



Emanuel Šíp
*Allied Progress
Consultants*



Vysokorychlostní železnice - úkoly na přístě



První krok: Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR



- Schválen usnesením vlády ČR č. 389 z 22.5.2017
- Dlouho očekávaný strategický materiál k propojení hlavních center osídlení železniční dopravou vyšších rychlostí (nad i pod 250 km/h)
- Celkem příznivě pokračuje zpracování studií proveditelnosti na jednotlivé úseky
- Přesto existuje řada neřešených nebo nedostatečně řešených otázek – úkoly na příště



Co je třeba dořešit v programu Rychlých železničních spojení (1)?

Legislativní předpoklady realizace vysokorychlostních tratí

- Vysokorychlostní tratě budou nejbližšímu okolí překážet (zastávky pouze v hlavních uzlech)
- Současná stavební legislativa zatím podle zkušeností neumožní výstavbu ani kilometru nových rychlých tratí – snad kromě tunelů
- Nezbytnost legislativy preferující strategické liniové stavby – důkladná novela nebo náhrada zákona č. 416/2009 Sb.
- Kombinace prosazení optimální trasy s dostačujícím finančním odškodněním dotčených osob i obcí
- Rozhodování o strategických stavbách na úrovni Parlamentu ČR



Co je třeba dořešit v programu Rychlých železničních spojení (2)?

Koncepci přestupních uzlů a přestupních vazeb

- Rychlá spojení nemají sloužit jen obyvatelům velkých měst, nýbrž významně zlepšit veřejnou dopravu v zemi
- K tomu je nezbytné zajistit potřebné přestupní vazby na všechny druhy dopravy, veřejné i individuální
- Je nutné čelit vizím o všech možných vlcích zároveň používajících rychlé tratě, včetně příměstské a nákladní dopravy, a vyjíždějících z nich – důsledkem mohou být
 - zahlcení nových tratí v městských uzlech, zejména v Praze a Brně
 - snížení rychlosti a spolehlivosti dálkové dopravy – případ Německa
 - vysoké náklady na úpravu odbočných tratí
- Vytvořit standardy služeb v železničních stanicích na síti RS a s tím související koncepci přestavby areálů těchto stanic



Další technické otázky k dořešení

- **Potřeba úprav navazujících tratí**
 - odstranění zanedbané údržby
 - zkapacitnění
 - elektrizace / převod na střídavou trakci
 - zabezpečovací zařízení evropského standardu – ETCS
- **Zajištění zdrojů**
 - projektové kapacity
 - stavební kapacity

Obojí i s pomocí získaných kapacit ze zahraničí

 - stavební hmoty (kámen, štěrk, písek, betonářská ocel, asfaltové směsi...)
- **A HLAVNĚ: ABY SE FIRMY MOHLY NA TO VŠE PŘIPRAVIT, JE NEZBYTNÉ UDRŽET POLITICKÝ KONSENSUS O PROGRAMU RYCHLÝCH SPOJENÍ, A TÍM JIM DÁT POTŘEBNOU JISTOTU**



Zajištění finančních zdrojů

Nutnost rezervovat ročně asi 40 mld. Kč v dnešních cenách pouze na výstavbu sítě RS – pak je možné ji dokončit do roku 2050.

Je to snad příliš?

Průměrný důchod se od ledna 2020 zvýšil o 900 korun měsíčně. Na důchody se tak vydává ročně téměř o 37 miliard Kč víc.

Slevy na jízdném stojí 6 - 8 mld. Kč ročně.

Nové daňové sazby pro zaměstnance a zvýšení slevy na poplatníka sníží příjmy státního rozpočtu o \approx 100 mld. Kč ročně; opravdu jen na dva roky?

- Neopakovat osud dálnic a železničních koridorů, které přes všechny dosavadní termíny nejsou dokončeny a ani v dohledné době dokončeny nebudou



Vícezdrojové financování

- Podstatná část investičních nákladů musí být pokryta **veřejným financováním** (státní rozpočet, evropské fondy, budou-li)
- Je možné využít **úvěry syndikované EIB**
- Prostor pro **veřejně-soukromá partnerství (PPP)**:
 - Méně pro **vlastní výstavbu** (zde jsou soukromé zdroje příliš nákladné; lze připustit v případech, kdy je klíčovou prioritou dokončení stavby v rozpočtu, termínu a kvalitě)
 - Jiné to je u **provozu tratí**: *„Za zaviněné zpoždění se platí“*
 - a **údržby tratí**: *“Veřejný sektor udržuje, když náhodou zbyly peníze, soukromý sektor tehdy, když má dobrý nápad, protože peníze sežene“*
- **Financování vozidel** bude velmi pravděpodobně v režii dopravců



Děkuji Vám za pozornost!

sip@alliproc.com