

STAV A VÝHLED INVESTIC SŽDC

Ing. Mojmír Nejezchleb
SŽDC, Generální ředitelství, Úsek modernizace dráhy, Praha

1. OBDOBÍ OPD1 2007 - 2015

V závěru loňského roku skončilo pro modernizační projekty železniční sítě České republiky první programovací období pro zdroj evropského financování Operační program doprava – OPD1. Toto období probíhalo mezi lety 2007 až 2013, s prodloužením do roku 2015.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, jako konečný příjemce evropských dotačních prostředků měla pro toto období v rámci OPD1 k dispozici 71,2 mld. Kč (cca 2,64 mld. Eur), z toho na prioritní osu 1 – tratě vybrané evropské sítě – 60,4 mld. Kč (cca 2,24 mld. Eur) a na prioritní osu 3 – tratě mimo vybranou evropskou síť – 10,8 mld. Kč (cca 0,4 mld. Eur). K tomu náležel podíl národních zdrojů ve výši cca 30,8 mld. Kč (cca 1,14 mld. Eur).

Celkově tak bylo k dispozici 102 mld. Kč (cca 3,78 mld. Eur) ve zdrojích OPD1 v kombinaci se zdroji národními.

Rovnoměrné čerpání těchto zdrojů v jednotlivých letech nebylo ani zdaleka pravidlem a tak v polovině roku 2013 byly ukončeny stavby za pouze cca 22 mld. Kč v evropských zdrojích. Na tomto stavu se podepsalo především téměř úplné zastavení realizace staveb i projektové přípravy v letech 2010 až 2012.

Intenzivním, cílevědomým a důsledným úsilím Správy železniční dopravní cesty, jako přímého investora, ministerstva dopravy jako řídicího orgánu, Státního fondu dopravní infrastruktury jako financujícího subjektu, ale i zhotovitelských a projekčních firem se podařilo evropskou alokaci nejen vyčerpat, ale překročit o více než 7 mld. Kč.

Především rok 2015, ale i rok 2014 byl rokem mimořádného boomu v oblasti železničního stavebnictví ve všech profesích a specializacích. V roce 2015 bylo prostavěno cca 44 mld. Kč investičních prostředků, což je v historii SŽDC absolutně nejvyšší částka.

Intenzivní výstavba s sebou samozřejmě nesla i negativa v podobě mimořádně rozsáhlé výlukové činnosti. Rovněž některé specializované firmy pracovaly na hranici svých možností. Zároveň se bezpochyby podařilo odvést velký kus práce ve prospěch modernizace a rekonstrukce železniční dopravní sítě, který bude v následujících letech zúročen kvalitou dopravní cesty a omezením potřebných udržovacích a opravných prací.

Příprava a následná realizace staveb byla v období 2005 – 2015 zaměřena na pokračování modernizace koridorových tratí (především III. a IV. koridor), železničních uzlů (Praha, Plzeň, Olomouc, Ústí nad Orlicí, Přerov), technologických staveb – dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), budování sítě GSM-R a rekonstrukce napájecích a spínacích stanic. Letos by měla být úspěšně dokončena rovněž výstavba prvního úseku ETCS mezi stanicemi Břeclav a Kolín.

Z dokončených staveb s velkorysým technickým řešením je třeba uvést stavbu Nového spojení v Praze, modernizaci úseku Benešov u Prahy – Votice nebo modernizaci uzlu v Ústí nad Orlicí.

V závěru programovacího období, které bylo poznamenáno zastavením přípravy a realizace staveb v letech 2010 – 2012, bylo třeba urychleně připravit stavby, které by umožnily smysluplně dočerpat evropské dotační prostředky. Jednalo se o tzv. „revitalizace“ tratí a především „odstranění propadu rychlosti“. V rámci odstranění propadu se věcně jednalo o rekonstrukce železničního svršku a mostů, především na tratích mimo koridory. Realizace těchto staveb s sebou přinesla výrazné zlepšení parametrů infrastruktury, zvýšení bezpečnosti a rychlosti. Navíc bude možné ušetřit v rekonstruovaných úsecích výrazný objem neinvestičních finančních prostředků určených na údržbu a opravy.

Ještě bych chtěl uvést několik staveb z prvního programovacího období, které jsou svým rozsahem, případně technickým řešením a vysokou přidanou hodnotou ojedinělé a stojí za pozornost.

