

# Společné stanovisko členských organizací Zeleného kruhu k přípravě a výstavbě vysokorychlostní trati (VRT)

---



Výstavba VRT je zásadní strategický projekt, který ovlivňuje rozvoj země na mnoho desítek let dopředu. Za VRT považuje česká a evropská legislativa takovou nově vybudovanou železniční trať, na které se dosahuje traťové rychlosti 201 km/h a vyšší<sup>1</sup>.

Smyslem stanoviska je hledat co nejlepší cestu k dekarbonizaci dopravy a rozvoji a zrychlení železniční dopravy v Česku, potažmo EU na úkor silniční a letecké dopravy. Musíme pečlivě zvažovat možné cesty, jak efektivně sladit ochrany přírody a ochrany klimatu, které jsou úzce propojené, ale infrastrukturní projekty typu VRT je mohou postavit proti sobě.

S ohledem na vícečetné krize v našem životním prostředí (ubývající biodiverzita, sucho, degradace půdy, změna klimatických podmínek) i tlaky v sociální oblasti (narůstající nerovnosti a chudoba, upadající životní úroveň některých společenských skupin a polarizace společnosti) je třeba jakékoliv projekty tohoto rozměru pečlivě také zvažovat z hlediska jejich společenských nákladů a přínosů. Jako ekologické organizace se domníváme, že v případě české VRT se takového posouzení návrhů a jejich alternativám nedostalo. Tímto stanoviskem proto chceme přispět jak ke zkvalitnění strategické diskuse kolem plánované výstavby, tak k takové realizaci projektu, u které budou minimalizovány dopady na životní prostředí a krajinu.

## 1) Aktuální stav plánů na VRT v Česku a kontext Evropské unie

### Stav plánování výstavby VRT v Česku

Historie plánování VRT v Česku sahá do 70. let minulého století<sup>2</sup>, po řadu let se však jednalo především o koncepční a technické studie. Postupně se výstavba VRT dostala do programových prohlášení vlád a do strategických dokumentů (Dopravní politika 2005-2013). Aktuálně platný Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR schválila vláda na svém jednání v květnu 2017, na jeho základě předkládá Ministerstvo dopravy vládě každoročně přehled o stavu a pokroku přípravy jednotlivých ramen. V programovém prohlášení z 1. března 2023 je uvedena výstavba vysokorychlostních železnic na našem území jako priorita. Náklady na přípravu VRT se do roku 2022 pohybovaly ve stovkách milionů korun ročně, přičemž v roce 2023 se jednalo již téměř o 1,25 mld. Kč<sup>3</sup>.

V České republice byly prozatím schváleny tři studie proveditelnosti VRT Praha-Brno-Břeclav, VRT Brno – Ostrava a Nové železniční spojení Praha-Drážďany<sup>4</sup>. Pro trasu Praha-Hradec Králové-Wrocław nebyla studie proveditelnosti dosud zveřejněna. Důvodem je neekonomičnost

---

<sup>1</sup> Zpráva o přípravě výstavby vysokorychlostních tratí v ČR, 2009.

<sup>2</sup> přehled historických studií zde: [https://www.czech-raildays.cz/2003/seminare/vrt\\_11.pdf](https://www.czech-raildays.cz/2003/seminare/vrt_11.pdf)

<sup>3</sup>

[https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD\\_Program-rozvoje-rychlych-spojzeni-v-CR.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD_Program-rozvoje-rychlych-spojzeni-v-CR.pdf.aspx)

<sup>4</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>

stavby (cost-benefit analýza vychází záporně)<sup>5</sup>. Trasy ve schválených studiích jsou rozděleny celkem do čtrnácti úseků. Na prvních třech úsecích již probíhá posouzení vlivu na životní prostředí EIA<sup>6</sup>.

Pokud bude studie EIA na jednotlivých úsecích schválena, zahájí se odkupy pozemků a stavba započne i bez schválení studií na ostatních problematičtějších úsecích. V současné chvíli nepadlo žádné souhlasné stanovisko, aby se mohlo na prvních místech začít s odkupy. Práce jsou tedy stále ve fázi projektů a plánování.

