



Nejvyšší čas řešit, jak zafinancujeme vysokorychlostní železnici. Bez soukromého kapitálu to nejspíš nepůjde

Gabriela Švancarová,
Asociace pro rozvoj infrastruktury

 **ASOCIACE
PRO ROZVOJ
INFRASTRUKTURY**

Když vám i v pátek odpoledne zůstane sál zaplněný posluchači, svědčí to o důležitosti probíraného tématu. A výstavba vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice takovým tématem bezpochyby je. V červnu pořádala Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) mezinárodní fórum Vysokorychlostní železnice v Evropě a soukromý kapitál, které se konalo v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky. A panovala zde jasná shoda v tom, že bez soukromého kapitálu se výstavba VRT v ČR neobejde, stejně jako např. ve Francii. Dveře na železnici otevírá PPP projektům dostavba dálnice D4, která je za obecné spokojenosti tímto modelem realizována. Zkušenosti chce ale veřejný sektor se soukromým kapitálem na železnici získat nejprve na dvojici projektů konvenčních tratí.

Před 180 lety byly položeny základy železničních koridorů, které již dnes v České republice dosahují nejen z hlediska kapacity, ale i morálních požadavků na moderní přepravu svých maxim. Za pravdu tomu dá asi každý, kdo po železnici pohodlně zdolával stokilometrové vzdálenosti mezi velkoměsty ve Francii, Španělsku, Německu, Británii či Belgii... a pak přesešli třeba na některý ze spojů mezi Brnem a Prahou. I tato dvě města by ale v budoucnu měla dělit díky VRT jen přibližně hodina jízdy vlakem.

Nová vysokorychlostní železnice je pro naši republiku nutností, neboť zásadně zrychlí osobní vnitrostátní a mezinárodní přepravu a zároveň přispěje k uvolnění kapacit na současných konvenčních tratích, které budou sloužit více regionální a nákladní přepravě. Opomenout nelze ani přínosy z environmentálního hlediska díky nižším emisím CO₂ a podporu rozvoje regionů, jejichž obyvatelé mohou snadněji cestovat např. za prací do velkých měst, aniž by se do nich museli stěhovat.

Musíme získat zkušenosti

Alespoň dle účastníků mezinárodního červnového fóra, které ARI pořádala v Poslanecké sněmovně ve spolupráci s Velvyslanectvím Francie v Praze, Business France Česká republika a Správou železnic, se zdá, že minimálně v některých otázkách panuje ohledně VRT mezi důležitými stakeholdery v ČR shoda: VRT jsou nutností a bude to jeden z největších národních projektů, který se neobejde bez kombinace více zdrojů financování, a my v tomto ohledu potřebujeme získat zkušenosti a inspiraci.

„Příběh vysokorychlostních tratí se začal psát v Poslanecké sněmovně v březnu 2017, kdy jsem inicioval průlomové usnesení, které se nám nakonec podařilo prosadit napříč politickým spektrem. Toto usnesení dalo vládě za úkol zahájit projekt rychlých spojení. Shodli jsme se tehdy, že tento projekt je pro Českou republiku vhodný, potřebný a že ho musíme konečně odstartovat. Projekt běží, a dnes je před námi jeho start, výstavba prvních úseků se zvažuje v letech 2025–26. Nyní je nejvyšší čas, abychom se bavili o způsobech financování výstavby,“ řekl v úvodu konference Martin Kolovratník, místopředseda Hospodářského výboru PSP, který konferenci



zahajoval, spolumoderoval a udělil jí svou záštitu spolu s předsedou podvýboru pro dopravu PS Parlamentu ČR Ondřejem Lochmanem.

Mimochodem, i odlišná stranická příslušnost obou těchto politiků – zástupce opozice i koalice – svědčí o tom, že VRT má dnes podporu napříč politickým spektrem a není to projekt s životností na jedno volební období. Logicky by to nebylo ani možné.