Je to určitě modernizace úseku Praha-Běchovice – Úvaly, soubor modernizačních staveb na IV. železničním koridoru mezi Tábořem a Ševětínem, stavby modernizace III. koridoru mezi Berounem a Rokycany, rekonstrukce trati Liberec–Tanvald a výstavba CDP Praha. Ze staveb zajišťovaných stavební správou v Olomouci stojí určitě za pozornost modernizace a zdvojkolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem, soubor staveb s přímou vazbou na železniční uzel Brno v úseku Modřice až Kuřim a rekonstrukce mostu v km 80,930 trati z Břeclavi do rakouského Hohenau.

Období 2007 – 2013 (2015) je tedy úspěšně za námi a stojíme na začátku období 2014 – 2020 (2023), které je charakteristické přípravou a následnou realizací projektů z OPD2 a nástroje CEF (Connecting Europe Facility).

2. OPD 2 A CEF – PODMÍNKY A DISPONIBILNÍ ZDROJE PRO OBDOBÍ 2016-2023

Správa železniční dopravní cesty předpokládá pro oblast modernizace a rozvoje železniční dopravní infrastruktury především využití zdrojů OPD2 a CEF.

Operační program doprava 2 odpovídá svým charakterem a zaměřením již známému OPD1, má kohezní charakter s možností příspěvku ze zdrojů EU až 85 %, přičemž pro obvyklé železniční modernizační projekty se počítá s cca 70% příspěvkem.

Nově nyní existuje v rámci OPD2 pro modernizaci železniční infrastruktury pouze jedna prioritní osa, pozornost bude zaměřena na síť TEN-T, případně na tratě na tuto síť bezprostředně navazující a na tratě s významným přepravním potenciálem v oblasti osobní a nákladní dopravy.

Počítáme s celkovou alokací pro SZDC ve výši 1,478 mld. Eur, cca 41 mld. Kč, přičemž určitá část této alokace musí být čerpána v období N+3, tedy do konce roku 2018.

Zároveň je třeba uvést, že část přidělených prostředků budeme využívat rovněž na tzv. fázované projekty, to je takové projekty, které byly zahájeny v období OPD1 a plynule budou realizačně pokračovat do období OPD2. Jako příklad bych uvedl

modernizaci úseku Rokycany – Plzeň s ražbou dlouhých tunelů, rekonstrukci železniční stanice Olomouc, modernizaci železniční stanice Praha-Hostivař, nebo rekonstrukci zastřešení haly na pražském hlavním nádraží.

Novým nástrojem pro financování modernizace železniční infrastruktury je CEF (Connecting Europe Facility), připomínající svým charakterem a pravidly spíše zdroje TEN-T.

Míra příspěvku je rovněž až do 85% investičních nákladů, příspěvek je určen pouze pro projekty na jádrové síti TEN – T (Core Network).

V tuto chvíli předpokládáme pro železniční projekty v ČR disponibilní evropské zdroje ve výši cca 1 mld. Eur (27 mld. Kč), v kohezním charakteru s nutností jejich přiřazení na konkrétní akce v rámci výzev v letech 2014, 2015 a 2016.

Přípravě projektů pro financování ze zdrojů CEF věnujeme mimořádnou pozornost.

Termín předložení žádostí pro první výzvu CEF 2014 byl stanoven na 26. 2. 2015 a v jeho rámci uplatnila SŽDC ke spolufinancování celkem 5 projektů. Všechny žádosti byly přijaty a projekty jsou připravovány pro postupnou realizaci, na dva z nich běží aktuálně tendry na zhotovitele.

Jedná se o následující projekty:

- modernizace uzlu Plzeň, 2. stavba;
- modernizace uzlu Plzeň, 3. stavba;
- optimalizace trati Beroun – Králův dvůr;
- optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – běží tendr na zhotovitele;
- ETCS v úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav – běží tendr na zhotovitele.

V rámci druhé výzvy CEF 2015 jsme předložili v požadovaném termínu 16. 2. 2016 žádosti o spolufinancování na celkem 14 projektů. Jsou to především stavby na úseku Praha – Lysá nad Labem, Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, dále modernizace úseku Beroun – Králův Dvůr, modernizace železniční stanice Cheb, příprava a realizace souboru staveb modernizace úseku Brno – Přerov, modernizace uzlů v Pardubicích a v České Třebové a dále tři stavby ETCS (Kolín – Kralupy nad Vltavou, Česká Třebová – Přerov a Beroun – Plzeň - Cheb).