Prvními úseky, kde má být stavba zahájena v letech 2026-2027<sup>7</sup> jsou:

- VRT Jižní Morava
- VRT Moravská Brána I a II
- VRT Podřipsko
- VRT Polabí

## 2) Analýza nákladů a přínosů

Rozhodnutí o realizaci projektu tohoto rozměru by mělo stát na kvalitním vyhodnocení nákladů a přínosů (cost-benefit analysis, dále CBA). Takové hodnocení mají nabízet studie proveditelnosti pro tři úseky (Praha-Brno-Břeclav, Brno-Ostrava a Praha-Drážďany)<sup>8</sup>, které však obsahují problematické předpoklady a nelze je považovat za komplexní zhodnocení a tedy ani dostatečné kvalitní podklad pro rozhodování založené na poznacích (evidence-based policy making).

Analýza například nijak nebere v úvahu ztrátu ekosystémových služeb zabraného území. Neuvažuje se zde ztráta hodnoty orné nebo lesní půdy, ani hodnoty přírodních biotopů<sup>9</sup>. Kvantifikace možných nefinančních nákladů souvisejících s poškozením životního prostředí během stavby podle ústního sdělení Správy železnic není v současnosti proveditelná, protože je příliš obtížná, v zahraničí o ni vlády nicméně minimálně usilují (viz studie dopadu na životní prostředí pro britskou HS2 a její kritika od Wildlife Trusts<sup>9</sup>).

Kvalitu analytického procesu dále podřívají zveřejněné oponentské posudky, které mají extrémně nízkou kvalitu a jsou spíše na úrovni středoškolské seminární práce. Oponentské posudky ke studii proveditelnosti Praha-Brno-Břeclav mají pouze jednu a čtyři strany<sup>10</sup>, podobně i jediný posudek ke studii proveditelnosti Přerov-Ostrava má pouze jednu stránku, která je textově totožná s posudkem na trasu Praha-Brno-Břeclav. Na studii proveditelnosti Nové železniční spojení Praha-Drážďany si SŽ nechala zpracovat podrobnější odborný posudek od společnosti Jaspers, jehož závěry na svých stránkách neprezentuje.

V posudku Jaspers upozorňuje, že studie je příliš optimistická ve svých výpočtech přesunu cestujících z automobilů na VRT a prognózách indukované dopravy, nezohledňuje veškeré investiční a provozní náklady projektu až do Drážďan a silně podhodnocuje dopady samotného projektu na emise CO<sub>2</sub>. Dále zmiňuje, že posouzení odolnosti vůči klimatu nebylo zpracováno v souladu s uznávanou mezinárodní metodikou a je nedostatečné.

---

5

[https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/vysokorychlostni-trat-vlak-polsko-hradec-kralove-vrt.A221125\\_151734\\_eko-doprava\\_ven](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/vysokorychlostni-trat-vlak-polsko-hradec-kralove-vrt.A221125_151734_eko-doprava_ven)

<sup>6</sup> Úseky a stav posuzování lze nalézt zde pod IČem zadavatele (SŽ) a klíčovým slovem VRT:

[https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr?lang=cs)

<sup>7</sup> [https://cs.wikipedia.org/wiki/Vysokorychlostn%C3%AD\\_%C5%BEeleznice\\_v\\_%C4%8Cesku](https://cs.wikipedia.org/wiki/Vysokorychlostn%C3%AD_%C5%BEeleznice_v_%C4%8Cesku) - pro zjištění aktuálních dat využijte odkazy u jednotlivých úseků plánované tratě

<sup>8</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>

<sup>9</sup>

[https://www.wildlifetrusts.org/sites/default/files/2023-02/23JAN\\_HS2\\_Double\\_Jeopardy\\_FINAL01.02.23.pdf](https://www.wildlifetrusts.org/sites/default/files/2023-02/23JAN_HS2_Double_Jeopardy_FINAL01.02.23.pdf)

<sup>10</sup>

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zqv0jf2dnJb?path=%2FOponentn%C3%AD%20posudky%20zpracovan%C3%A9%20pro%20Spr%C3%A1vu%20%C5%BEeleznic#pdfviewer>

Hlavní problematické body CBA analýz diskutujeme v detailu níže.

