

Podstata předmětu jednání:

Zastupitelstvu Středočeského kraje předkládá Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen IDSK, p.o.), k projednání a schválení záměr budoucího zajištění veřejné železniční dopravy cestou vypsání zadávacího řízení na výběr dopravce k zajištění dopravní obslužnosti na regionálních železničních tratích Středočeského kraje (a Hlavního města Prahy) akutrolejovými elektrickými jednotkami BEMU145 (Battery Electric Multiple Unit) (dále jen „BEMU145“) v období 12/2029–12/2044.

Předkládaný záměr

- (i) na základě získaných informací a zohlednění omezujících podmínek upravuje původní předpoklad strategie zasmluvnění železniční dopravy na regionálních tratích č. 070/071/072 a č. 210 formou pořízení nových či zánovních vozidel, který byl ze strany IDSK, p.o. předložen Zastupitelstvu Středočeského kraje na jeho zasedání dne 3.6.2023 a schválen usnesením č. 020-26/2023/ZK,
- (ii) využívá informace a skutečnosti zjištěné expertní pracovní skupinou, jejíž vznik byl schválen v orgánech kraje usnesením č. 047-17/2023/RK ze dne 27. 04. 2023, složenou ze zástupců organizací IDSK, Regionální organizátor pražské integrované dopravy (dále jen „ROPID“) a advokátních kanceláří, v rámci průběhu realizovaných Předběžných tržních konzultací (dále jen „PTK“) s tuzemskými i zahraničními výrobci železničních kolejových vozidel,
- (iii) bere v úvahu další vstupní parametry a faktory ovlivňující železniční dopravu ve Středočeském regionu, především pak předpoklady rozvoje železniční infrastruktury v návaznosti na částečnou a prostou elektrizaci jednotlivých železničních regionálních tratí,
- (iv) navrhuje a konkretizuje další kroky k budoucímu zajištění dopravní obslužnosti na regionálních železničních tratích Středočeského kraje (a Hlavního města Prahy) akutrolejovými elektrickými jednotkami BEMU145 v období 12/2029–12/2044 a

- (v) je v souladu s jednotnou evropskou politikou snižování emisí a energetické náročnosti a Klimatickým plánem Hlavního Města Prahy, přičemž pořízení akutrolejových elektrických jednotek (BEMU) představuje konkrétní krok směrem k dekarbonizaci veřejné dopravy. Technologie BEMU je plně v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu (Green Deal), která podporuje přechod k čisté, inteligentní a udržitelné mobilitě. Zavádění těchto jednotek reflektuje aktuální evropské trendy v oblasti veřejné dopravy, které kladou důraz na ekologii, energetickou efektivitu a modernizaci dopravní infrastruktury.

Návrh řešení, odůvodnění:

V rámci předkládaného materiálu „Strategie budoucího zajištění železniční dopravy ve Středočeském kraji“, který byl ze strany IDSK, p.o. předložen Zastupitelstvu Středočeského kraje na jeho zasedání dne 3.6.2023 a schválen usnesením č. 020-26/2023/ZK, bylo uvažováno s realizací zadávacího řízení na dopravce, který zajistí nová či zánovní dieselová vozidla pro provoz na tratích 070 Praha – Mladá Boleslav a 210 Praha – Vrané n. V. – Čerčany a dále na tratích 121 Hostivice – Podlešín a 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy. Původní předpokládaný termín realizace zadávacího řízení byl plánován na 1Q roku 2024, se zahájením provozu od 12/2025 do 12/2035. Na základě proběhlých PTK s tuzemskými železničními dopravci však bylo rozhodnuto, že toto zadávací řízení nelze realizovat a bude třeba připravit novou koncepci zasmluvnění zmíněných železničních tratí. Realizace zadávacího řízení dle původního záměru nebyla možná především z důvodu, že na trhu s železničními vozidly nebyl k dispozici potřebný počet vozidel v konfiguraci odpovídající přepravní potřebě objednatelů. Dopravci by tak nebyli schopni potřebná vozidla získat a přihlásit se do soutěže. Proto bylo rozhodnuto o přepracování provozní koncepce dopravní obslužnosti na regionálních tratích již s využitím nových vozidel typu BEMU145. V této souvislosti je třeba uvést, že v rámci zasmluvnění části dopravních výkonů na regionálních tratích až do prosince 2034 u současného dopravce České dráhy, a.s. (dále jen „ČD, a.s.“), ke kterému došlo Dodatkem č. 19 Smlouvy o veřejných službách, schváleném usnesením č. 011-32/2024/ZK ze dne 25.3.2024, nebyly tratě č. 070 a 210 zahrnuty právě z důvodu plánované soutěže. Proto je nezbytné tyto tratě dodatečně zasmluvnit u dopravce ČD, a.s. až do doby vyjetí nových vozidel typu BEMU145.

