dopravy ČR pro hodnocení ekonomické efektivity staveb ve stádiu studií proveditelnosti a záměru projektu. Cílem je vzájemné porovnání nákladů a přínosů, aby bylo zřejmé, zda má investice smysl. Pro porovnání je využita metoda CBA běžná pro určení míry výhodnosti obecné investice. Faktor změny cenové úrovně je při této metodě reprezentován diskontní sazbou. Ta je v ČR stanovena na 5 %, tedy výše, než je dlouhodobá průměrná inflace. Studie proveditelnosti i díky započítání rizikové přírážky zohledňují aktuální trendy.

Pro porovnání nákladů a přínosů není podstatná absolutní výše (nákladů nebo přínosů), neboť inflací (znehodnocením) jsou postiženy obě strany rovnice.

1. 3. S jakou výší finančních nákladů (úroky za půjčení peněz) bylo počítáno při kalkulacích investičních nákladů?

V rámci standardního ekonomického posuzování výhodnosti projektů dopravní infrastruktury se provádí ekonomické hodnocení, které uvažuje přímé financování a,

zjednodušené řečeno, investorovi dodává odbornou kalkulaci vnitřního výnosového procenta, díky němuž je možné porovnat výnosnost investovaného objemu financí oproti jiným (investičním) aktivitám. Standardní ekonomické hodnocení porovnání přínosů a nákladů poskytuje zpětnou vazbu o tom, zda-li se vyplatí do projektu vložit finance, či nikoliv.

Jiné způsoby financování nejsou v rámci tohoto porovnání prováděny, jelikož představují zcela jinou formu finančního modelování. Výstupy z ekonomického hodnocení naopak mohou sloužit jako indikátor pro potenciální soukromé investory nebo úvěrující instituce, pokud by se stát rozhodl jít touto cestou.

Kalkulace investičních nákladů v rámci studií proveditelnosti tak nepočítá s úroky za půjčení peněz. Důvodem je charakter financování výstavby VRT, který předpokládá využití prostředků ze státního rozpočtu a fondů Evropské unie. Tento přístup odpovídá dosavadním pravidlům vyplývajícím z metodiky Ministerstva dopravy ČR v návaznosti na metodické rozhraní Evropské Unie v oblasti posuzování projektů.

1. 4. Jakou částkou v miliardách Kč bude státní rozpočet zatížen v jednotlivých letech 2025 -2055, včetně započtení inflace a finančních nákladů na půjčení peněz? Chceme znát skutečnou absolutní částku v jednotlivých daných letech, a ne částku s cenovou úrovní k roku 2020.

Stanovení míry inflace od současnosti až do roku 2050 prakticky nelze bez vysoké míry odchylky a nepřesností. Z hlediska finančního modelování by se navíc jednalo o velmi zkreslující simulaci. Na tomto základě je standardní praktikou ekonomických hodnocení, že se hodnota budoucích uvažovaných výnosů naopak diskontuje na současné hodnoty, jelikož tato metoda má vysokou výpovědní hodnotu. Z hlediska finančního modelování by se navíc jednalo o velmi zkreslující simulaci.

Zatím není ze strany ministerstva rozhodnuto, jakou formou a potažmo jakou kombinací zdrojů by ve výsledku měl být systém Rychlých spojení financován. Bližší detaily v tuto chvíli nelze proto sdělit. Ministerstvo pracuje s kombinací různých zdrojů od využití modelu PPP na vybrané úseky některých ramen po možnosti čerpání z prostředků EU fondů (Nástroje pro propojení Evropy CEF), přičemž z nástroje CEF lze již v aktuálním programovém období uvažovat s možností potenciálního zapojení až odhadem 2.5 mld. Kč zejména na oblast přípravy projektů.

2. 1. V Programu rozvoje rychlých železničních spojení z roku 2017 je uvedeno, že projekt rychlých železničních spojení se uskuteční, pokud jeho realizaci neohrozí např. pandemie nebo ekonomická krize. Jaký je dopad pandemie Covid-19 a vysoké inflace na celkové investiční náklady a tím i celkovou ekonomickou efektivitu projektu VRT?

Zmíněná informace v Programu rozvoje Rychlých železničních spojení především odkazuje na to, že program počítá ve svém výhledu s víceméně stabilní ekonomickou situací. Konkrétní zmínka a uvedení situací jako je pandemie nebo ekonomická krize v tomto smyslu spíše odkazují na to, že do budoucna nelze předvídat rozhodnutí mající potenciální dopad na rozpočet, která by byla vyvolána právě zmíněnou ekonomickou krizí nebo pandemií.

