

Konference CEF 2025

CEF 2021 – 2027 CEF a PPP projekty



Spolufinancováno
Evropskou unií

Jakub Munzar, Sylva Branžovská

26. 11. 2025



CEF 2014 - 2020

CEF 1 aktuálně

- Všechny GA skončily k 31.12.2024
 - Poslední 4 ZZ+ZŽOP k 31.12.2025
 - Schválené dotace **978 205 544,30 Euro**
 - Doposud proplaceno **950 016 406,89 Euro**
-
- Flexibilita při předkládání ZZ a ŽOP
 - Vratka zálohy
 - Trať na letiště: Výstaviště – Dejvice
 - Praha hl. n. – Praha-Vyšehrad - Smíchov
 - zpoždění přípravy z důvodu odporu veřejnosti
 - problematika Výtoňského mostu



CEF 2021 - 2027

26 projektů s dotací 1,6 mld. EUR (cca 39 mld. Kč)

- Významné projekty:
 - Modernizace železničního uzlu Česká Třebová (Dotace 7,25 mld. Kč)
 - Rekonstrukce ŽST. Praha-Smíchov (3,4 mld. Kč)
 - Modernizace ŽST Praha Masarykovo nádraží (2,5 mld. Kč)
 - Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště (2,5 mld. Kč)
 - Studie na VRT Pha-Dre (310 mil. Kč) a VRT Pha-Brno-Břeclav (2,4 mld. Kč)
 - Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín
- První dokončené projekty v roce 2025
 - Plzeň 5.stavba
 - Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov
- Online portál eGrants funguje spolehlivě
- Prolomení principu prodloužení studie o +1 rok
- Reflow výzva 2026
- Audity – CINEA, EÚD, DG MOVE



Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov



Praha-Smíchov



Dotační program CEF



Praha Masarykovo nádraží



Dotační program CEF



Praha Masarykovo nádraží

CEF 2021 - 2027

26 projektů s dotací 1,6 mld. EUR (cca 39 mld. Kč)

- Významné projekty:
 - Modernizace železničního uzlu Česká Třebová (Dotace 7,25 mld. Kč)
 - Rekonstrukce ŽST. Praha-Smíchov (3,4 mld. Kč)
 - Modernizace ŽST Praha Masarykovo nádraží (2,5 mld. Kč)
 - Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště (2,5 mld. Kč)
 - Studie na VRT Pha-Dre (310 mil. Kč) a VRT Pha-Brno-Břeclav (2,4 mld. Kč)
 - Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín
- První dokončené projekty v roce 2025
 - Plzeň 5.stavba
 - Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov
- Online portál eGrants funguje spolehlivě
- Prolomení principu prodloužení studie o +1 rok
- Reflow výzva 2026
- Audity – CINEA, EÚD, DG MOVE



Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov

Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)

(v realizaci 2022 – 2026, provoz zahájen v srpnu 2025)

- Modernizace železniční infrastruktury ŽST Praha-Bubny a navazujícího úseku k nové zastávce Praha-Výstaviště
- GA podepsána 12/10/2022;
- **Zahájení** 12/07/2022 – **Ukončení** 11/09/2026
- Rekonstrukce stanice do podoby halového nádraží se čtyřmi kolejemi a třemi nástupišti (250 m × 50 m)
- Nová zastávka Praha-Výstaviště
- Odstranění problematického železničního přejezdu

Zajímavosti během realizace

- Poloha zastávky Praha-Výstaviště
- Realizace pohledových betonů
- Zasypání pilířů estakád