Z původního návrhu soutěží byly vyjmuty tratě č. 121 a č. 122, které se zařadily do souboru regionálních tratí, na kterých bude dopravní obslužnost i nadále zajišťovat stávající dopravce České dráhy, a.s. dle v současnosti platné Smlouvy o veřejných službách, jak již bylo zmíněno v předchozím odstavci. Provoz na většině regionálních tratí dieselovými vozidly tak až do roku 2034 zabezpečí dopravce ČD, a.s. s podmínkou

modernizace vozového parku, kdy dopravce zajistí pořízení nových vozidel řady 847 RegioFox a modernizaci vozidel RS1.

V rámci nové provozní koncepce došlo k rozhodnutí, že k prosinci 2029 bude soutěžen provoz na tratích č. 070/071/072 Praha hl. n. – Neratovice – Mělník a č. 210 Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Čisovice (popř. Dobříš). Dopravní obslužnost na těchto tratích dieselovými železničními kolejovými vozidly (ŽKV) bude pro Středočeský kraj (dále též „SČK“) a Hlavní město Praha (dále též „HMP“) až do prosince roku 2029 kryta smlouvou o veřejných službách s dopravcem ČD, a.s., který pro zajištění provozu standardně využívá jím vlastněná morálně i technicky zastaralá vozidla řady 854 a přípojných vozů BdtN, 814 + 814.2 (RegioNova + RegioNova Trio) a 810. Na tyto tratě budou po dohodě s HMP v období mezi lety 2026 a 2029 po přechodnou dobu nasazena nová vozidla řady 847 RegioFox, která budou poté využita na jiných regionálních tratích v rámci Středočeského kraje s ohledem na zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS a tedy faktickou nemožností zajištění dalšího provozu stávajícími vozidly.

Zajištění provozu na zmíněných tratích se bude soutěžit na období 15 let, s předpokládaným zahájením provozu od 12/2029 do 12/2044, a budou zde nasazeny v souladu s jednotnou evropskou politikou snižování emisí a energetické náročnosti nové akutrolejové elektrické jednotky BEMU145. Tyto jednotky využívají pro jízdu v úsecích s trakčním vedením konvenční napájení z troleje pomocí sběrače elektrického proudu, v úsecích bez trakčního vedení používají k pohonu elektromotorů elektrickou energii z baterií. Baterie se pak dobíjí v úsecích, v nichž je jednotka poháněna z trakčního vedení a také rekuperací elektrické energie vznikající při brzdění soupravy, což dále zvyšuje energetickou efektivitu provozu těchto jednotek. Mezi další benefity nasazení akutrolejových jednotek patří kromě zvýšení komfortu pro cestující snížení emisní zátěže veřejné dopravy a hlučnosti či vyšší dynamika vozidel. Ilustrační fotografie těchto vozidel jsou uvedeny na obrázku č. 1 a 2.



Obrázek 1 - Akutrolejová elektrická jednotka (BEMU) společnosti Stadler Rail AG; ilustrační foto



Obrázek 2 - Akutrolejová elektrická jednotka (BEMU) společnosti ŠKODA TRANSPORTATION a.s.; ilustrační foto

Kompletní soutěž připravuje, stejně jako v případě zadávacího řízení na zajištění provozu velkokapacitními vozidly typu EMU400, pracovní skupina (tým), který má na starosti kvalifikované a včasné zahájení všech nabídkových řízení ve veřejné drážní osobní dopravě a jejich hladký průběh cestou vytvoření rovných podmínek pro železniční dopravce - uchazeče o veřejnou zakázku. Založení a schválení této pracovní skupiny schválila Rada Středočeského kraje usnesením č. 047-17/2023/RK ze dne 27. 04. 2023. Kromě interních zástupců IDSK a ROPID se stálými členy týmu stali zástupci advokátních kanceláří HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář, (schválený administrátor HMP), MT Legal s.r.o. advokátní kancelář (schválený administrátor SČK), Fiala Tejkal a Partneri, advokátní kancelář, s.r.o. (schválený garant - Quality Assurance) a společnosti CRI Consulting s.r.o. (technické a obchodní poradenství). K řešení problematiky finančního modelu ŽKV BEMU145 byli k jednání týmu přizváni zástupci společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Práce týmu je ve vztahu k projektu BEMU145 monitorována českou kanceláří mezinárodní protikorupční nevládní organizace Transparency International - Česká republika, o.p.s.