## Nadhodnocené časové úspory



**Největší přínosnou položkou rozpočtu v CBA (40 až 60 %) tvoří odhadované úspory cestovních dob závislé na vysokém počtu cestujících, především z toho důvodu vychází ekonomické analýzy pro VRT v Česku v kladných číslech. Zkušenosti ze zahraničí přitom ukazují, že příčinou velké ztrátovosti vysokorychlostních tratí je právě kombinace vysokých investičních nákladů a nízké poptávky, která se často po realizaci projektů ukazuje jako příliš nízká oproti původním odhadům.**

Správa železnic prezentuje, že mezi Prahou a Brnem bude jezdit 58 tisíc cestujících denně<sup>11</sup>. V rámci projektu Nová mobilita byla nedávno zkoumána poptávka po vysokorychlostní železnici mezi Prahou, Brnem a Ostravou<sup>12</sup>. Výsledky ukazují: že potenciál dosahující až 23 480 cestujících v pracovní den na vysokorychlostní trati směrem z Brna do Prahy je pouze za předpokladu, že by souběžné dálnice zůstaly téměř prázdné (byl by nutný přestup všech lidí z aut, autobusů i běžných vlaků na VRT). Data zohledňují i tranzitní cestující projíždějící přes Česko.

## Nedošlo k důvěryhodnému posouzení alternativních možností



**Výstavba konvenčních tratí s rychlostí do 200 km/h je z ekologického hlediska výrazně šetrnější, jelikož by odpadl bariérový efekt v krajině – není zde nutné oplocení, bylo by snadnější se vyhnout hodnotným ekosystémům a zábor půdy by byl celkově nižší, dopady na volně žijící živočichy by nebyly tak významné i hluk z provozu by byl nižší. K důkladnému zvážení možnosti navýšit rychlost na stávajících tratích vyzývá ve svém auditu VRT v EU také Evropský účetní dvůr<sup>13</sup>.**

Všechny navazující zahraniční linky jsou konstruovány na nižší rychlosti. Na lince Praha-Drážďany bude německá strana jezdit rychlostí do 200 km/h (a bude zde možný i pohyb nákladních vlaků<sup>14</sup>). Trať na Norimberk a Mnichov s napojením na Plzeň bude od hranic na německé straně rekonstruována na 160 km/h<sup>15</sup>. V Rakousku koridor Vídeň-Břeclav je modernizován na 160 km/h (dokončení 2026) a u dalších tratí (Westbahn) je plánována modernizace na 200-250 km/h<sup>16</sup>. VRT z Ostravy do Katovic pojedje max. rychlostí 250 km/h<sup>17</sup>.

Dle studie proveditelnosti by při návrhové rychlosti do 250 km/h došlo oproti schválené variantě VRT (320 km/h) ke zkrácení pouhých 6 min. na trase Praha hl. n.-Brno hl. n. (z 61 min. na 67 min.). Přitom celkové náklady by byly výrazně nižší. Tato varianta nebyla akceptovaná kvůli horšímu bodovému hodnocení v kolonce Marketingová cestovní doba Praha-Brno 60 min. a Konkurenceschopná cestovní doba vůči jiným druhům dopravy<sup>18</sup>.

<sup>11</sup>

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2FA.%20Textov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st%2FA.2.5%20Ekonomick%C3%A9%20hodnocen%C3%AD>

<sup>12</sup> <https://www.em.muni.cz/veda-a-vyzkum/13828-maji-vysokorychlostni-trate-v-cesku-vyuziti>

<sup>13</sup> <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/en/>

<sup>14</sup>

[https://zdopravy.cz/az-30-kilometru-dlouhy-tunel-nemci-prisli-s-novou-variantou-spojeni-drazdany-praha-133756/](https://zdopravy.cz/az-30-kilometru-dlouhy-tunel-nemci-prisli-s-novou-variantou-spojzeni-drazdany-praha-133756/)