Praha-Výstaviště



Praha-Výstaviště
Nová zastávka



Dotační program CEF



Praha-Výstaviště
lávka do Stromovky



Praha-Bubny – Praha-Výstaviště



ŽST Praha-Bubny



Dotačn



ŽST Praha-Bubny



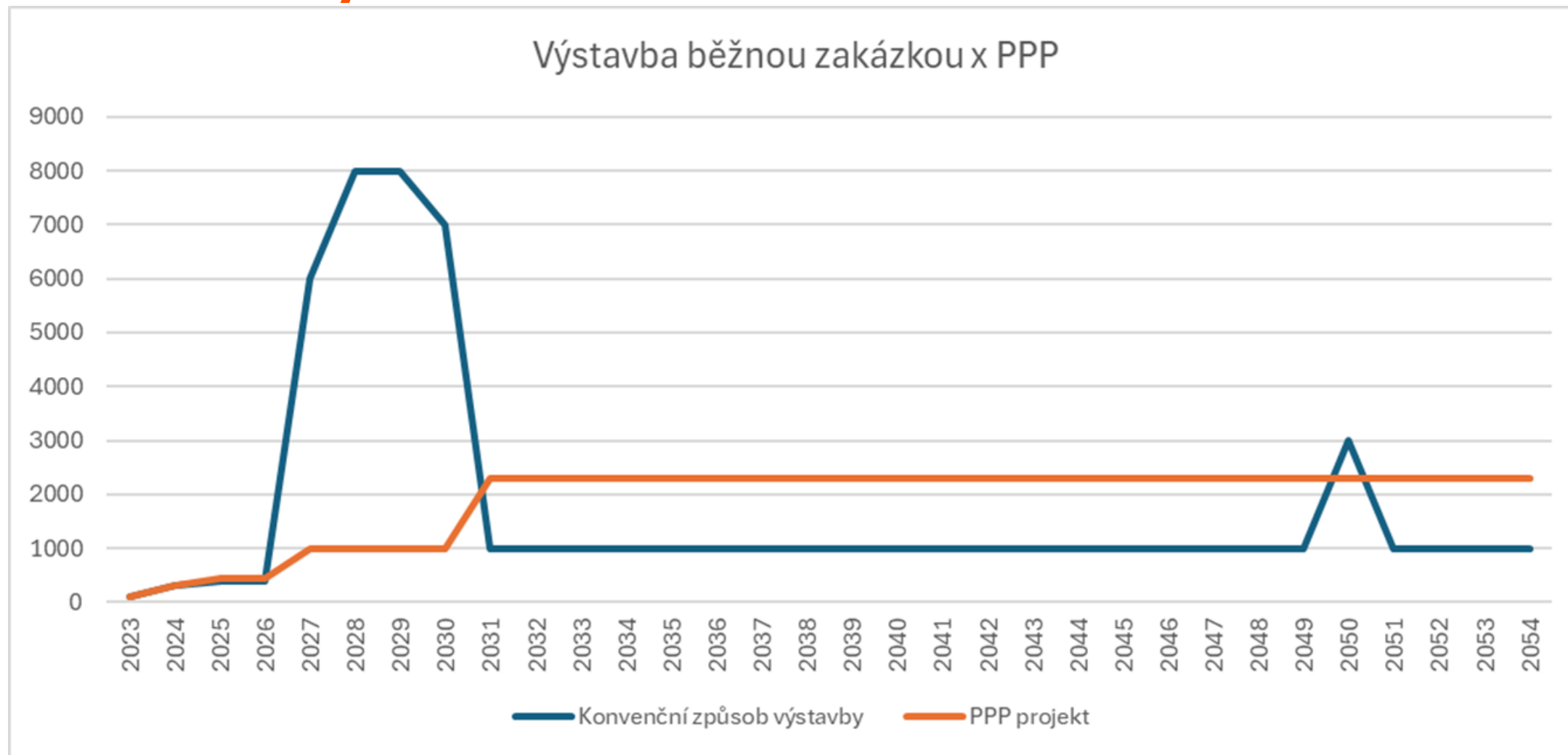
Praha-Bubny – Praha-Výstaviště



Co znamená PPP

- PPP je Public Private Partnership, Partnerství veřejného a soukromého sektoru
 - SŽ + MD vybere dodavatele/"koncesionáře - KON", který doprojektuje, postaví, zafinancuje a po 25 let udržuje vybranou železniční infrastrukturu
 - DBFM model PPP: navrhni-postav-financuj-spravuj, příjmem koncesionáře bude platba od zadavatele za dostupnost zařízení nebo služby
 - Výhody PPP
 - Výdaje nemusí vstupovat do dluhové služby státu (za určitých podmínek)
 - Veřejný sektor vybuduje infrastrukturu dříve než ji zaplatí x ekonomické benefity
 - Soukromý sektor může najít levnější/efektivnější řešení výstavby i údržby (inovace, nové výrobky)
 - Přenos části rizik na koncesionáře
 - Nevýhody PPP
 - Nelze příliš měnit rozsah projektu (nové technologie/normy), případně je to drahé
 - Složitá, dražší a delší příprava (zejména proces výběru koncesionáře)
 - Politická/ekonomická rizika na straně státu i KON

