

AKTUÁLNÍ STAV PŘÍPRAVY A REALIZACE INVESTIC NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE SZDC

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

1. ÚVOD

Modernizace a výstavba železniční dopravní infrastruktury patří mezi základní činnosti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Této oblasti je věnována ze strany ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury i samotné SŽDC mimořádná pozornost a je také do ní směřováno významné množství finančních prostředků jak ze zdrojů národních, tak i ze zdrojů EU.

Od začátku roku 2016 jsme vstoupili reálně do nového programovacího období (2014 až 2020) a začali čerpat finanční prostředky z Operačního programu doprava 2 (OPD2) a nástroje CEF.

Z hlediska přípravy a následné realizace staveb se věcně zaměřujeme na tyto oblasti:

- dokončení modernizace železničních koridorů;
- rekonstrukce významných železničních uzlů;
- modernizace, rekonstrukce, elektrizace a zvyšování parametrů nekoridrových tratí vybrané evropské sítě i mimo ni;
- výstavba dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení z dispečerských pracovišť;
- budování evropského zabezpečovacího systému ERTMS (GSM-R + ETCS) v souladu s národním implementačním plánem.

Naše úsilí směřuje k plynulé a nekonfliktní přípravě a následné realizaci staveb s cílem výrazného zlepšení parametrů železniční infrastruktury a plynulého čerpání disponibilních finančních zdrojů.

2. OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2 – PODMÍNKY A DISPONIBILNÍ ZDROJE

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 (PO1), 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.

Aktuální celková alokace pro SZDC je ve výši cca 34 mld. Kč, původní předpoklad přibližně 40 mld. Kč byl z úrovně řídicího orgánu (MD) snížen pro možnost financování nákupu kolejových vozidel, která jsou rovněž součástí prioritní osy 1. S čerpáním disponibilních zdrojů nemáme problémy, celkový objem předložených žádostí o dotace v tuto chvíli atakuje hranici alokovaných zdrojů.

Část přidělených prostředků využíváme rovněž na tzv. fázované projekty, to je na takové projekty, které byly zahájeny v období OPD1 a plynule realizačně pokračují do období OPD2. Jako příklad bych uvedl modernizaci úseku Rokycany – Plzeň s ražbou dlouhých tunelů a plánovaným termínem ukončení v 03/2019.

Aktuálně je z prostředků OPD2 rozestavěno cca 20 jmenovitých staveb. Z těch významných je třeba uvést např. optimalizaci trati Český Těšín – Dětmorovice, modernizaci úseků Havlíčkův Brod – Okrouhlice a Říkonín – Vlkov u Tišnova, revitalizaci trati Týniště nad Orlicí – Broumov, modernizaci železniční stanice Karlovy Vary horní nádraží nebo 4 stavby na zřizování systému GSM – R,

3. NÁSTROJ CEF – PODMÍNKY A DISPONIBILNÍ ZDROJE, STAVBY V PŘÍPRAVĚ A V REALIZACI

Dalším 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, je určen pouze pro projekty na jádrové síti TEN – T (Core Network).

V tuto chvíli je k dispozici pro železniční projekty v ČR cca 1 mld. EUR (27 mld. Kč), v kohezním charakteru. V rámci třech výzev z let 2015, 2016 a 2017 máme zaslouženy s poskytovatelem dotace (agentura INEA) veškeré alokované evropské zdroje.

Přípravě projektů pro financování ze zdrojů CEF věnujeme mimořádnou pozornost.

V rámci **první výzvy** (02/2015) uplatnila SZDC ke spolufinancování celkem 5 projektů. Všechny žádosti byly přijaty a projekty jsou v současnosti buď již v realizaci, nebo bude v nejbližším období jejich realizace soutěžena.