<sup>15</sup>

<https://zdopravy.cz/velky-posun-nemecko-slibilo-elektrizaci-trati-z-norimberka-a-mnichova-na-ceskou-hranici-123296/>

<sup>16</sup> <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rakouska-westbahn-zrychluje-na-250-kmh/>

<sup>17</sup> <https://zdopravy.cz/polsko-odhalilo-kudy-povede-vysokorychlostni-trat-z-ostavy-do-katovic-150764/>

<sup>18</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/praha-brno-ostava-a-brno-breclav/studie-proveditelnosti>

## Pochybný přínos k mitigaci změny klimatu

Jedním z argumentů pro VRT je v Česku rovněž snižování závislosti na fosilních palivech v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu a závěry Pařížské dohody<sup>19</sup>.



**Z hlediska snížení emisí z dopravy však provoz VRT většinou nevykompenzuje emise ze stavby (nebo to bude trvat desítky let) - bilance ale vychází neutrálně tam, kde není možné jinak navýšit kapacitu přepravy a zároveň tam je velký objem přepravy<sup>20</sup>.**

Studie ukazují, že například VRT v Kalifornii by potřebovala 71 let provozu při středním vytížení, aby vyrovnala vlastní emise skleníkových plynů související s výstavbou<sup>21</sup>. V modelech velmi záleží na nastavení vytíženosti vlaků i ostatních typů dopravy, proto některé modely prezentované Správou železnic shledáváme jako zavádějící (využití průměrné energie nebo emisí může být chybně interpretováno, protože skrývá někdy výrazné rozdíly v počtu cestujících v různých oblastech dopravy.)

Provoz VRT při vysokých rychlostech je značně energeticky náročný. V přepočtu na sedadlo je spotřeba pro 320 km/h více než dvojnásobná oproti rychlosti do 200 km/h<sup>22</sup>. V době, kdy největším znečišťovatelem v ČR není doprava, ale výroba elektřiny, je na místě obava, aby nebyl vytvořen další významný odběratel energie, když naše zdroje zdaleka nejsou bezemisní (emise z výroby elektřiny tvoří téměř 30 %, emise z dopravy 16,1 %) <sup>23</sup>. Míra přínosu VRT ke snižování emisí skleníkových plynů je tak přímo úměrná schopnosti Česka dekarbonizovat svou energetiku – v této oblasti je přitom naše země na chvostu EU a spoléhání se významně na výstavbu mnoha jaderných bloků, které budou k dispozici nejdříve kolem roku 2040, namísto důrazu na rychlejší a efektivnější řešení například cestou obnovitelných zdrojů přináší riziko, že vysoká emisní náročnost naší energetiky přetrvá ještě dlouho.

Systém VRT nabízí jistý potenciál zajistit nižší spotřebu energie a emisí z dopravy<sup>24</sup>, ale měl by být posouzen v rámci celého životního cyklu a s ohledem na faktory, které ho ovlivňují (tj. zodpovězena otázka, za jakých podmínek může VRT tuto funkci zajistit).

Zájmy ochrany klimatu a přírody mohou být navíc při stavbě VRT v konfliktu. Podle ústního sdělení chce SŽ snižovat během stavby emise především minimalizací materiálů a energeticky náročných částí stavby (jako jsou dlouhé mosty nebo tunely). Tímto postupem dojde sice ke snížení emisí v rámci stavby, ovšem na úkor dopadů na přírodní biotopy a biodiverzitu.

## Chybějící analýza dopadů na přírodní biotopy a stanoviště chráněných druhů

<sup>19</sup>

[https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD\\_Program-rozvoje-rychlych-spojeni-v-CR.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD_Program-rozvoje-rychlych-spojeni-v-CR.pdf.aspx)

<sup>20</sup>

[https://www.researchgate.net/publication/23535803\\_The\\_Economic\\_Effects\\_of\\_High\\_Speed\\_Rail\\_Inv estment](https://www.researchgate.net/publication/23535803_The_Economic_Effects_of_High_Speed_Rail_Inv estment)

