Moravskoslezský kraj (MSK) je v řadě ohledů specifický. Kromě toho, že je jedním ze tří strukturálně nejvíce postižených krajů, je také jedním z těch, který v dopravě usiluje o výrazné snížení energetické náročnosti a emisí CO2. Pro dosažení synergických efektů plynoucích z investic do dopravní infrastruktury, a zároveň pro naplnění celoevropských snah o dekarbonizaci dopravy, je nezbytné kromě podpory výstavby dopravní infrastruktury podporovat i obnovu vozového parku.

Protože je v MSK páteřním dopravním módem železniční doprava, zaměřuje se kraj zejména na pořizování nových nízkoemisních (elektrických a hybridních) a bezemisních (alternativní pohony – např. vodík) železničních vozidel lehké stavby. Moravskoslezský kraj vodíku fandí, a proto existuje projekt tzv. VODÍKOVÉ ÚDOLÍ MORAVKOSLEZSKÉHO KRAJE. Stejně tak však MSK fandí využívání hybridních pohonů zejména v kombinaci elektrická energie / baterie. Tato vozidla mají výhodu nejenom v tom, že mohou nahradit vozidla s dieselovým pohonem (producentem CO2), ale zároveň je lze dále využívat i v případě postupující elektrizace. Vozidlo s hybridním pohonem může být provozováno i jako vozidlo elektrické na elektrizovaných tratích, a to bez jakéhokoliv technického zásahu.

Výše uvedený koncept obnovy železničních vozidel je dlouhodobou strategií MSK, který ji má zapracovanou nejenom v Memorandu o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji uzavřeném mezi MSK a Ministerstvem dopravy ČR, ale také např. ve schváleném Plánu dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období 2022–2026.

Při přípravě konceptu dopravy hrála významnou roli ekologie i ekonomika. Vzhledem k velmi dlouhé životnosti drážních vozidel jsme naprosto jednoznačně vyloučili nákup dieselových souprav, jejichž životnost by přesáhla rok 2055. Zařazení těchto vozidel by zcela jistě bylo nehospodárné a neodpovědné vůči obyvatelům kraje.

MSK v minulých letech sjednotil většinu dosud časově rozdrobených smluv tak, aby končily v roce 2025. Cílem bylo připravit zadání pro standardní výběrové řízení na železničního dopravce. Postupoval v těsné spolupráci s ČVUT a dalšími dopravními experty.

Při přípravě zadání na výběrové řízení se však díky nevyjasněným termínům Správy železnic při plánech ne elektrifikaci železnic v MSK dostal do naprosto neřešitelné situace, kdy nebylo možno definovat ani základní parametry výběrového řízení. Pokud není jasné, kdy a jakým způsobem se budou jednotlivé tratě elektrifikovat, nelze výběrové řízené vypsat. Bylo dokonce zvažováno krajní řešení, a to soutěžit jednotlivé tratě. Na základě naprosto tristních zkušeností s tímto způsoben výběru dopravce se vedení MSK nakonec rozhodlo reagovat na vstřícnou nabídku ze strany národního dopravce ČD a.s.

Obnova železničních vozidel souvisí s plánovanou změnou dopravního konceptu (zavedení nových přímých spojení centra Ostravy s okolními městy, vytvoření okružní linky apod.), kdy si MSK nechal už v polovině roku 2021 zpracovat nezávislou studii na téma Regionální železniční doprava v Moravskoslezském kraji 2025–2033. Tato studie se zabývá nejenom technickým popisem jednotlivých řešení, ale zároveň poskytuje návod na to, jak se MSK může vyrovnat se zavedením výhradního provozu ETCS od 1. 1. 2025 na I. a II. TŽK, plánovanou konverzí napěťové soustavy z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz a také s pomalým postupem elektrizace a modernizace klíčových regionálních železničních tratí. Všechny tyto skutečnosti mají bezprostřední dopad na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou po roce 2025. Pořizovat např. nová jednosystémová elektrická vozidla na DC 3 kV s vědomím toho, že např. od roku 2030 již nebudou mít kvůli konverzi využití, je ekonomický nesmysl. Stejně tak je ekonomicky neefektivní instalovat palubní část ETCS do vozidel desítky let starých, kde to mnohdy není ani technicky možné.

