



Ministerstvo dopravy

Projektová příprava železničních staveb v roce 2025



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

ředitel Odboru strategie MD ČR

Konference ŽELEZNICE 2025, 27. března 2025

Projektová příprava – základní rámec

- Z pohledu projektové přípravy železničních staveb vstupujeme do roku 2025 s respektováním platné **Dopravní politiky ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050**, která byla schválena na základě usnesení vlády **č. 259 ze dne 8. března 2021**.
- Současně došlo ke schválení **Dopravních sektorových strategií, 3. fáze** usnesením vlády **č. 434 ze dne 26. června 2024**.
- Zároveň vstoupilo **13. června 2024** v platnost **Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/201 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013**.

Projektová příprava – základní rámec

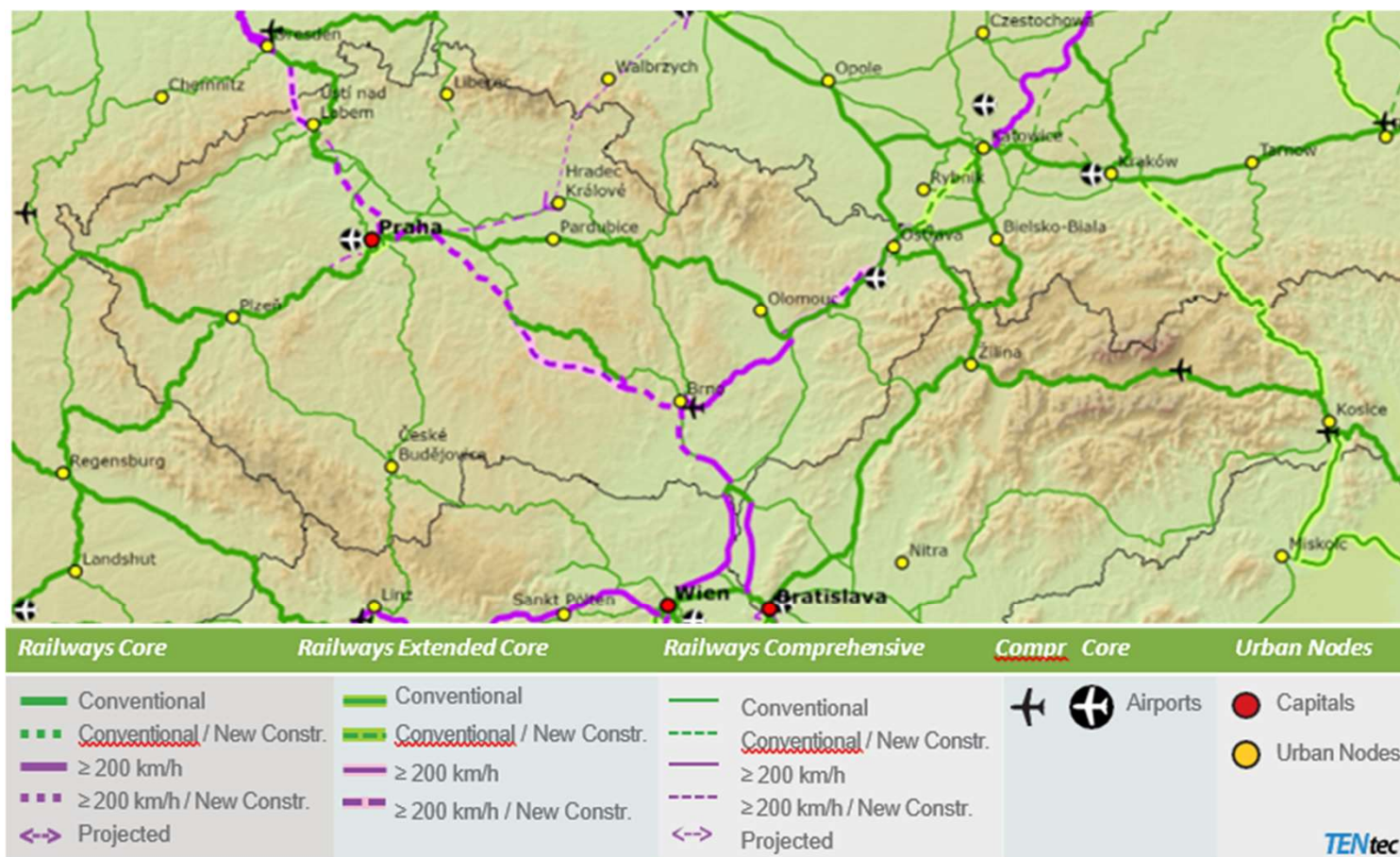
- Tyto tři dokumenty (**Dopravní politika, Dopravní sektorové strategie-3.fáze, Nařízení TEN-T**) vytvářejí základní rámec, definují cíle a parametry dopravních staveb (včetně železničních), ale i konkrétní termíny a požadavky na jednotlivé stavby.
- Naším úkolem je se pokusit tyto aspekty naplnit při respektování požadavků vyplývajících z těchto dokumentů.
- Ve vazbě na výše uvedené v některých směrech **nastane nutnost projektovou přípravu zrychlit**, zejména u akcí s potřebou dokončení k roku 2030.
- Naopak u některých akcí, které nejsou vázány k horizontu roku 2030 nelze vyloučit, že bude možné přípravu konkrétních akcí rozvolnit.