<sup>21</sup> <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/5/1/014003>

<sup>22</sup>

[https://downloads.hindawi.com/journals/jat/2022/1876579.pdf?\\_gl=1\\*17h4cr\\*\\_ga\\*MTY4NDgwMDg2MS4xNzAxOTQxMzY1\\*\\_ga\\_NF5QFMJT5V\\*MTcwMjAwOTA1Ny4yLjEuMTcwMjAwOTA4NS4zMi4wLjA.&\\_ga=2.178887975.207997362.1701941365-1684800861.1701941365](https://downloads.hindawi.com/journals/jat/2022/1876579.pdf?_gl=1*17h4cr*_ga*MTY4NDgwMDg2MS4xNzAxOTQxMzY1*_ga_NF5QFMJT5V*MTcwMjAwOTA1Ny4yLjEuMTcwMjAwOTA4NS4zMi4wLjA.&_ga=2.178887975.207997362.1701941365-1684800861.1701941365)

<sup>23</sup> <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/emise-cr>

<sup>24</sup>

<https://wiiw.ac.at/environmental-impact-evaluation-of-a-european-high-speed-railway-network-along-the-european-silk-road-p-5837.html>



**Pro VRT v ČR byl zvolen tzv. francouzský model, který co nejvíce kopíruje krajinu s minimem estakád a tunelů. Tento model má nejvíce negativní vliv na průchodnost krajiny i celkově na životní prostředí.**

Ze závěrů tří studií<sup>25,26,27</sup>, které se zabývaly vlivem VRT v trase Praha-Brno na zvláště chráněné druhy živočichů, je patrné, že výstavbou budou ohroženy desítky cenných přírodních lokalit s výskytem mnoha zvláště chráněných druhů. Trať povede starými lesy s aktuálním hnízdištěm orlů mořských (kriticky ohrožený), jestřábů lesních (ohrožený), výrů velkých (ohrožený), sýců rousných (silně ohrožený), polní krajinou s výskytem motáků lužních (silně ohrožený), nebo přes mokřadní biotopy s bekasinou otavní (silně ohrožený druh) a celou řadou dalších zvláště chráněných druhů. V koridoru se také vyskytují orchidejové louky nebo tůně s řadou druhů obojživelníků: čolci obecní (silně ohrožený) i horští (silně ohrožený), blatnice skvrnitá (silně ohrožený druh), rosnička zelená (silně ohrožený druh) a další. Na místě budoucího terminálu Jihlava-Pávov je v současné době bobří mokřad s širokým spektrem živočichů, kterým poskytuje útočiště. Během studie bylo zaznamenáno i 15 druhů silně nebo kriticky ohrožených netopýrů lokálně ve velmi vysokých počtech. Provoz vysokorychlostního vlaku může způsobovat tlakovou vlnu, která netopýry vtáhne i z větší vzdálenosti.

Ve volné krajině vznikne zásadní migrační bariéra pro řadu živočichů. Studie proveditelnosti Praha-Brno-Břeclav počítá se zachováním průchodnosti migračních koridorů pouze na čtyřech místech ze sedmnácti<sup>28</sup>. Je přitom zřejmé, že migrující zvířata nesledují pouze úzké vymezené hlavní migrační koridory. Je tedy nutné navrhnout průchod pro velké savce nejen na migračních koridorech, ale například v lesním prostředí každých 3-5 km (doporučení dle příručky Doprava a ochrana fauny v ČR)<sup>29</sup>. Dále by měly vznikat podchody pro střední zvířata (např. srnec) každých 2-5 km a pro menší (liška, jezevec) každých 0,5-1 km.

Problematický shledáváme i fakt, že na celý záměr vysokorychlostních železničních spojení v ČR nebyla vypracována SEA (ačkoli u záměrů podobného rozsahu je to běžné). Nebyl tedy dosud komplexně posouzen bariérový vliv celého záměru a dopady na ŽP se řeší pouze v dílčích úsecích.