780 kilometrů nových tratí

Program VRT má v České republice zahrnovat výstavbu 780 km nových železničních tratí s maximální rychlostí až 350 km v hodině. Dle současného plánu by se mohlo až

70% celkového investičního programu VRT v celkové výši přes 1 bilion Kč soustředit do prvních 10 let. Rozpočítáno na jednotlivé roky, představuje výše investic pětinásobek desetiletého průměru kapitálových výdajů do železnice v ČR. Je jasné, že půjde o bezprecedentní investiční program, v jehož realizaci bude hrát soukromý kapitál zásadní roli.

Lze tak očekávat, že v souvislosti s výstavbou VRT budeme často druhým dechem dodávat i kombinaci jiných tří písmen: PPP. Zkratku označující projekty propojující veřejný a soukromý sektor.

„Vidíme velký zájem o výstavbu VRT v České republice, debata se prohlubuje a dosáhla velmi vyspělé fáze. Cítím velkou chuť po vý-



měně zkušeností ohledně plánování vysokorychlostních úseků, organizování a v neposlední řadě financování VRT, kde se můžeme inspirovat francouzským modelem partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). SNCF Réseau a Správa železnic úzce spolupracují a jsem velice rád, že předchozí i současná vláda jsou v tomto přístupu velmi konzistentní. Je potřeba jít kupředu a rozhodnout se pro úseky vysokorychlostních tratí, které budou dostatečně rozsáhlé, aby služba, kterou budou poskytovat, měla pro uživatele význam," uvedl Alexis Dutertre, velvyslanec Francie v České republice.

Francie má s VRT zkušenosti už přes 40 let a v zemi najdeme 230 míst, která tato vysokorychlostní železnice spojuje. Denně ji využije na 5 milionů cestujících.

„Všichni víme, že získat veřejné financování na tak velké infrastrukturní projekty, jako jsou vysokorychlostní tratě, je dnes velmi obtížné. Zároveň potřeby budování infrastruktury, rychlého spojení mezi velkými městy, snižování emisí v dopravě a přesun nákladní dopravy na železnici nebyly nikdy dříve tak důležité a uživateli tak očekávané. Ve Francii byly tři nejnovější vysokorychlostní tratě úspěšně postaveny prostřednictvím PPP projektů. V České republice nyní francouzské konsorcium společností Vinci a Meridiam realizuje první PPP projekt na stavbu dálnice D4, a to včas a v souladu s rozpočtem. Francie si přeje doprovázet Českou republiku za pomoci svých

zkušeností a modelu PPP pro vysokorychlostní tratě," doplnil francouzský velvyslanec.

Neopomněl dodat, že Francie má s obdobou PPP projektů zkušenosti už od 16. století při výstavbě vodních kanálů, celkově jich země úspěšně provedla několik set napříč oblastmi od obrany, spravedlnosti, dopravy či zdravotnictví, sportu, školství a kultury. Jen v minulé dekádě realizovala Francie tři velké železniční PPP projekty.

„Francie vystavěla během minulého desetiletí přes 650 km VRT, celou čtvrtinu své vysokorychlostní železniční sítě, ve třech PPP projektech. Realizovány byly během osmi let. Jsem rád, že se máme kde inspirovat, a ve skutečnosti se to už děje. Správa železnic spolupracuje s francouzským správcem infrastruktury SNCF, což je příslib, že naše VRT budou v evropském standardu," doplnil Tomáš Janeba, prezident ARI.

Jádro a VRT – největší projekty

„V České republice nejsou dnes dva větší projekty než budování jaderné energie a vysokorychlostních tratí. Abychom tento úkol na železnici zvládli, musíme na 20 let dopředu strukturovat financování. Část lze bezpochyby financovat z evropských projektů, ale nad dalšími částmi visí otazník. Osobně jsem fanouškem PPP. Dostavba dálnice D4 je jeden z nejlepších projektů, které se nám na minis-

terstvu podařilo realizovat. Dnes a denně se přesvědčujeme, že tento úsek se buduje profesionálně a jede se na čas. Otestovali jsme si tak úspěšně, že PPP dává smysl. Pokud nepůjdeme na železnici touto cestou, jsem si téměř jistý, že VRT nejsme schopni financovat," uvedl na konferenci Karel Havlíček, místopředseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a bývalý ministr dopravy.