3. PRIORITY MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍŤE ČR NA OBDOBÍ 2016-2023

Je třeba konstatovat, že priority SŽDC v rámci modernizace a rozvoje železniční sítě jsou trvale konzistentní, vycházejí z evropské legislativy, reálného stavu a potřeb infrastruktury, objednatelů dopravy a dopravců. Jedná se o následující oblasti:

- dokončení modernizace koridorů – stavby na III. a IV. koridoru;
- modernizace železničních uzlů;
- stavby interoperability – GSM – R + ETCS;

- stavby dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ);
- ostatní významné stavby.

Projektové přípravě všech významných staveb předchází zpracování studií proveditelnosti (SP), vždy se pracuje s několika technickými a provozními variantami a k pokračování přípravy je vždy vybrána pouze varianta splňující věcné cíle SP a rovněž pozitivní ekonomické hodnocení.

V loňském roce byla SP schválena u celé řady významných projektů, které se posunuly do dalších fází přípravy.

Jedná se např. o modernizaci železniční trati Brno–Přerov, elektrizaci a zdvoukolejnění trati Otrokovice–Zlín–Vizovice, elektrizaci trati Olomouc–Uničov–Šumperk, modernizaci uzlů Česká Třebová a Pardubice, modernizaci trati Praha–Kladno s napojením letiště Václava Havla, modernizaci trati Plzeň – Domažlice – Česká Kubice – st. hranice SRN, modernizaci trati Kolín–Všetaty–Děčín (tzv. Pravobřežka) nebo o modernizaci trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek.

Aktuálně se zpracovává s termínem dokončení v 11/2016 SP na železniční uzel Brno, která snad pomůže po mnoha desetiletích odblokovat modernizaci zcela nevyhovujícího stavu po stránce infrastruktury, kapacity i výhledových potřeb (VRT).

Dokončení modernizace koridorů se zaměří zejména na problematické úseky, které nebyly dosud modernizovány ani optimalizovány. Na III. koridoru se jedná o úseky Český Těšín – Dětmárovice, Ústí nad Orlicí – Choceň a Praha–Beroun. Na IV. koridoru jsou to stavby Sudoměřice–Votice, Soběslav–Doubí a Nemanice–Ševětín.

Z hlediska významných železničních uzlů sledujeme modernizaci uzlu Česká Třebová, Pardubice, Brno a Plzeň. Postupně bude modernizován rovněž pražský železniční uzel, kde se jedná o úseky Hostivař – hl. n., Smíchov – hl. n., stanici Praha Masarykovo nádraží či rekonstrukci Negrelliho viaduktu.

Postupně připravujeme a realizujeme stavby interoperability GSM–R a ETCS, podle harmonogramu z Národního implementačního plánu a postupu modernizačních prací na jednotlivých tratích. ETCS v úseku Petrovice u Karviné – Břeclav, Kolín – Kralupy nad Vltavou a Česká Třebová – Přerov máme zájem vybudovat se spolufinancováním ze zdrojů CEF – 1. a 2. výzvy.

Jsou připravovány a realizovány rovněž stavby DOZ, které jsou zapojovány do fungujícího centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově a nyní už i do čerstvě zkolaudovaného CDP v Praze na Balabence, které je připraveno zahájit postupně činnost v průběhu letošního roku.

Z ostatních staveb, kterým věnujeme mimořádnou pozornost, je třeba uvést alespoň modernizaci trati Praha – Kladno s napojením letiště Václava Havla, modernizaci trati Pardubice – Hradec Králové, jejíž první etapa je téměř před dokončením, modernizaci trati Brno–Přerov na rychlost 200 km/h včetně plného zdvojkolejnění, modernizaci trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, dokončení úseku Lanžhot – st. hranice SR a další.

Samozřejmě připravujeme rovněž akce charakteru revitalizací tratí (úpravy infrastruktury, zvýšení rychlosti a kapacity tratí, úsekové dálkové ovládání), rekonstrukcí, zlepšováním parametrů a odstraňování nevyhovujících stavů na mnoha dalších tratích, úsecích či v železničních stanicích.

Věřím, že další příprava a realizace staveb bude plynulá, cílevědomá, pokud možno bezproblémová a bez nežádoucích nekompetentních zásahů. Rovněž velmi oceňuji z pozice investora současnou spolupráci s ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury, kterou pokládám za velmi korektní a odbornou.