### **3) Závěrečná doporučení: Jak zajistit, že VRT v Česku naplní svůj potenciál a nezatíží přírodu, životní prostředí a klima:**

- **Požadujeme ucelené vyhodnocení a plán kompenzačních dopadů na životní prostředí.** Formou letáku s názvem Vysokorychlostní trati s respektem k životnímu prostředí a krajině<sup>30</sup> jsou prezentovány závazky ohledně životního prostředí jen velmi obecně, jsou zmíněny snahy zachovat zelené plochy a biologickou rozmanitost. Jako téměř jediný konkrétní cíl je zde zmíněno nahrazení vykáčených stromů novou výsadbou (což je zákonem daná povinnost dle § 9 Zákona o ochraně přírody a krajiny). Z hlediska ochrany biodiverzity je však tato jediná kompenzace zcela nedostatečná. Usilujeme o to, aby bylo provedeno podrobné vyhodnocení všech zasažených přírodních biotopů (Mapování přírodních biotopů dle AOPK ČR). Při mapování je nutné zaměřit se i na biotopy nepřímo zasažené stavbou: např. dotčené fragmentací, skládkami zeminy, související infrastrukturou atd. Veškeré přírodní biotopy by měly být adekvátně nahrazeny a měla by být stanovena doba následné péče o ně. Povinnost kompenzací přírodních biotopů vyplývá ze směrnice EU 92/43/EHS (tzv. Směrnice o stanovištích) a také ze směrnice o EIA. Oporou k našim požadavkům je čerstvě přijatý

<sup>25</sup> <https://www.prirodavysociny.cz/pdf/PCSOV-VRT-StredoceskyKraj2022.pdf>

<sup>26</sup> <https://www.prirodavysociny.cz/pdf/PCSOV-VRT-KrajVysocina2022.pdf>

<sup>27</sup> <https://www.prirodavysociny.cz/cs/3/projekty>

<sup>28</sup>

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2FA.%20Textov%C3%A11%20%C4%8D%C3%A1st%2FA.2.6.1%20Posouzen%C3%AD%20vliv%C5%AF%20na%20slo%C5%BEky%20%C5%BEivotn%C3%ADho%20prost%C5%99ed%C3%AD#pdfviewer>

<sup>29</sup> [https://www.ceson.org/document/AOPK\\_METODIKA\\_DOF\\_WEB-1.pdf](https://www.ceson.org/document/AOPK_METODIKA_DOF_WEB-1.pdf)

<sup>30</sup>

<https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/158002357/let%C3%A1k+na+t%C3%A9ma+ekologie+a+VRT.pdf/0eb3a06c-a358-49e9-9eb0-a83b788134dc>



Zákon na obnovu přírody (*Nature Restoration Law*)<sup>31</sup>, který uznává, že opatření v oblasti klimatu neznamenají pouze snižování emisí skleníkových plynů, ale také ochranu přírody a že je třeba zajistit nejen udržení, ale hlavně zlepšení ekosystémů jako jsou mokřady, řeky, lesy či travnaté plochy.