Projekt dostavby jihočeské dálnice D4 byl na konferenci zmiňován velmi často a stal se určitým ambasadorem pro PPP projekty v České republice. Dle reakcí účastníků s ním panuje obecná spokojenost mezi politickou reprezentací i odborníky na příslušných úřadech.

„PPP projekt na dálnici D4 se stal referenčním projektem pro celou Českou republiku. Projekt běží podle plánu, výstavba je hotová z 50%, na konci roku bude dokončeno 80% a příští rok by měla být dálnice v souladu s plánem otevřena," informoval Christian Biegert, ředitel společnosti Via Salis a výkonný ředitel VINCI Highways pro střední Evropu, která projekt realizuje.

Kombinace zdrojů financování jako nutnost

PPP projekty budou zjevně jednou z cest, kterou se financování VRT v ČR (spolu)vydá. Zdrojů bude ale potřeba více – společně s realizací VRT bude vznikat i další infra-

struktura, bude třeba dobudovávat dálniční síť a udržovat stávající kapacity. Ministerstvo dopravy si je toho dobře vědomo.

„V uplynulých měsících jsme se na Ministerstvu dopravy zaměřili na analýzy finančních nástrojů, kterými by bylo možné realizovat vysokorychlostní tratě. Závěr hovoří o tom, že se nelze spolehnout samostatně na evropské dotační zdroje, ale ve výsledku budou modely pro realizaci VRT kombinovány,“ sdělila Lenka Hlubučková, vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastrukturní na Ministerstvu dopravy ČR. A dodala:

„Je zcela zřejmé, že výstavba VRT nebude financována jako standardní infrastruktura ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Finanční nároky se zvyšují. Je třeba kombinovat a segmentovat, ne každý finanční nástroj bude vhodný pro ten který úsek VRT. Dopravní infrastruktura má vysoké nároky, v posledních letech se podařilo částečně doběhnout infrastrukturalní dluh, výstavba běží na silnici i železnici, čímž se logicky zvyšují nároky na mandatorní výdaje, tedy na zajištění provozu a údržby. Investice je potřeba skloubit tak, aby přinášely maximální užitek.“

Stejná investice jako výstavba dálnic za 20 let

Pro bližší představu a porovnání výše investice do VRT poslouží dobře čísla, která ve svém vystoupení uvedl Tomáš Čoček, náměstek pro ekonomiku Správy železnic: „Do železnice za celé období let 2001 až 2022 šlo 672 mld. Kč, ať už šlo o výstavbu, provoz, nebo údržbu. Do konvenční železnice šlo za posledních dvacet let méně peněz, než potřebujeme jen na samotnou investici do VRT.“

I podle Tomáše Čocka je tak jasným směrem, kterým se bude VRT ubírat, kombinace více zdrojů financování. V první řadě podle něho půjde o národní zdroje v kombinaci s evropskými dotačními zdroji, zejména s nástrojem CEF (Connecting Europe Facility – Nástroj pro propojení Evropy). Dalším vhodným zdrojem jsou úvěry od institucionálních bank, primárně od Evropské investiční banky, další možností je po vzoru Francie soukromý kapitál a v neposlední řadě pak mohou být dalším zdrojem financování zelené dluhopisy, kterými se mohou financovat jak národní výdaje, tak soukromí koncesionáři. Vedle financí bude ale zásadní vůbec zkušenosti s PPP na železnici získat –



vedle zatím úspěšné realizace dálnice D4 nám zatím další zkušenost chybí.

Odrasový můstek pro PPP na železnici

„Potřebujeme získat základní know-how, a to jak vláda, tak soukromý sektor, jak na železnici PPP projekty uchopit. Neměli bychom začínat s PPP projekty hned na VRT. Máme dokončeny studie proveditelnosti na dva železniční projekty, které by mohly být realizovány formou PPP, které jsou nyní odeslány na Ministerstvo dopravy,“ sdělil Tomáš Čoček.

Podle studií proveditelnosti byly jako nejnadhlednější úseky pro PPP vybrány **modernizace trati Nemanice-Ševětín** v rámci 4. koridoru v jižních Čechách s investičními náklady cca 11 mld. Kč a zahájením výstavby okolo roku 2026. Druhým projektem je **modernizace trati Praha-Kladno s připo-**

jením Letiště Václava Havla s investičními náklady podle varianty od 18 do 25 mld. Kč. PPP projekt by tak měl být realizován pro „ostře sledovaný“, ale také technicky obtížný úsek z pražského Veleslavína na letiště.