Projektová příprava – Implementace Nařízení TEN-T

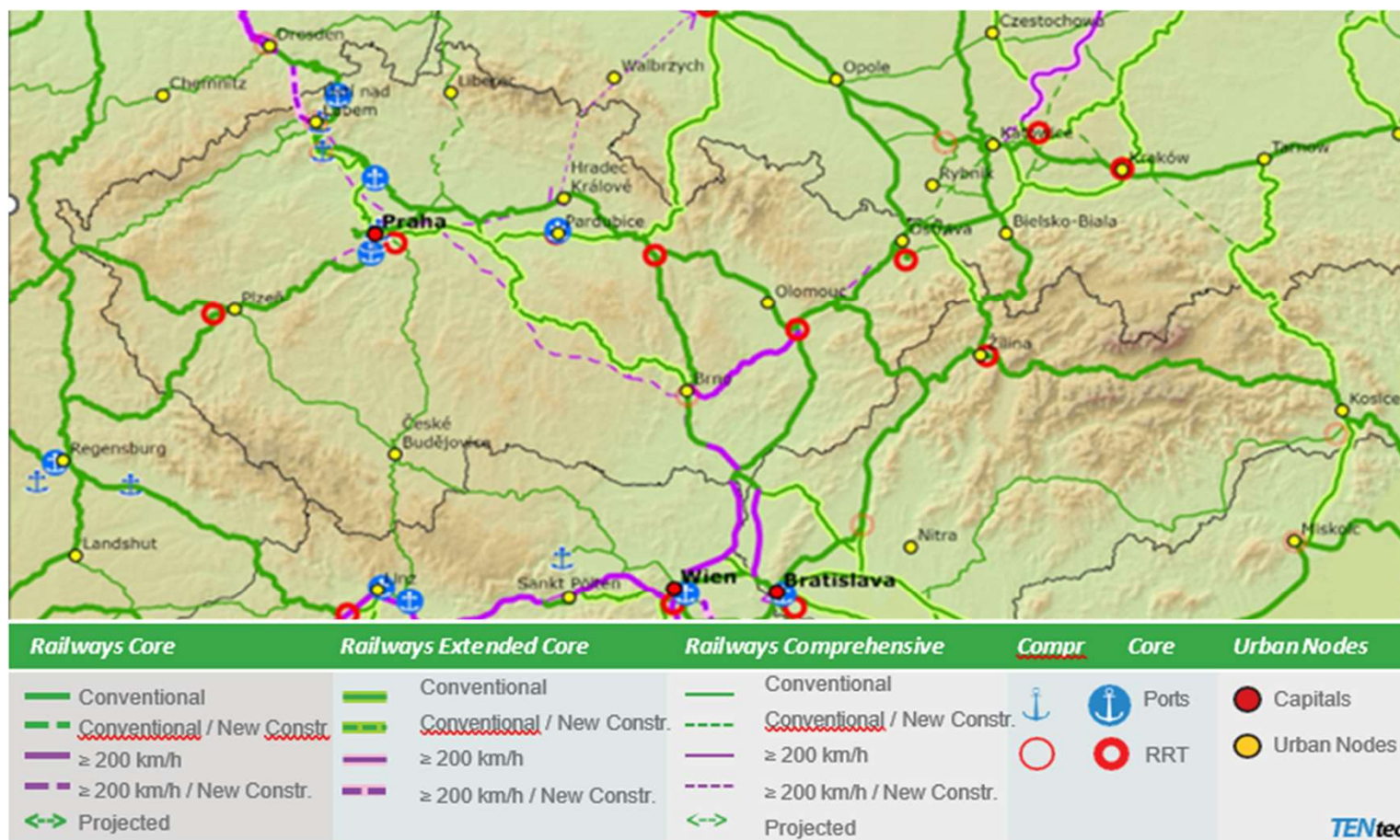
➤ Implementace Nařízení TEN-T:

- Prioritní úkol – **dokončení projektů na hlavní síti do roku 2030** (Core network) ať již půjde o zahájení realizace úseků VRT či realizací akcí na konvenční síti
- Zavedení nových povinností (např. zajistit na hlavní síti pro osobní železniční dopravu rychlost min. **160 km/h** (do roku 2040), odůvodněné výjimky možné
- Povinné využití ERTMS na celé síti TEN-T do roku 2040 (na hlavní síti 2030)
- V nákladní dopravě zpřesnění některých technických parametrů TEN-T (např. **průjezd vlaků délky 740m**)
- Požadavky na rychlost v nákladní dopravě - zajištění rychlosti 100 km/h
- Zajištění průjezdného **profilu vlaků P400** (do roku 2040)

Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu



Síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu



Financování projektové přípravy železničních staveb v roce 2025 a dalších letech

➤ **Financování projektů**

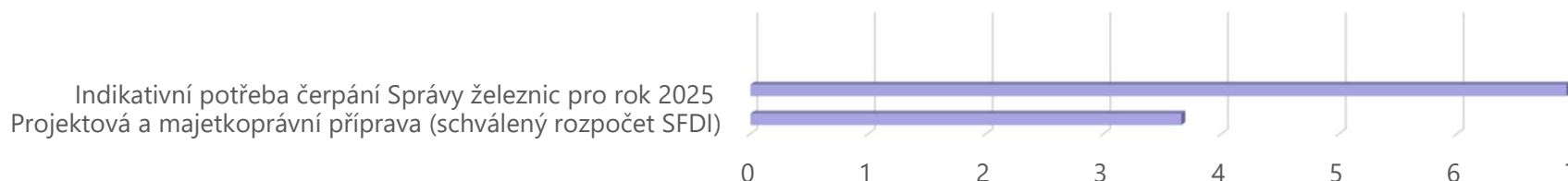
- Intenzivní příprava – generuje vysoké finanční nároky, finanční možnosti státu jsou limitované, jsou zvažovány i **alternativní formy financování** – zapojení cizího resp. soukromého kapitálu - **využití metody PPP** pro financování železniční infrastruktury.
- Zajištění - **dostatku zdrojů** pro plynulé spolufinancování prostředků EU pro 2021–2027 a pro období následující
 - Evropské zdroje - OPD 2, OPD 3, CEF
 - Modernizační fond (prosté elektrizace, terminály kombinované dopravy, vozidla)
 - Využití úvěrů EIB
- Limitujícím faktorem již pro další období nebude pouze **projektová připravenost**, ale zároveň i **dostupnost finančních prostředků** včetně zajištění dluhového financování a respektování jeho pravidel.

Financování projektové přípravy železničních staveb v roce 2025 a dalších letech

➤ Financování projektové, majetkoprávní a inženýrské činnosti přípravy v roce 2025

- Celková částka Globálních položek Správy železnic (včetně neinvestičních výdajů) - schválená na projektovou a majetkoprávní přípravu v souladu s rozpočtem SFDI pro rok 2025 ve výši **3,661 mld. Kč.**
- Oproti tomu celková aktuální indikativní potřeba čerpání dle predikcí Správy železnic činí **6,931 mld. Kč.**
- Výsledné finanční nároky zohledňující průběh čerpání lze realisticky očekávat v rozmezí **4,5 – 5 mld. Kč.**

Projektová a majetkoprávní a inženýrská činnost SŽ
(schválený rozpočet SFDI versus indikativní potřeba) v mld. Kč



Centrální komise Ministerstva dopravy - změny

- Změny v projektové přípravě z hlediska procesu schvalování projektů v Centrální komisi Ministerstva dopravy.
- Aplikace nového **SW nástroje ASPEHub**.
- Změny motivovány s cílem zpřehlednění a usnadnění procesu schvalování jednotlivých záměrů.
- Formát sebereflexe - v některých směrech dochází při přípravě projektů a při procesu schvalování k větší míře detailu, než by mohlo být žádoucí – interně dochází ke krokům a snahám o hledání kompromisu z pohledu procesního a míry detailu připomínek dokumentací k projektům – interně 1x týdně na MD.
- Od roku 2025 zavedeny interní setkání 1 x měsíčně se Správou železnic na MD - **Monitoring strategických železničních staveb**.

Projektová příprava do roku 2030 – výzva, šance, zodpovědnost, kázeň

- **Plnění výše uvedených požadavků** - spolu se zintenzivněním v projektové přípravě bude klást vysoké požadavky na všechny zúčastněné subjekty: MD, Správa železnic, SFDI, projektanty a inženýring.
- **Mimořádný tlak na personální capacity** (ochota se podílet na přípravě nové infrastruktury, role vysokých a středních škol při přípravě odborníků), ale i nároky na vybavení (HW, SW) pro projektanty, inženýring, stejně tak i na realizační firmy (vybavení potřebnou stavební technikou a technologiemi, aplikace BIM).
- Pokud má být naplněna alespoň větší část požadavků kladených na infrastrukturu dokončenou k horizontu roku 2030 **bude následujících 6 let mimořádně náročných**.
- **Rolí MD** bude pak **zajistit nejen dostatek potřebných finančních zdrojů**, ale především **dohlížet nad jejich efektivním vynakládáním**.

Děkuji za pozornost