- Dobrá praxe: Tématem kompenzací u rekonstrukcí železničních koridorů se podrobně zabývá například metodika UIC Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity<sup>32</sup>.
- **Požadujeme zabezpečení prostupnosti krajiny dotčené výstavbou v souladu s metodikou Doprava a ochrana fauny v ČR<sup>33</sup>** především opatření pro veškerá křížení s migračními koridory velkých savců a zajištěním funkčnosti migračních objektů, v případě potřeby výkupem okolních pozemků a výsadbou naváděcí zeleně. Nutné je zachovat průchodnost i pro menší zvířata v parametrech odpovídajících metodice.
- Požadujeme komplexní zhodnocení zásahu celého záměru VRT v ČR na průchodnost krajiny v rámci procesu SEA.
  - Dobrá praxe: V Anglii podél VRT (HS2) vzniká zelený koridor a zároveň společnost HS2 Ltd přijala řadu konkrétních závazků v oblasti ochrany klimatu (např. využívání bezemisní energie)<sup>34</sup> i v oblasti ochrany biodiverzity. Z hlediska kompenzací zaniklých biotopů je například na 242 místech vytvářeno 920 ha náhradních stanovišť, která budou v rámci dohody Public Private Partnership udržována a monitorována až do roku 2036<sup>35</sup>.
- **Požadujeme realistické zhodnocení financování VRT a vyhodnocení fiskálního tlaku na společnost:** Vysoké náklady při výstavbě, které jsou v současné době odhadovány dle Asociace pro rozvoj infrastruktury na 1,2 bilionu Kč<sup>36</sup> s tím, že zároveň hrozí další výrazné prodražení staveb (např. v Kantaberském pohoří ve Španělsku došlo k nárůstu ceny z původních 1,7 na 3,7 miliard EUR)<sup>37</sup>. Suma nezahrnuje rekonstrukci hlavních železničních uzlů, která bude pro fungování VRT nezbytná (Praha, Brno, Ostrava) a náklady na modernizaci vozového parku. Zároveň, na rozdíl od častého očekávání, nelze projekt VRT financovat skrze evropské zdroje. V závislosti na použitých finančních nástrojích se míra spolufinancování pohybovala od 2 % v Itálii po 26 % ve Španělsku. V průměru spolufinancování z EU pokrývalo přibližně 11 % celkových nákladů na výstavbu<sup>6</sup>. Ve 30. letech tak budou veřejné rozpočty pod výrazným fiskálním tlakem kvůli souběhu finančně náročných projektů (jaderné reaktory) a otázku financování je třeba trvale vnášet do veřejné debaty např. formou požadavku na vyhodnocení dopadů těchto fiskálních tlaků na rating a schopnost státu zajišťovat jiné funkce (např. mandatorní výdaje v sociální oblasti). **Veřejná diskuse k financování VRT musí být podložena realistickou CBA, požadujeme proto kvalitní oponenturu z pera jednoho z ekonomických akademických pracovišť v Česku.**

31

[https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/new-nature-restoration-law-boosts-biodiversity-and-climate-action-across-europe-2023-07-12\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/new-nature-restoration-law-boosts-biodiversity-and-climate-action-across-europe-2023-07-12_en)

32 [https://uic.org/IMG/pdf/uic\\_reverse\\_guidelines\\_on\\_managing\\_railway\\_assets\\_for\\_biodiversity.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/uic_reverse_guidelines_on_managing_railway_assets_for_biodiversity.pdf)

33 [https://www.ceson.org/document/AOPK\\_METODIKA\\_DOF\\_WEB-1.pdf](https://www.ceson.org/document/AOPK_METODIKA_DOF_WEB-1.pdf)

34

<https://wiiw.ac.at/environmental-impact-evaluation-of-a-european-high-speed-railway-network-along-the-european-silk-road-p-5837.html>

35

<https://www.rail-leaders.com/wp-content/uploads/High-Speed-Rail-and-Nature-Networks-Full-Report-Dec-2020.pdf>

36

<https://www.dnoviny.cz/infrastruktura/vysokorychlostni-trate-v-cr-by-mely-do-roku-2035-stat-1-2-bilionu-korun>

37

[zdopravy.cz/novou-vysokorychlostni-trati-kantaberskym-pohorim-projel-po-16-letech-od-zahajeni-stavyby-prvni-vlak-92715/](https://zdopravy.cz/novou-vysokorychlostni-trati-kantaberskym-pohorim-projel-po-16-letech-od-zahajeni-stavyby-prvni-vlak-92715/)