„Slibujeme si, že následně budeme schopni zpracovat studie proveditelnosti PPP projektů i pro vysokorychlostní tratě. Rádi bychom co nejdříve začali prověřovat VRT Moravská brána v celkové délce 65 km, a také projekt VRT Jižní Morava v délce 41 km. Tyto části by navíc mohly spolu s modernizací konvenční trati Brno-Přerov tvořit logický celek nového propojení Moravy v severojižním směru,“ dodal Tomáš Čoček.

Z Berlína do Vídně za 4 hodiny. A přes Prahu

Zamýšlenou podobu sítě VRT představil Jiří Merta, technický náměstek ředitele Staveb-

ní správy VRT ze Správy železnic. Z Berlína do Vídně přes Prahu by se takto mělo cestovat za 4 hod., z Prahy do Brna za hodinu, z Prahy do Varšavy za 3,5 hod. Díky VRT bude dostupnost rychlé dopravy minimálně pro 75 % obyvatel ČR. Z Prahy do všech krajských měst se dostanete do dvou hodin díky kombinaci VRT a dnešních tratí.

„Naprostá většina úseků má zpracovány studie proveditelnosti, které vyšly většinou velmi dobře z hlediska ekonomiky. Ze základní sítě se dopracovává už pouze trať Praha-Wrocław, kde se hledá ekonomicky vhodné řešení, které by mohlo spočívat např. v kombinaci VRT a modernizace stávajících tratí. Brzy bude naprojektovaná v podrobnosti dokumentace pro územní rozhodnutí celá základní síť Drážďany-Praha-Brno-Ostrava s odbočkou na Vídeň. První čtyři dokumentace budou hotovy ještě tento rok. Byly zahájeny už i první procesy EIA,“ uvedl Jiří Merta.

Rozvoj území, snižování dopadů na přírodu

Mona Bercaud, vedoucí mezinárodních vztahů ze SNCF Réseau, se podělila o některé pozitivní efekty, které VRT ve Francii přináší. SNCF Réseau je francouzským národním dopravcem i provozovatelem železniční infrastruktury. Společnost vlastněná státem provozuje 2 137 km VRT tratí z celkových 2 737 km ve Francii, zbytek je provozován zpravidla právě formou PPP. Úseky VRT, které se stavěly v minulém desetiletí ve třech PPP projektech, tvoří dnes čtvrtinu z celé národní vysokorychlostní železniční sítě a byly vystavěny za 15 až 20 mil. eur na kilometr.

„VRT podporují trend, že lidé opouštějí velká města a dojíždějí do práce z poměrně velké vzdálenosti z menších měst, kde žijí. Dochází k rozvoji území v okolí tratí, vzniká nová zástavba bytů, kanceláří, vznikají nová pracovní místa. Vysokorychlostní trať v okolí Bordeaux přinesla pro území přes 760 mil. eur, a podpořila vznik téměř 14 000 pracovních míst,“ uvedla Mona Bercaud.

Zásadní efekt podle ní přináší VRT ve snižování emisí oxidu uhličitého – ve Francii se podařilo ušetřit téměř 11 mil. tun emisí CO₂ díky preferenci železniční dopravy.

Podle Lionela Leulliera, finančního ředitele týmu PPP SNCF Réseau, který je zodpovědný za finanční aspekty PPP smluv, je zásad-



ním aspektem dlouhodobost partnerství mezi soukromým a veřejným sektorem. Např. u VRT tratí realizovaných v posledních letech byly uzavřeny koncese na 25 let, v případě VRT Sud Europe Atlantique mezi Tours a Bordeaux, která byla zprovozněna v roce 2017, byla se společností Lisea podepsána koncesní smlouva na 50 let.