Z dosavadní zkušenosti vyvolané pandemií COVID-19 plyne, že potenciální černé scénáře se během tohoto období nenaplnily. Vláda vyvolala značné snahy se „pandemií proinvestovat“. V důsledku toho nedošlo k žádným překotným rozhodnutím zastavujícím výstavbu nebo přípravu staveb. Vzhledem k dlouhodobému charakteru projektu, kdy výstavba jednotlivých úseků v rámci ramen je aktuálně plánována v rozmezí několika desítek let, je zcela jasné, že toto období zcela přesahuje standardní délku jednoho

volebního období i ekonomického cyklu. Obecně tak nelze vyloučit, že v budoucnu, za změněného politického obsazení, by nebylo na pandemické stavy nebo ekonomické krize reagováno jinak, než doposud. Toto bylo především hlavním poselstvím, které v sobě obsahoval Program rozvoje Rychlých spojení. V aktuální situaci a s aktuální znalostí to však rozhodně neznamená, že by tento projekt byl do budoucna znemožněn v souvislosti s proběhlou pandemií.

Všechny doposud zpracované studie proveditelnosti pro části sítě VRT navíc ukázaly, že záměr je ekonomicky efektivní, a to s výraznou rezervou i v případě započítání rizik v budoucí přípravě, jak jsme již uvedli v části odpovědi na otázku č. 1.

Studie proveditelnosti v tzv. citlivostní analýze uvádí, že záměr je efektivní i při výrazném poklesu poptávky (např. u studie Praha – Brno je to pokles až o cca 40 %). Tento aspekt lze aplikovat i na pokles cestujících v souvislosti s pandemií koronaviru.

2. 2. Bude se projekt výstavby vysokorychlostních tratí realizovat, i pokud se dle Studie proveditelnosti ukáže, že celý projekt je ekonomicky neefektivní?

Projekty v rámci jednotlivých ramen Rychlých spojení jsou řešeny a následně také ekonomicky posuzovány samostatně. V tuto chvíli platí, že v případě všech zatím schválených ramen Centrální komisi MD ekonomické hodnocení projektu prokázalo ekonomickou efektivitu, v mnohých případech s vnitřním výnosovým procentem projektu značně nad 5 % (např. nedávno schválené VRT Praha – Brno – Břeclav 7,7 % nebo VRT (Brno-) Přerov – Ostrava 11,5 %).

3. Žádáme o zveřejnění Studie proveditelnosti na trasu Praha – Brno – Břeclav, která nám byla přislíbena exministrem dopravy panem Havlíčkem, již na přelomu května a června 2021.

Studie proveditelnosti jsou zveřejňovány na stránkách SŽ průběžně v čase tak, jak vždy dojde k jejich schválení. Odkaz nabízíme zde: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>. Pro úsek VRT Praha – Brno – Břeclav byla ve spolupráci s dodavatelem připravena také zjednodušující brožura, která je rovněž na webu Správy železnic: <https://1url.cz/9KnS1>. Na internetových stránkách máme také další podkladové materiály, jako jsou například Územně technické studie nebo Technicko-provozní studie.

4. Jedním z velkých benefitů vysokorychlostních tratí je úspora cestovního času. K úspoře času by mělo dojít i při takzvané indukované dopravě. Žádáme o vysvětlení jak občan Jihlavy, tím že začne dojíždět do Brna za prací, ušetří čas.

Indukovaná doprava je doprava, která vznikne nově díky realizaci investice a zlepšení konkrétního dopravního spojení. Nejedná se čistě o přínos z úspory času, ale o přínos plynoucí pro nové cestující z výhody, kterou jim poskytne nabízené dopravní spojení. Proto se pro indukovanou dopravu počítá s pravidlem jedné poloviny, kdy jen právě polovina je do přínosů záměru započítána.

Spojení Jihlava – Brno bude časově výhodnější, protože spojí dvě centra měst bez rizika kolon a dalších dopravních komplikací. Vysokorychlostní železnice totiž není pouze rychlá, ale také velmi kapacitní dopravní cesta. To povede ke zvýšení spolehlivosti a včasnosti železniční dopravy jako celku, protože kapacitu systému výrazně navýší. Právě tyto benefity přispějí k tomu, aby lidé pro své cesty častěji volili veřejnou dopravu, čímž se zklidní doprava na silnicích a s tím sníží riziko kolizí a nehod.

V neposlední řadě je také potřeba zmínit, že v oblasti cestovních služeb nabízí železniční doprava zcela jiný „produkt“, než je tomu u osobní automobilové dopravy. Lze mluvit o komfortu cestování, kdy cestující v železniční dopravě dokáže cestovní dobu také efektivně využít a například pracovat, namísto věnování se řízení v osobním automobilu. Zvýšený komfort cestování a také zkrácená cestovní doba propojení dvou měst také nepřímým

způsobem znamenají zvýšenou atraktivitu na trhu práce a investic. Spádová oblast dojíždky za prací tak bude pro obě města modifikována a pracovní trh se obohatí a bude moci být atraktivní. V nepřímém důsledku ze zvýšené ekonomické aktivity budou benefitovat všichni – jak občané, tak i stát ve formě vyšších odvodů.