Jedná se o následující projekty:

- Modernizace uzlu Plzeň, 2. Stavba – stavba je v realizaci
- Modernizace uzlu Plzeň, 3. Stavba – stavba je v realizaci
- Optimalizace trati Beroun – Králův dvůr – stavba je v realizaci
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II. část – probíhá tendr na zhotovitele
- ETCS v úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav – stavba je v realizaci

V rámci **druhé výzvy** CEF jsme předložili v požadovaném termínu (02/2016) žádosti o spolufinancování na celkem 14 projektů. Jsou to především stavby na úseku Praha – Lysá nad Labem, Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN (máme zaslouženy dotační prostředky na projektovou přípravu souboru staveb), rekonstrukce Negrelliho viaduktu (stavba je v realizaci), modernizace železniční stanice Cheb (stavba je v realizaci), příprava a realizace souboru staveb modernizace úseku Brno – Přerov (máme zaslouženy dotační prostředky na projektovou přípravu souboru staveb), modernizace uzlů v Pardubicích a v České Třebové (u obou uzlů máme zaslouženy dotační prostředky na projektovou přípravu) a dále tři technologické stavby ETCS (Kolín – Kralupy nad Vltavou – tendr na zhotovitele bude vypsán v 02/2018, Česká Třebová – Přerov – stavba je v realizaci a Beroun – Plzeň - Cheb).

I v rámci této výzvy jsme byli relativně úspěšní a s výjimkou staveb na úseku Praha – Lysá nad Labem, kde vznikla pochybnost, zda je součástí „Core TEN – T network“ jsme uzavřeli grantové dohody na přípravu či realizaci všech ostatních akcí.

Třetí a poslední **výzvu** z národní obálky CEF (02/2017) jsme využili znovu k podání žádostí na úsek Praha – Lysá nad Labem, kde došlo mezitím k vyjasnění situace s Evropskou komisí. Dále jsme začlenili realizaci modernizací v uzlech Pardubice, Česká Třebová a Přerov.

Zaslouženy jsou dotační prostředky na modernizaci železniční stanice Čelákovice, která je již v realizaci, rekonstrukci žst. Přerov, optimalizaci úseků Lysá nad Labem – Čelákovice a Mstětice – Praha-Vysočany, dokončení modernizace trati Lanžhot – st. hranice SR s vazbou na aktivity slovenských kolegů a připravovanou rekonstrukci hraničního mostu přes řeku Moravu, stejně jako dva menší projekty na implementaci TSI TAP a TAF do informačních systémů SZDC.

Vzhledem k nedostatečné výši dostupné alokace bohužel zatím nemáme k dispozici dotační prostředky na modernizaci uzlů v Pardubicích a České Třebové.

4. PRIORITY MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČR NA OBDOBÍ 2017 - 2023

Je třeba konstatovat, že priority SZDC v rámci modernizace a rozvoje železniční sítě uvedené v úvodní části tohoto příspěvku jsou trvale konzistentní, vycházejí z evropské legislativy, reálného stavu a potřeb infrastruktury, objednatelů dopravy a dopravců.

Projektové přípravy 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 uplynulých letech byla SP schválena u celé řady významných projektů, které se posunuly do dalších fází přípravy a jsou nyní buď ve fázi zpracování DÚR nebo v některých případech DSP.

Jedná se např. o modernizaci železniční trati Brno – Přerov, elektrizaci a zdvojkolejnění trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, elektrizaci trati Olomouc – Uničov – Šumperk, 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.

V říjnu loňského roku byla dokončena SP na železniční uzel Brno, která snad pomůže po mnoha desetiletích odblokovat modernizaci zcela nevyhovujícího stavu po stránce infrastruktury, kapacity i výhledových potřeb VRT. V současné době probíhají procesy jejího posuzování ze strany relevantních hodnotitelů, v měsíci březnu se předpokládá jednání tzv. Řídicího výboru pro diskusi k výběru varianty.

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 (stavba je v realizaci), Ústí nad Orlicí – Choceň a Praha – Beroun (cca v 04/2018 budeme tendrovat zhotovitele na optimalizaci první části úseku Smíchov – Černošice). Na IV. koridoru jsou to poslední tři stavby Sudoměřice – Votice (probíhá tendr na zhotovitele), Soběslav – Doubí a Nemanice – Ševětín (v invariantní části úseku probíhá tendr na zhotovitele)

Z hlediska významných **železničních uzlů** připravujeme projekčně modernizaci uzlu Česká Třebová, Pardubice, Přerov a Plzeň (běží již i realizace z prostředků CEF, jak je uvedeno výše). Postupně bude modernizován rovněž pražský železniční uzel. Zde jde o úseky Hostivař – hl.n., kde se snad podaří dokončit tendr na zhotovitele, Smíchov – hl.n., stanici Praha Masarykovo nádraží, rekonstrukci Negrelliho viaduktu (stavba je v realizaci) a soubor staveb na rameni Praha – Kladno s napojením letiště Václava Havla.