Sdílení a rozložení rizik

„PPP a koncesní smlouvy nám daly možnost vybudovat tři VRT projekty najednou během šesti let. PPP přináší vhodnou rovnováhu mezi rychlostí výstavby, provozem a náklady. Vzhledem k časovému rozsahu je třeba počítat a definovat určitou evoluci v následujících letech a vhodně rozložit rizika mezi všechny zapojené subjekty, stejně jako zajištění provozu včetně případných sankcí,“ řekl Lionel Leullier s tím, že ve Francii vznikl např. speciální legislativní nástroj pro urychlení výkupu pozemků. V závěru zdůraznil, že je třeba, aby měl stát a jeho organizace na své straně loajální zaměstnance, kteří se PPP projektům věnují dlouhodobě.

„Lze předpokládat, že u budoucích projektů dojde k potřebě vyváženého sdílení rizik mezi státem a soukromým sektorem. Technická rizika, termíny zprovoznění a dodržení nákladů je něco, co soukromý sektor dokáže překvapivě uřídit, pokud nemá prostor ke stěžování. Ve Francii všechny tři PPP projekty přesně dodržely termíny uvedení do provozu. V tom nejděším se během čtyř let vystavělo neuvěřitelných 340 km. V dalších dvou 214 km a 80 km. Koncesionáři měli prostor pro invenci a našli způsoby, jak výstavbu urychlit,“ komentoval problema-

tku řízení rizik Tomáš Janeba a dodal: *„V porovnání se státním investorem si koncesionář dokáže své stavební dodavatele uřídit mnohem efektivněji. Např. proto, že stavební společnost mnohdy vlastní podíl v koncesionáři, a sama k sobě se tedy chová jako investor. V PPP se pouze mění motivace aktérů, jsou více soustředěni na výsledek, a tím je dlouhodobě fungující dálnice nebo trať v maximální kvalitě.“*

Náklady se vrátily během dekady

Slova Mony Bercaud následně potvrdil profesor Andrew McNaughton, kterého lidem, kteří se v oblasti VRT pohybují, nebylo třeba představovat. Mj. se zasloužil i o to, jako strategický poradce SŽ, jak celý náš program VRT dnes vypadá. Je předsedou národní společnosti, která provozuje infrastrukturu vysokorychlostní trati HS 1 (High-Speed 1) ve Velké Británii. Působí jako profesor na Southamptonské univerzitě, jako odborný poradce vlády Spojeného království pro návrh hlavních projektů a jejich nákladů. Byl také poradcem české a australské vlády v oblasti strategie VRT a vedl návrh britské trati HS2 (High-Speed 2). Dříve byl hlavním inženýrem britské železniční sítě.

„Trať HS1 měla pozitivní dopad na do té doby izolovanou městečka v hrabství Kent, která byla vzdálená od Londýna okolo dvou hodin. Zatímco výstavba trati vyšla v roce 2007 na téměř 6 mld. liber, tuto částku přinesl hospodářský rozvoj celé oblasti už za prvních 10 let provozu VRT. Trať se tak ze širších ekonomických výnosů za dekádu zaplatila. Lidé mohli začít

jezdit za prací do Londýna, zároveň zůstali bydlet ve svých domovech. A zároveň, řada z nich se z Londýna přestěhovala a podpořila zaměstnanost v oblasti školství, zdravotnictví atd. Přínosem není samotné spojení z hlediska dopravy, ale skutečné propojení měst a komunit, které v nich žijí, a jejich rozvoj," uvedl profesor Andrew McNaughton.

Trať HS2, která je stále ve výstavbě, se už nyní stala středobodem územního plánování. Např. Birmingham, který se 40 let nerozvíjel a byl pošmourným postindustriálním městem, začal díky napojení na VRT pulsovát novým životem.

„VRT jsou katalyzátorem rozvoje měst a regionů. Je třeba nevnímat je pouze jako dopravní projekt, ale jako projekt, který má význam pro celou zemi. VRT nejsou levné, ale jejich celkový přínos je o řád vyšší. Je důležité je postavit za férovou cenu a umožnit obyvatelům, aby měli možnost z benefitů, které tratě přinášejí, čerpat. Je zásadní mít podporu na národní i regionální úrovni od politiků, kteří budou schopni upravovat územní plány apod., aby bylo možné přínosy VRT skutečně využít,“ dodal.