V posledních letech k tomuto trendu přispívá také rozvoj krajských integrovaných dopravních systémů, které provázanost jednotlivých druhů dopravy posilují. Integrace však probíhá již také interregionálně. Občan Jihlavy tak může profitovat ze skutečnosti, že za podobný či kratší cestovní čas, než dnes, může dojet do místa zaměstnání, které mu nabídne vyšší příjem nebo jiné benefity.

5. Z kolika procent předpokládá ministerstvo dopravy (Správa železnic), že se na výstavbě vysokorychlostních tratí bude podílet Evropská unie a na základě jakých dohod a podkladů to předpokládá?

V rámci aktuálního programového období je zejména relevantní financovat pokračující projektovou přípravu Rychlých spojení. Zde se jeví jako možné se ucházet až o cca 2,5 mld. Kč z prostředků Nástroje pro propojení Evropy CEF. Toto vyplývá z nastavení tohoto programu, jehož řízení spadá přímo do kompetence Evropské Komise, která tak prostřednictvím agentury CINEA činí. Způsobitelné k čerpání jsou členské státy EU, z tohoto titulu tak ČR vzniká automatický nárok. V případě, že jsou projekty vzhledem ke své kvalitě vybrány k financování, následně jsou uzavírány mezi investorem a agenturou CINEA jednotlivé dohody.

Vysokorychlostní tratě jsou zařazeny do celoevropské dopravní sítě (tzv. TEN-T), což přináší předpoklad spolufinancování ze strany Evropské unie. Aktuální pravidla CEF stanovují, že míra spolufinancování v rámci tzv. obecné obálky na projektové práce umožňuje spolufinancování až do výše 50 % a na stavební práce až do výše 30 %.

6. Kolik nás bude stát provoz na 1 km vysokorychlostních tratí - jakou částkou bude ročně dotován každý jeden km vysokorychlostní dráhy bez započítání odpisů a se započtením odpisů?

Z aktuální perspektivy je v rámci modelu financování zvažováno financování dotačně ve vztahu k projektu – a to již ze zdrojů státního rozpočtu, evropských zdrojů a jejich případné doplnění o alternativní financování. Na základě toho bude i údržba a potenciální obnova probíhat dotačně z výše jmenovaných zdrojů a hodnota odpisů tak do nákladů nevstupuje.

Aktuálně v rámci předpokladů finanční náročnosti údržby a oprav vycházíme z metodického přístupu, který je uvedený v Rezortní metodice pro ekonomické hodnocení projektů, která vychází ze standardu EU metodiky pro posuzování projektů. Na základě využití know-how francouzských státních drah SNCF, jejíž experti dlouhodobě se Správou železnic při přípravě systému Rychlých spojení na konzultační bázi spolupracují, lze nabídnout informace o stavu ve Francii. Náklady na údržbu a provoz jednoho kilometru dvoukolejné VRT se tak orientačně bude pohybovat kolem 1,3 mil. Kč/rok. Je však nutné zdůraznit, že náklady na opravy a údržbu nepředstavují konstantní finanční výdaj v čase, proto je nutné, dle výše zmíněné metodiky pro ekonomické hodnocení projektů zmínit, že v 1/4, 1/2 a 3/4 životního cyklu je nutné ještě uvažovat vždy s jednorázovým výdajem na zevrubnější opravu nebo kompletní výměnu některých prvků, u nichž dojde k materiálovému konci životnosti.

7. Proč není ve studiích proveditelnosti na straně nákladů započítána hodnota zničeného životního prostředí – zábor orné půdy, zničení biotopů, neprostupnost krajiny apod.)?

Náklady jsou ve studiích proveditelnosti stanoveny v souladu s Rezortní metodikou pro ekonomické hodnocení projektů, která je nastavena dle evropských pravidel. Výpočty byly

rovněž podrobeny oponentuře ze strany Evropské investiční banky a její odborné iniciativy JASPERS. Zábory pozemků jsou v ekonomickém hodnocení zahrnuty. Bez znalosti konkrétních pozemků (to bude známo až po územním řízení) se jedná o odhad bez stanovení hodnoty konkrétních pozemků. Prostupnost krajiny musí být zachována, a to i v době výstavby. Přesný postup určí dokumentace ve stupni pro územní rozhodnutí, které standardně navrhnou také jednotlivá řešení tak, aby se v co největší míře eliminovaly dopady na životní prostředí a obyvatelstvo dle platné EU a národní legislativy, tzn. potenciální přemostění, ekodukty a další případná opatření. Předpokládané náklady na tato opatření jsou ve studiích samozřejmě zahrnuty.