Naše úsilí směřuje k modernizaci a rozvoji železniční sítě a chceme v maximální možné míře využít finanční zdroje EU, dokud jsou ještě v současné podobě k dispozici.

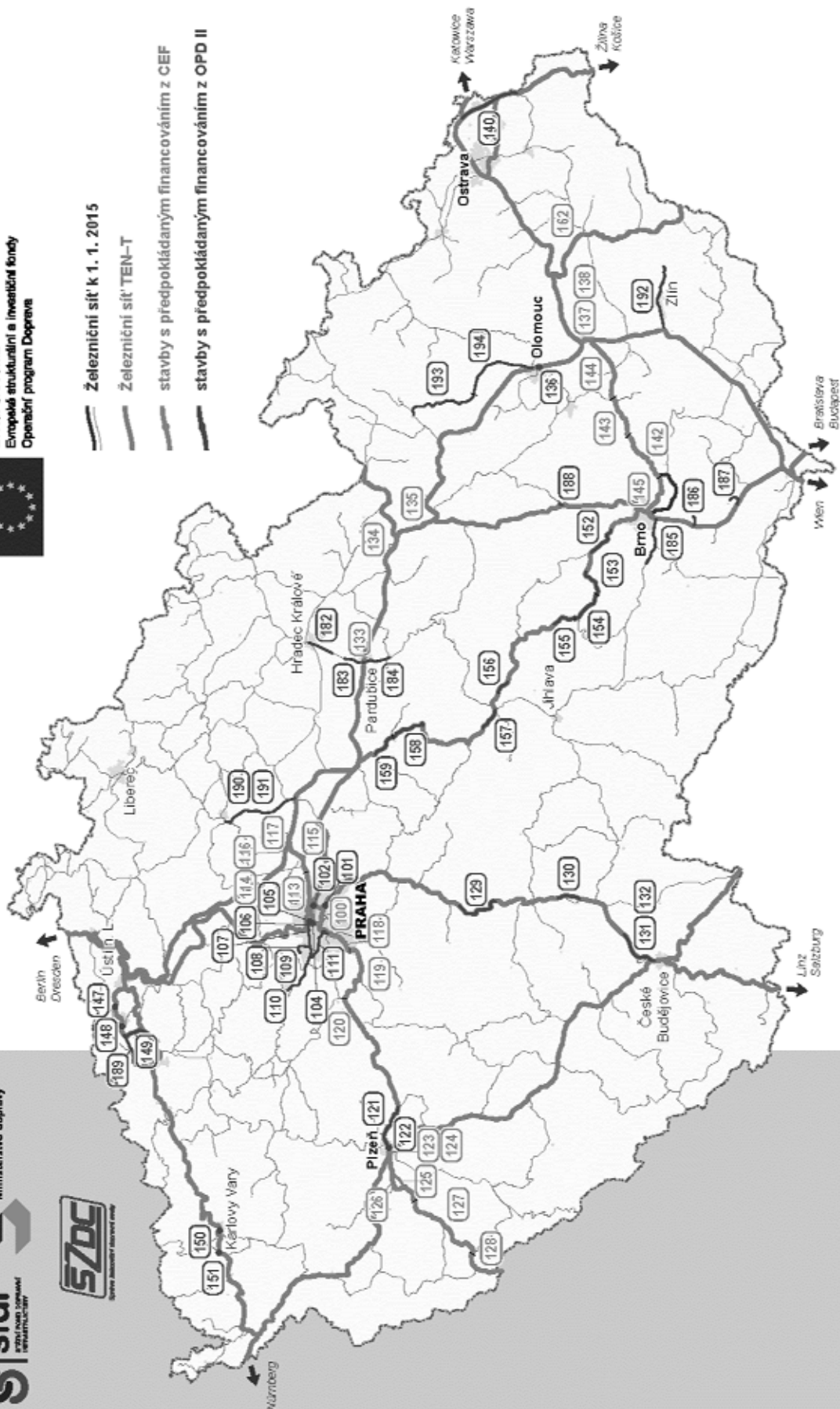
Přehled projektů OPD II a CEF

2014 – 2020

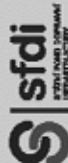


EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

-  Železniční síť k 1. 1. 2015
-  Železniční síť TEN-T
-  stavby s předpokládaným financováním z CEF
-  stavby s předpokládaným financováním z OPD II



Česká republika



Ministerstvo dopravy