Finanční toky při běžné výstavbě x PPP při CAPEX 30 mld. Kč a 25 let údržby



Fáze PPP

- Všechny klíčové kroky schvaluje Vláda ČR*
- Celková doba procesu výběru koncesionáře trvá 3 – 4 roky
 - Fáze ideová: Identifikace projektu, získání politické podpory*
 - Fáze prověřování financování formou PPP ve Studii proveditelnosti*
 - Fáze Transakčního poradce a soutěžního dialogu*
 - Uzavření smlouvy: Komerční a finanční uzavření
 - Fáze výstavby: Spolupráce s vybraným koncesionář při výstavbě
 - Provozní fáze s koncesionářem cca 25 let
 - Ukončení smlouvy a převzetí projektu zpět do správy SŽ
- Podmínky pro úspěšnou realizaci PPP projektu
 - Výběr vhodného projektu (náklady, délka, PR projektu, umístění)
 - Ekonomická situace, politická podpora PPP, zájem trhu o projekt
 - Účast multilaterálních bank = levné úvěry, granty EU/státu
 - Projekt musí být mimobilanční (mimo státní dluh)
 - Příprava kvalitní koncesní smlouvy

Potřeba dotace a národního financování projektů PPP

- Představa, že vše zaplatí koncesionář, je mylná
- Kapacita koncesionářů je omezená, KON platí všechny náklady do zprovoznění
 - Kapacita trhu je max cca 3 mld. EUR při zapojení EIB i EBRD
 - Multilaterální banky: EIB 700 – 900 mil. EUR, EBRD 200 mil. EUR
 - Komerční banky, NRB, vlastní zdroje: cca 2 mld. EUR
- Aktuální odhad cen RS/VRT Morava bude upřesňován (CAPEX v CÚ 2026)
- Mimobilančnost PPP projektů v ČR
 - Z důvodu mimobilančnosti projektu je možné z národních zdrojů financovat jen podíl 30% nákladů koncesionáři (vyšší podíl je velmi rizikový, projekt by se stal bilančním)
 - Dotace EU se do podílu národních zdrojů nepočítá
 - Úvěr NRB se do národní dotace počítá
 - Potřeba dotace z CEFu (či jiných zdrojů) bude nezbytná
 - CEFu x PPP je možné, ale je nutné pochopení při hodnocení žádosti na straně CINEA/DG Move
 - Pilotní projekt kombinace CEF x PPP: VRT Porto – Lisabon (3. výzva CEF2)