Úrodná půda pro zelené financování

Zástupci Evropské investiční banky (EIB) stejně jako Evropské rozvojové banky (EBRD) potvrdili na konferenci pokračující odhodlání zapojovat se do financování VRT projektů. Mnohokrát padlo i spojení železnice a zelených dluhopisů, které pro financování železnice vydávají ve velkém západní státy i soukromí investoři.

„Jsme rozhodnutí podporovat železniční sektor v zemích, kde působíme, protože vede k udržitelnosti. Máme velký apetit pro investování do nástrojů, jako jsou zelené dluhopisy. Žádáme ale vždy o nezávislé prověření projektů, aby skutečně splňovaly požadavky na zelené financování a byly vždy v souladu s Pařížskou smlouvou,“ řekla Dagmar Rančáková, zástupkyně Evropské banky pro obnovu a rozvoj v České republice.

Že bude potřeba zapracovat na straně státu na vytvoření systému pro zelené dluhopisy, aby bylo možné předávat strukturované informace o jednotlivých projektech potenciálním investorům, a ti se mohli rozhodnout, zda projekt podpoří, zdůrazňoval krátce předtím i náměstek Tomáš Čoček.



Zde není prostor pro nové české standardy

Jasně se v podobném ohledu vyjádřil také Jan Troják, ředitel projektového financování z banky ČSOB, která poskytuje jako největší věřitel financování PPP projektu dostavby dálnice D4. *„VRT projekty jsou extrémně kapitálově náročné, budou trvat velmi dlouho a vyplývají z nich rozsáhlé závazky. Na straně zadavatele na nich musí pracovat lidé, kteří v dané oblasti mají zkušenost. Pokud tady dnes nemáme dostatek takových lidí, tak si je najměme ze zahraničí. Koncesní smlouvy jsou u PPP projektů velmi standardizované. Chceme-li přilákat velké hráče, kteří budou infrastrukturu nejen stavět a provozovat, ale i ty, kteří do těchto projektů vloží své finanční prostředky, tak vše musí maximálně odpovídat tomu, co Evropa zná. Nebudou se učit nové české standardy, použijeme to, co je dávno osvědčené na mezinárodní scéně na stovkách úspěšných projektů,“* uvedl.

Nedávná společná studie ARI a Správy železnic, která je dostupná na stránkách ARI, zjistila, že za posledních 30 let bylo v Evropě realizováno nejméně 60 PPP projektů na železnici s celkovou investicí přesahující 66 mld. eur (1,7 bilionu Kč). V rámci 10 PPP projektů v hodnotě 35 mld. eur bylo vybudováno více než 900 km železniční infrastruktury, z čehož 96 % tvořily vysokorychlostní tratě. Konečně jsme se i u nás přehoupili přes období, kdy bylo PPP téměř zakázaným spojením. Naopak jsou do něj vkládány napříč politickou reprezentací a odbornou veřejností značné (a oprávněné) naděje ohledně realizace některých úseků vysokorychlost-

ních tratí. Ty mohou mít po vzoru zahraničních příkladů zásadní přínos pro rozvoj regionů i kvalitu života našich občanů. Jako ARI jsme připraveni přispívat ke sdílení zkušeností, inspirace a dobré praxe a pomoci, aby výstavba VRT nabrala rychlost. ■

VÍCE INFORMACÍ



Studie o využití soukromého kapitálu na železnici v Evropě



Informace o PPP projektech VRT Tour-Bordeaux, Nimes-Montpellier, Bretagne-Pays de la Loire, HS1 a dalších celkem dvaceti projektech



Záznam a prezentace z mezinárodního fóra ARI v PS Parlamentu ČR 9. 6. 2023

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) působí jako think-tank soukromého sektoru pro oblast veřejné infrastruktury sjednocující zájmy a názory více než 50 významných dodavatelů a institucí, jako jsou projektové a inženýrské kanceláře, stavební společnosti, banky a poradci. **ARI prosazuje** jasná pravidla plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů podle osvědčené mezinárodní dobré praxe, která umožní udržitelný a efektivní dlouhodobý rozvoj veřejné infrastruktury.

Více na: www.ceskainfrastruktura.cz