8. Hrozí občanům, že v souvislosti s výstavbou vysokorychlostních tratí dojde k otevírání například nových lomů z důvodů zajištění dostatku stavebního materiálu?

Pro potřebu výstavby VRT nejsou účelově otevírána ložiska surovin pro výstavbu nebo výrobu stavebních hmot. Zajištění stavebních hmot a materiálů je řešeno v rámci stavby nákupem od externích subjektů tak, jak je to běžné i u stávajících staveb. Konkrétní využití zdrojů materiálu je jejich rozhodnutím.

9. 1. Proč nejsou v celkových investičních nákladech započteny kompenzace pro obce, jejichž občané budou přímo zasaženi provozem vysokorychlostních tratí (horší dopravní dostupnost, hluk, vibrace, zničené biotopy)?

Kompenzační opatření pro technické zajištění dopravní obslužnosti území, budování opatření proti nepříznivým účinkům hluku a vibrací i kompenzačních opatření pro složky životního prostředí jsou standardně součástí celkových investičních nákladů a v souladu s evropsky uznávanou metodikou. Jde například o protihluková opatření, náhradní výsadby, náhradní přístupy na pozemky, přemostění nebo přeložky komunikací.

Jakékoliv další kompenzace nad tento rámec nepředstavují standardní a obvyklou složku v rámci celkových nákladů metodicky, ani v případě obdobných projektů v zahraničí již realizovaných. Z tohoto důvodu by se muselo jednat o kompenzace dodatečně deklarované, specifické pro kontext České republiky a jednalo by se zcela jistě o iniciativu na politické úrovni.

9. 2. Kdo bude udržovat společná zařízení (přejezdy, lávky protihluková opatření)?

Součástí dráhy jsou ve správě provozovatele dráhy, tedy Správy železnic, vč. např. protihlukových stěn. Dopravní infrastruktura je předávána do vlastnictví, správy a údržby podle platné legislativy. Její případná úprava ale může být ještě předmětem odborné diskuze na úrovni státní správy.

9. 3. Bude krajinné plánování ukotveno v zákoně jako nedílná součást možné výstavby VRT v ČR?

Územní plánování, jehož nedílnou součástí je i krajinné plánování, je dlouhodobě ukotveno v českém právním řádu. Tato skutečnost musí být zohledněna při tvorbě územně-plánovací dokumentace.

Nejedná se tedy o oblast, kterou by bylo nutné jakkoliv legislativně dodatečně upravovat.

10. Je v souladu s legislativou, pokud není schválena a zveřejněna studie proveditelnosti na úsek Praha – Brno – Břeclav, která zdůvodňuje výstavbu VRT trati po ekonomické stránce, a přitom již nyní jsou vypisovány výběrová řízení na

projekční práce jednotlivých dílčích úseků (dokumentace pro územní rozhodnutí)?

Především je nutné říci, že pokud k této situaci dochází, není v nesouladu s žádnou legislativou. Dotaz naráží na situaci, kdy je zde časová nesouslednost formálního schválení studií proveditelnosti Centrální komisí MD a přípravy zadávacího řízení dalšího stupně projektové dokumentace ze strany investora SŽ. V první řadě je nutné sdělit, že samotné zadávací řízení nezavazuje zadavatele finančně do doby, dokud není uzavřena s protistranou smlouva. V zásadě se tak ale děje pouze v situacích, kdy jsou z formálního hlediska studie proveditelnosti již dokončeny, Správou železnic převzaty a jedná se zároveň o produkt, který prošel mnohaměsíčním připomínkováním odborných složek ministerstva i Správy železnic. Tento krok naopak dlouhodobě cílí na snižování časových prodlev v oblasti přípravy staveb a děje se tak pouze v případech, kdy již dokončená studie proveditelnosti vykazuje jasné ekonomické přínosy a kvalita jejího zpracování je stvrzena převzetím ze strany Správy železnic.

Správa železnic tak postupuje v souladu s legislativou. Kroky v přípravě VRT jsou vždy schváleny ze strany Centrální komise Ministerstva dopravy.

Zrychlený postup vede k přesnějšímu technickému návrhu projektů ze systému Rychlých spojení v rámci podrobnějších stupňů dokumentací a naopak umožňují odpovídat na řadu otázek dotčených obcí i veřejnosti, na které nelze odpovídat pouze na základě studií proveditelnosti.

Postup vypisování DUR před finálním schválením Studie proveditelnosti ze strany MD byl legitimní a v souladu s rozhodnutím Centrální komise MD, které vycházelo z uzavřených dílčích plnění klíčových fází projektu.