PPP VRT Moravská brána, RS Střední Morava

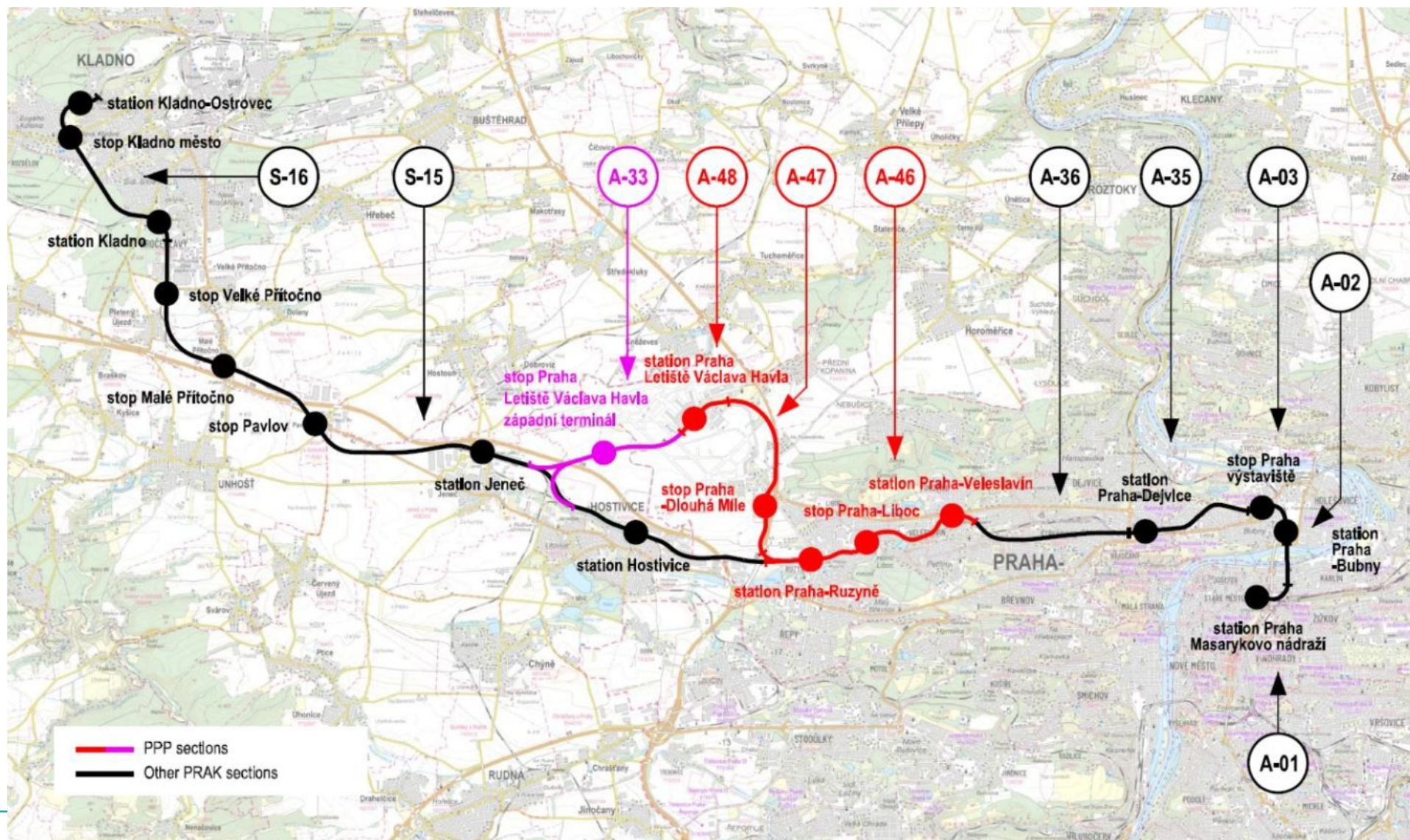


Projekty PPP v resortu dopravy

- Koordinace na úrovni MD – samostatné oddělení PPP projektů (J. Ornst)
- Řídící výbor PPP projektů
- PPP projekty MD/ŘSD:
 - D4 pilotní v provozu, D35 v soutěžním dialogu, D3 a D55: Po studii proveditelnosti
- PPP projekty SŽ:

Porovnání PPP projektů SŽ	PRAK	RS Střední Morava	VRT Moravská brána
Náklady CAPEX v mld. EUR	1,1	3,2	3,8
Náklady VZ v mld. Kč.	109	stovky mld.	stovky mld.
Počet úseků	3+1	3	2+1
Délka	11+3	50	75+16
Kombinace s dotací CEF (popř. NRPP, ECF)	NE	ANO	ANO
Hlavní poradce	EBRD	EBRD	WB/IFC
Konsorcium poradců (technický+ ESG, právní, finanční)	Deloitte, AFRY, PORTOS	PwC, Setec/Valbek, White & Case	EY, CMS + Kruták Setec/Valbek Integra/Dvokut

PPP PRAK



VZ PPP PRAK: Řízení se soutěžním dialogem I

- Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na služby
- Zadavatel SŽ+MD, na základě smlouvy o společném zadání
- Očekávané náklady: 109,2 mld. Kč.
- Předpokládáme 4 kola soutěžního dialogu (1 den x každý KON)
- SD 1. kolo 2 – 4.9. 2025
- 3 konsorcia koncesionářů:
 - Ferravia Haveli- VINCI Railways
 - GÜLERMAK INVEST
 - STRABAG Motorway
- Témata soutěžního dialogu 1 kolo (09/25) a 2 kolo (02/26):
 - Harmonogram SD, připravenost staveb, majetkoprávní příprava
 - Koncesní smlouva, minimální technické požadavky, předpisy a normy
 - Neschválené výrobky, zabezpečovací zařízení, technologie, ERTMS
 - Výluky, údržbová základna a požadavky na období údržby
 - Spolupráce s 3. stranami (letiště VHP, MHMP, správci inženýrských sítí)

Soutěžní dialog PPP PRAK



VZ PPP PRAK: Řízení se soutěžním dialogem II

- 01 • Zahájení výběrového řízení
- 02 • Fáze kvalifikace a její vyhodnocení
- 03 • Zahájení soutěžního dialogu
- 04 • Soutěžní dialog 4 – 5 kol
- 05 • Výzva k podání nabídek
- 06 • Vyhodnocení nabídek
- 07 • Komerční uzavření
- 08 • Finanční uzavření

Děkujeme za pozornost