

Živě: Stav přípravy vysokorychlostní trati Moravská brána formou PPP

4.6.2025 - | PROTEXT

Jak probíhá příprava VRT formou PPP na úseku mezi Přerovem a Ostravou, jaký je aktuální stav a s dalším postupem vás seznámí odborníci ze Správy železnic Jiří Merta a Milan Balahura na prezentačním dni ve středu 4. června 2025 od 16:00 v infocentru na pražském hlavním nádraží nebo online.

Parametry a význam projektu

VRT Moravská brána je navržena jako dvoukolejná trať pro osobní dopravu s provozní rychlostí až 320 km/h (návrhová rychlost 350 km/h). Denně by ji mělo využít až 24.000 cestujících. Investiční náklady jsou odhadovány na 3,9 miliardy eur. Projekt je rozdělen do dvou hlavních částí – Moravská brána I (Brodek u Přerova – Hranice na Moravě) a Moravská brána II (Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov), přičemž příprava probíhá paralelně, aby se celý proces maximálně urychlil.

Realizace formou PPP

Na základě studie proveditelnosti, kterou si nechala zpracovat Správa železnic, bylo v září 2024 vládou ČR schváleno, že VRT Moravská brána bude realizována formou PPP. Tento model přináší řadu výhod – stát platí až za skutečně dostupnou a provozuschopnou infrastrukturu, nikoli za samotnou výstavbu. Soukromý partner je odpovědný nejen za výstavbu, ale také za dlouhodobou údržbu a dostupnost trati, což motivuje k vyšší kvalitě a efektivitě. Platby koncesionáři budou probíhat pouze za splnění výkonnostních cílů a dostupnosti, při nesplnění těchto parametrů budou platby snižovány.

PPP model zároveň umožňuje rozložit financování mezi veřejný a soukromý sektor, maximalizovat využití evropských fondů (zejména CEF2) a zapojit i multilaterální banky (EIB, EBRD). Doba trvání koncese je plánována na cca 30 let, z toho asi pět let bude trvat výstavba, jeden rok zprovoznění a až 25 let údržba a odpovědnost za dostupnost tratě.

Aktuální stav přípravy

Projekt VRT Moravská brána je v pokročilé fázi přípravy. Dokončena je projektová dokumentace a aktuálně probíhá proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), jehož stanovisko se očekává v nejbližší době. Paralelně už byla zahájena jednání s vlastníky dotčených pozemků a připravují se předběžné archeologické a detailní inženýrskogeologické průzkumy. Příprava je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a je podaná žádost na financování z evropského programu CEF2, který pokrývá až 85 % způsobilých nákladů.

Správa železnic již vysoutěžila mezinárodního transakčního poradce (IFC ze skupiny Světové banky), který bude mít zásadní roli při přípravě zadávací dokumentace, nastavení smluvních podmínek a výběru koncesionáře. Technický tým Správy železnic, Ministerstva dopravy a poradce nyní intenzivně pracuje na definování technických parametrů, požadavků na provoz a údržbu, výkonnostních cílů a stavu trati na konci koncese.

Klíčové principy a požadavky PPP

PPP model klade důraz na kvalitní a včasné dokončení stavby, dlouhodobou udržitelnost a efektivní

rozdělení rizik. Stát se soustředí na kontrolu plnění smluvních podmínek, zatímco koncesionář zajišťuje kompletní financování, výstavbu i údržbu. Součástí smluvní dokumentace budou detailní technické přílohy, plán údržby a obnovy, sankce za nedodržení cílů výkonnosti a dostupnosti, plán financování i pravidelný reporting koncesionáře.

Další kroky v roce 2025

V roce 2025 se očekává zahájení výkupů pozemků, získání stanoviska EIA, provedení detailních průzkumů a příprava koncesní smlouvy s transakčním poradcem. Následně bude zahájeno zadávací řízení na výběr koncesionáře PPP. Tým přípravy bude pokračovat v tvorbě zadávací dokumentace a technických parametrů projektu, aby bylo možné v dalších letech zahájit samotnou výstavbu.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-stav-pripravy-vysokorychlostni-trati-moravska-brana-formou-ppp/2681216>