V červenci 2021 obdržel MSK nevyžádanou nabídku od stávajícího železničního dopravce, jejímž hlavním sdělením bylo to, že pro období od 12/2023 bude ze strany tohoto dopravce problém udržet v provozu některé typy / řady vozidel (zavedení výhradního provozu ETCS a nároky na údržbu vozidel definované dle platné legislativy ECM), přičemž půjde o poslední dva roky platnosti stávajících smluv o zajištění závazku veřejných služeb. Je zcela pochopitelné, a právě z tohoto důvodu MSK do společných jednání s dopravcem vstoupil, že pořizovat nová vozidla elektrické trakce, nová vozidla na hybridní pohon (BEMU) nebo nová vozidla na alternativní pohon (HEMU) na poslední dva roky trvání smlouvy, je ekonomicky neodůvodnitelné. Proto dopravce nabídl MSK předčasné ukončení stávajících smluv a pořízení vozidel dle požadavků MSK, kdy budou tato nová vozidla využitá v kraji minimálně dalších 10 let neboli třetinu životnosti vozidel.

Využití zcela legitimního způsobu přímého zadání smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou v provozním souboru Ostravsko je veřejně znám od 23 srpna 2021, kdy byla v Úředním věstníku EU a po předchozím souhlasu vedení MSK uveřejněná předmětná notifikace.

MSK nechce v budoucím období (pro období po roce 2025) pořizovat nová dieselová vozidla, ale pouze nová vozidla na elektrický pohon, hybridní pohon (BEMU – kombinace el. energie / baterie) nebo alternativní pohon (HEMU – H2).

Intenzivní jednání s dopravcem probíhají již více než rok a MSK stejně jako jiné kraje, postupuje při uzavírání smluv o závazku veřejných služeb s péči řádného hospodář. Proto byla výsledná smlouva posuzována nejenom z hlediska čistě ekonomického, ale zejména z toho hlediska, zda je uzavření smlouvy v souladu s principy 3E.

Výsledkem více než ročního intenzivního jednání je cena, která je pro MSK ekonomicky příznivá. MSK získá 19 nových železničních vozidel, která budou v kraji provozována 10 let s opcí na další období. Zároveň se jedná o tzv. brutto smlouvu, kdy veškeré tržby připadnou MSK. I když se ve své podstatě jedná o neporovnatelné smlouvy (netto vs. brutto; dopravní model; skladba vozidlového parku apod.).

Díky této nové smlouvě bude zajištěna základní dopravní obslužnost kraje v období 12/2023 – 12/2025, která by v případě zachování stávajících smluv byla ohrožena. Kvůli přísným podmínkám ECM a výhradního provozu ETCS totiž dopravce nebude mít dostatek vhodných vozidel (dojde k vyřazení vozidel ř. 460 a 162). Protože dopravce nemá za tato vozidla náhradu, jediným možným řešením bylo pořízení nových vozidel, která však nelze pořizovat na dva roky. Předčasné ukončení stávajících smluv by navíc bez iniciativy dopravce nebylo možné a sankcionování ze strany kraje za odřeknuté vlaky by základní dopravní obslužnost nezajistilo.

Pro všechny ostatní tratě, kterých se elektrizace netýká (cca 15 % výkonů), bude provozovatel vybrán standardním výběrovým řízením. Předpokládáme, že od roku 2028 budou postupně nasazovány vlaky s kombinovaným bateriově/vodíkovým pohonem. Takto je tento provozní soubor momentálně posuzován na příslušných místech EU.