A. Způsob pořízení ŽKV BEMU145

Vzhledem k velikosti provozního souboru a s cílem optimálního řešení zmíněné dopravní obslužnosti bylo rozhodnuto, že zadávací řízení bude vypsáno **na výběr dopravce, odpovědného jak za provoz, tak i za pořízení uvedených vozidel od prosince 2029.**

Očekávání objednatelů jsou taková, že vybraný dopravce bude schopen pro potřeby zajištění dopravní obslužnosti SČK a HMP od prosince 2029 nabídnout zcela nová ŽKV kategorie BEMU145, která budou svým počtem i kvalitou schopna provádět smluvní objem služeb veřejné železniční dopravy na území obou samosprávních celků. Pozici hlavního zadavatele pro toto zadávací řízení zastává HMP.

B. Druh zadávacího řízení na výběr dopravce

Z pohledu formalizovaného postupu výběru dopravce jsou legislativou umožněny dva scénáře s využitím

- a) Otevřeného řízení

b) Jednacího řízení s uveřejněním (JŘSU)

Pro přehlednost jsou výhody a nevýhody JŘSU oproti otevřenému řízení shrnuty do následující přehledové tabulky:

Základní srovnání JŘSU oproti otevřenému řízení	
Výhody	Nevýhody
Přiblížení soukromoprávní kontraktaci – možnost vyjednat si výhodnější podmínky s ohledem na aktuální možnosti trhu.	Časová náročnost – ať v rámci přípravy zadávacího řízení, tak v jeho samotném průběhu.
Flexibilita – zadávací podmínky se mohou v průběhu řízení měnit a doplňovat. Výjimkou jsou pouze minimální technické podmínky a kritéria hodnocení.	Tlak na zadavatele z hlediska odůvodnění úpravy zadávacích podmínek v rámci jednání – úpravou zadávacích podmínek by zadavatel neměl přímo nebo nepřímo umožnit bezdůvodnou výhodou právě jednomu konkrétnímu účastníkovi. K jednání a posouzení finálních podmínek lze přizvat nezávislého odborného poradce.
Minimální technické podmínky mohou být nastaveny pouze obecně tak, aby byl prostor pro jednání co nejširší. Zadavatel může ale zveřejnit kompletní podklady zadávacího řízení a současně v zadávací dokumentaci transparentně komunikovat oblasti, kde připouští jednání a navazující úpravy (např. provozní koncept dopravy, standardy kvality a zejména konkrétní smluvní ujednání).	Pro účastníky je méně finančně náročné podat návrh na ÚOHS – ze zákona stanovena fixní částka 100.000 Kč.
Menší riziko podání námitek proti zadávacím podmínkám – zadávací podmínky jsou projednávány a měněny na základě jednání s účastníky.	Vyšší nároky z hlediska administrativy procesu – potřeba detailně zaznamenat jednání s účastníky, úvahy hodnotící komise apod.
Jednání probíhá pouze s kvalifikovanými dodavateli – jejich počet se na základě kvalitativních kritérií může dle § 112 ZZVZ v průběhu řízení dále snižovat.	

➤ **VÝSLEDEK PROVĚŘENÍ**

Na základě odborné diskuse pracovní skupiny a na základě doporučení zainteresovaných advokátních kanceláří, které jsou účastníkem pracovní skupiny, se jeví jako vhodné postupovat formou otevřeného nabídkového řízení s připuštěním možnosti jednat o vybraných aspektech smlouvy a finální nabídkové ceně, v souladu s § 11 zákona č 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

C. Délka kontraktu s dopravcem

S přihlédnutím k očekávané investiční náročnosti pořízení ŽKV BEMU145, která nijak nevybočuje z již proběhlých nebo budoucích soutěží sousedních krajů v České republice na tento typ vozidel, bylo rozhodnuto, že zadávací řízení proběhne na **standardní 15letou délku kontraktu** v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a s nařízením Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Následně bude využit institut tzv. odkupu vozidel novým provozovatelem.

D. Předběžné tržní konzultace s výrobcí ŽKV

S ohledem na pořízení nové technologie vozidel typu BEMU, který v SČK a HMP ještě není provozován, se pracovní skupina rozhodla pro realizaci předběžných tržních konzultací s výrobcí ŽKV typu BEMU. Cílem uvedených konzultací bylo provedení průzkumu trhu a ověření možností výrobců ŽKV na konkrétní okruhy dotazů:

- a) základní technické parametry nabízených BEMU,
- b) řešení kombinace trolejového a bateriového provozu v podmínkách SČK a HMP,
- c) konzultace životnosti a údržby baterií,
- d) vyvinutí, výroba a certifikace vozidla dle technických požadavků zadavatelů,
- e) dodání ucelené flotily požadovaných vozidel v počtu několika desítek kusů schválených do běžného provozu s cestujícími na území České republiky do zahájení provozu v 12/2029,
- f) uspořádání interiéru vozidel a další obchodní aspekty dodávek vozidel.