Připravujeme a realizujeme rovněž 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 spolufinancujeme ze zdrojů CEF – 1. a 2. výzvy.

Jsou připravovány a realizovány rovněž **stavby dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení (DOZ)**, které jsou postupně zapojovány do centrálních dispečerských pracovišť (CDP) v Přerově a v Praze na Balabence.

Z **ostatních staveb**, kterým věnujeme mimořádnou pozornost, je třeba uvést alespoň postupnou modernizaci úseků na trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín, rozbíhající se projektovou přípravu na podkrušnohorské trati Ústí nad Labem – Cheb a České Budějovice – Plzeň.

Samozřejmě připravujeme a realizujeme rovněž akce charakteru revitalizací tratí (úpravy infrastruktury, zvýšení rychlosti a kapacity tratí, úsekové dálkové ovládní zabezpečovacího zařízení), rekonstrukcí, zlepšování parametrů a odstraňování nevyhovujících stavů na mnoha dalších tratích, úsecích, železničních stanicích i na konkrétních objektech.

Nelehkým úkolem je pro nás rovněž **konverze na střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV/50 Hz** schválená na úrovni ministerstva dopravy. Elektrizace trati z Otrokovic do Zlína a Vizovic je již připravována ve střídavé trakci, včetně posunu styku trakčních soustav na trati Břeclav – Přerov až před železniční stanicí Přerov. Elektrizace tratí v oblastech se stejnosměrnou trakcí jsou připravovány tak, aby v budoucnu umožnily bezproblémové přepnutí do střídavé soustavy.

5. ALTERNATIVNÍ ZDROJE FINANCOVÁNÍ INVESTIČNÍCH AKCÍ

Jako přímý investor investičních akcí na železniční infrastruktuře se musíme rovněž systematicky zabývat problematikou dostatečného zajištění jejich financování. V relativně krátké době dojde k situaci, kdy již ČR nebude mít k dispozici „výhodné“ evropské dotační prostředky v kohezním režimu. Proto již nyní se ve spolupráci s Ministerstvem dopravy snažíme zajistit finance z jiných zdrojů.

Aktuálně se jedná o využití tzv. CEF blending zdrojů a investičních úvěrů EIB. V těsné spolupráci s úsekem provozuschopnosti připravujeme celkem 8 staveb na vybrané „Core network“ charakteru rekonstrukcí nejstarších úseků 1. a 2. koridoru, kde se již projevují závady, které by mohly mít vážný vliv na omezování rychlosti a kapacity. Mimo jiné se jedná i o stávající stopu dosud nemodernizované části úseku mezi Ústím nad Orlicí a Chocní.

U dvou z těchto staveb již máme zajištěno 20% spolufinancování z prostředků CEF blending a aktuálně připravujeme u všech úseků žádosti o úvěr z prostředků EIB, kde se jedná o příspěvek ve výši 50%.

6. ZÁVĚR

Je samozřejmé, že proces přípravy a realizace investičních akcí na železniční infrastruktuře není jednoduchý a že se SZDC v pozici přímého investora musí vyrovnávat s celou řadou problémů.

V podmínkách ČR pokládám v současnosti za největší úskalí časově velmi náročné procesy EIA, majetkovou přípravu staveb (výkupy pozemků, případně vyvlastňovací procesy), obstrukce jednotlivců či občanských sdružení ve všech fázích přípravy staveb a složitost výběrových řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek ve fázi přípravy i realizace staveb. V posledním případě jde zejména o námitky uchazečů a jejich vyřizování ze strany zadavatele nebo ve vyšším stupni Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Věřím, že další příprava a realizace investičních akcí na železniční infrastruktuře bude plynulá, cílevědomá, pokud možno bezproblémová, bez nežádoucích nekompetentních zásahů a bude probíhat za konstruktivní spolupráce všech zúčastněných, tedy jak SZDC v roli přímého investora, tak i Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury.

K modernizaci a rozvoji železniční sítě chceme samozřejmě v maximální možné míře využít finanční zdroje EU, dokud jsou ještě v současné podobě a objemech k dispozici.