



Zdroj: Vinci

Železniční tunel Liefkenshoek pro nákladní dopravu v přístavu Antverpy, Belgie

POPIS

Sektor	Dopravní infrastruktura – nákladní železniční doprava
Umístění	Přístav Antverpy, Belgie
Zadavatel	Infrabel (národní provozovatel belgické železniční sítě)
Koncesionář	Locorail NV
Souvislosti	Železniční spojení Liefkenshoek (dále jen Trat') představuje skutečnou logistickou bránu a významnou podporu pro všechny přepravce z Evropy. Spojení usnadnilo plynulost nákladní dopravy v antverpském přístavu tím, že poskytlo zásadní rozšíření přepravní kapacity mezi levým a pravým břehem přístavu, který od otevření doku Deurganck zaznamenal významný růst. Ročně se v přístavu odbaví téměř 7,5 milionu kontejnerů. Spojení umožnilo vlakům absolvovat 100 obousměrných jízd denně, aniž by opustily přístav, a zkrátilo cestovní vzdálenost o 22 km. Objem nákladní dopravy v námořním přístavu prudce vzrostl.
Popis	Koncesionář je odpovědný za projektování, výstavbu, financování a údržbu stavebních prací (včetně požárně bezpečnostních zařízení v tunelech) na 16,2 km dvoukolejném železničním spojení, které zahrnovalo výstavbu technicky náročného železničního tunelu. Technická vybavenost (koleje, trakční vedení, zabezpečovací zařízení, napájení a práce na vybavení tunelů) <u>nebyly součástí tohoto PPP projektu</u> a společnost Infrabel je dodala samostatně po dokončení stavby.
Rozsah	Výstavba Výstavba 16,2 km dlouhého spojení zahrnovala 4,8 km náspu, 4,2 km otevřeného a krytého výkopu, modernizaci stávajícího 1,2 km dlouhého podvodního tunelu Beveren

tak, aby vyhovoval technickým normám, a dva nové 6 km dlouhé paralelní dvoutubusové tunely pod Kanaaldockem a řekou Escaut o vnitřním průměru 7,3 metru.

Při ražbě tunelu byly stavební týmy (až 700 pracovníků) mobilizovány nepřetržitě po dobu 20 měsíců. Tunelové tubusy se nacházejí 40 metrů pod hladinou řeky Escaut, tedy asi 10 metrů pod korytem řeky, a 30 metrů pod Kanaaldockem. Proto bylo koryto řeky a dno kanálu upraveno a zpevněno betonovou konstrukcí. Vrtné práce byly prováděny pomocí dvou vysokotlakých vodních strojů Mixshield TBM o průměru více než 8 metrů. Hlavním problémem byl hydrostatický tlak, který kolísal s výškou přílivu a odlivu (až 4 bary při přílivu).

Stavební konsorcium Locobouw se skládalo z firem MBG, CEI-De Meyer, Wayss & Freytag Ingenieurbau a Vinci Construction Grands Projets (každá z nich měla 25% podíl).

Železniční svršek – koleje, trolejové vedení, zabezpečovací zařízení, napájení a zařízení tunelu – technologické vybavení celé trati dodal po dokončení stavby Infrabel, včetně digitální komunikační sítě ETCS a GSM-R.

Údržba

Údržbu tratě zajišťují společnosti CEI-De Meyer a Wayss & Freytag Ingenieurbau, které jsou provozními společnostmi skupiny Royal BAM Group NV.

Řízení projektu

Za koordinaci všech prací byla zodpovědná poradenská firma TUC RAIL, která je součástí společnosti, národního správce železniční infrastruktury Infrabel.

PROJEKT

Typ	DBFM
CAPEX	890 milionů Eur (23 miliard Kč) <i>odhad, zahrnuje hodnotu koncesní smlouvy a další investice společnosti Infrabel.</i>
Aktuální stav	V plném provozu je od roku 2014, avšak termín dokončení stavby podle koncesní smlouvy byl dosažen již v roce 2013.
Smlouva	Trvání smlouvy je 42,2 roku , z toho 4,2 roku fáze návrhu a výstavby a 38 let fáze údržby.

FINANCE

Platební mechanismus	Infrabel bude platit roční poplatek za dostupnost ve výši přibližně 51 milionů Eur (splatný čtvrtletně) po dobu 38 let od roku 2013. Platby jsou nezávislé na provozu v tunelu. Po vypršení smlouvy se společnost Infrabel stane plným vlastníkem infrastruktury bez dalších závazků.
Investoři	Původní akcionáři: BAM PPP (50 %), CFE (25 %) a Vinci Concessions (25 %). Stávající akcionář: BAM PPP-PGGM (100 %).
Financování	891 milionů Eur je celkové financování projektu. <ul style="list-style-type: none"> 21 % Veřejné granty: 183 mil. Eur poskytl Vlámský region (107 mil. Eur) a společnost Infrabel (76 mil. Eur) na dodání kolejí, signalizace, trakčního vedení a dalších bezpečnostních zařízení. 79 % Soukromé financování: 708 mil. Eur, se strukturou: <ul style="list-style-type: none"> - 12 % Vlastní kapitál: 82 mil. Eur od investorů; - 88 % Seniorní úvěr: 617 mil. Eur rozdělený v poměru 50:50 mezi EIB a skupinu šesti komerčních bank se splatností 35 let.

Železniční tunel Liefkenshoek pro nákladní dopravu v přístavu Antverpy, Belgie

Refinancování

V říjnu 2019 společnost BAM PPP jménem 100 % investora BAM PPP-PGGM úspěšně refinancovala dluh ve výši 580 milionů Eur na projektu železničního spojení Liefkenshoek a související úrokové swapy se stávajícími věřiteli: European Investment Bank, BNG Bank, Société Générale, Banco Santander a novými věřiteli AG Insurance a Baloise Belgium. Société Générale působí rovněž jako zprostředkující banka. Nová doba splatnosti je 30 let.

MILNÍKY

2008: Finanční uzávěrka (listopad 2008) během finanční krize!

2008: Zahájení výstavby

2013: Dokončení stavby (červenec 2013)

2012–2014: Infrabel dodal samostatně koleje, signalizaci, trakční vedení a zabezpečovací zařízení v několika etapách.

2014: Zahájení provozu (prosinec 2014)

2051: Konec smlouvy

KONTAKTY

Investor	BAM PPP
Koncesionář	Locorail NV
Zadavatel	Infrabel

ODKAZY

Zdroje *Upozornění: Pouze na základě veřejně dostupných informací. Popis nebyl přezkoumán ani potvrzen koncesionářem ani žádnou ze stran projektu.*

www.bam.com/en/press/press-releases/bam-wins-joint-venture-ppp-contract-for-liefkenshoek-rail-link-in-antwerp

www.bam.com/en/press/press-releases/liefkenshoek-rail-link-ready-for-service-from-14122014-a-showpiece-in

www.bam.com/en/press/press-releases/2019/10/liefkenshoek-rail-tunnel-refinancing-locorail-nv

www.vinci-construction-projets.com/en/realisations/liefkenshoek-rail-link/

www.tucrail.be/en/projects/in-belgium/liefkenshoek-railway-link

www.ijglobal.com/articles/52244/liefkenshoek-rail-tunnel