- **Při přípravě VRT v souběhu se „starými stavbami“ požadujeme komplexní posouzení vlivu obou staveb na okolí a u "starých staveb" výrazné doplnění kompenzačních opatření.** Při plánované výstavbě VRT má velká část úseků vést v souběhu s již existujícími liniovými stavbami (např. dálnice D1, D2, D8, D11, D52 atd.- staré stavby). Tyto "staré stavby" nyní již nenaplnují současně požadavky, kromě jiných, především z pohledu ochrany obyvatelstva před hlukem, imisemi a s ohledem na prostupnost území (živočichů a lidí) přes jejich linie. To by mělo vycházet z řádného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů VRT se souběžnými stavbami, které budou detailně posouzeny v procesu EIA, včetně návrhu odpovídajících opatření pro obě stavby. Proto je třeba ze strany Ministerstva dopravy vyřešit, kdo za tyto realizace u "starých staveb" - bude projekčně a finančně odpovědný (ŘSD nebo SŽ).
- **Požadujeme zajištění prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu,** a to pro příčná křížení i podélné souběhy s navrhovanými VRT (tzv. drážní stezky). Je třeba počítat se stavbami pro bezmotorovou dopravu navrženými v místních územně-plánovacích dokumentacích nebo krajských a městských strategických dokumentech (dopravních generelech), a to jak zapracováním do návrhu staveb, tak při výkupu pozemků, který zejména pro souběžně vedené záměry nelze provádět odděleně.
- **Chceme předložení reálné strategie, jak skrze stavbu VRT dosáhneme uvolnění současných železničních koridorů pro nákladní železniční dopravu – tj. možnost převedení kamionové silniční přepravy na železnici.** Dosud předložená strategie do roku 2050 je málo ambiciózní – jak ve vztahu k plánovaným investicím do sítě VRT (málo převedených nákladů za tak obrovské investice), tak závazku na snížení emisí z dopravy tedy klimatickým cílům EU.
- **Doporučujeme provedení komplexních pozemkových úprav v území dotčené stavbou VRT:** Stavby VRT jsou dominantně připravovány v zemědělské krajině, přičemž čerstvě přijatý Zákon na obnovu přírody (*Nature Restoration Law*)<sup>38</sup> rovněž obsahuje požadavek na obnovu přírody na zemědělsky využívané půdě. Komplexní pozemkové úpravy mohou být jednou z možností, jak pro tyto opatření v zemědělské krajině zajistit konkrétní pozemky a financování.
- **Chceme skutečný, a ne pouze formalistický dialog mezi investorem a odborníky/icemi hájícími zájmy ochrany přírody a klimatu.** Správa železnic pořádá pravidelně jednou ročně setkání pro zástupce/kyně Zeleného kruhu, kde zúčastněným prezentuje dosavadní postup výstavby VRT. Z prvního setkání téměř před dvěma lety vzniklo společné komuniké<sup>39</sup>, ve kterém organizace shodně deklarují zájem o sledování příprav VRT. SŽ nicméně v současné době pojmá konzultaci s občanskou společností čistě formalisticky – setkání nenabízí kromě dlouhých prezentací ze strany zástupců SŽ téměř žádný prostor pro skutečný dialog. Na stejný problém často upozorňují i občané při setkáních v regionech. Proto při setkáních žádáme o adekvátní časový prostor a podrobné projednání našich námitek v souladu s doporučeními pro Českou republiku ze strany OECD<sup>40</sup>. Může se přitom řídit *Metodikou participace nestátních neziskových organizací v poradních a pracovních orgánech a při tvorbě dokumentů státní správy*<sup>41</sup> z května 2022, která na výše uvedená doporučení reaguje.

38

[https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/new-nature-restoration-law-boosts-biodiversity-and-climate-action-across-europe-2023-07-12\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/new-nature-restoration-law-boosts-biodiversity-and-climate-action-across-europe-2023-07-12_en)

39

[https://zelenykruh.cz/wp-content/uploads/2022/03/220309-Komunik%C3%A9-SZ-Zelen%C3%BD-kruh\\_final.pdf](https://zelenykruh.cz/wp-content/uploads/2022/03/220309-Komunik%C3%A9-SZ-Zelen%C3%BD-kruh_final.pdf)

40

<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/40b23065-cs/index.html?itemId=/content/component/40b23065-cs>

41

[https://vlada.gov.cz/assets/ppov/rnno/dokumenty/Metodika-participace-NNO\\_verze-po-verejnych-konzultacich\\_23\\_5\\_2022\\_final.pdf](https://vlada.gov.cz/assets/ppov/rnno/dokumenty/Metodika-participace-NNO_verze-po-verejnych-konzultacich_23_5_2022_final.pdf)

Vzniklo v rámci projektu podpořeného Ministerstvem životního prostředí, projekt nemusí vyjadřovat stanoviska MŽP.



Ministerstvo životního prostředí