K účasti na PTK bylo na jaře tohoto roku přímo osloveno 6 výrobců ŽKV. Pozvánka k účasti byla v ten samý okamžik rovněž zveřejněna na profilu zadavatele (Hlavního města Prahy). Aktivní účast v PTK přijali tito výrobci ŽKV:

Stadler Praha s.r.o.
 Siemens Mobility, s.r.o.
 ŠKODA TRANSPORTATION a. s.
 ALSTOM Czech Republic a.s.
 Hitachi Rail GTS Austria GmbH
 PESA Bydgoszcz SA

PTK s výrobcí ŽKV proběhly v období květen – červenec 2025 ve dvou kolech kombinací korespondenční metody a osobních jednání.

➤ VÝSLEDEK PROVĚŘENÍ:

Na základě těchto konzultací budou finalizovány technické specifikace vozidel kategorie BEMU145 tak, aby nediskriminovaly relevantní účastníky a byla tak zajištěna maximální transparentnost a dostatečně konkurenční prostředí v rámci otevřeného nabídkového řízení. Zároveň byly stanoveny základní časové milníky pro vývoj, certifikaci a výrobu nových vozidel k jejich uvedení do provozu v prosinci 2029. Závěrečná zpráva o PTK bude po jejím odsouhlasení všemi zúčastněnými výrobcí uveřejněna na profilu zadavatele.

E. Provozní koncepty nasazení vozidel BEMU145

Provozní koncepty a jejich časové zařazení do projektu BEMU145 byly stanoveny na základě podrobných analýz a jednání mezi organizacemi IDSK, ROPID, Správou železnic a Ministerstvem dopravy ČR. Tyto koncepty reflektují klíčové faktory ovlivňující budoucí podobu železniční dopravy v regionu:

- **Rozvoj železniční infrastruktury:** Plány na modernizaci tratí, konverzi napájecí soustavy, implementaci systému ETCS a budování dobíjecích bodů.
- **Demografický vývoj:** Aktualizované studie mapující růst počtu obyvatel ve Středočeském kraji a Hlavním městě Praze.
- **Růst přepravní poptávky:** Očekávaný nárůst počtu cestujících, včetně přesunu ze silniční na železniční dopravu, který vyžaduje navýšení kapacity a zahuštění spojů.
- **Obnova vozového parku:** Nutnost nahradit technicky i morálně zastaralá vozidla, která již neumožňují další rozvoj služeb.

Základem všech provozních scénářů je flotila čítající celkem 22 akutrolejových jednotek BEMU145. Tento počet byl stanoven na základě detailního modelování oběhů vozidel a pokrývá jak provozní, tak záložní potřeby.

Struktura flotily je následující:

- **19 provozních (turnusových) vozidel:** Počet jednotek nezbytný pro každodenní pokrytí všech spojů dle platného jízdního řádu.
- **3 záložní vozidla:** Jednotky určené k pokrytí plánované údržby, mimořádných oprav a zajištění provozní spolehlivosti.

Jak je již popsáno v úvodu tohoto materiálu, pořízení vozidel typu BEMU145 pokryje pouze část dopravních výkonů dosud zajišťovaných dieselvými vozidly. Nasazení nových vozidel na jednotlivé železniční tratě potažmo dopravní výkony přímo reaguje na několik zásadních aspektů, mezi které patří především:

- postup zavádění výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS, kdy k horizontu 12/2029 je toto plánováno mimo jiné i na trati č. 070 v úseku odbočka Skály – Všetaty a trati č. 210 v úseku Vrané nad Vltavou – Čerčany;
- postup zavádění výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS, kdy k horizontu 12/2030 je toto plánováno také na další části trati č. 210 v úseku Praha-Krč – Vrané nad Vltavou;
- realizace plánované prosté elektrizace části tratě č. 210 v úseku minimálně Praha-Krč – Vrané nad Vltavou ve výhledu po roce 2030;
- realizace zdvoukolejnění a elektrizace části tratě č. 070 v úseku odbočka Skály – Všetaty ve výhledu po roce 2030;
- potřeba navýšení přepravní kapacity na tratích č. 070 (072) v relaci Praha – Mělník a č. 210 především v úseku Praha – Vrané nad Vltavou;
- dokončení obnovy vozidlového parku v segmentu motorových vozů a motorových jednotek vyřazením z provozu všech vozidel řady 810, 814.0 a 814.2.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že vozidla typu BEMU145 budou od 12/2029 nasazována (v závislosti na případných dodávkách vozidel) na následující relace:

1. **Praha – Všetaty – Mělník (linka S3):** Zde budou zajišťovat provoz osobních vlaků na stávající lince S3 v intervalu 60 min. V období přepravních špiček pracovních dnů dojde k posílení na interval 30 minut ve špičkovém směru (ráno z Neratovic do Prahy, odpoledne z Prahy do Neratovic).
2. **Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Čisovice (Dobříš) (linky S8 a S88):** Zde budou zajišťovat provoz osobních vlaků na stávajících linkách bude S8 a S88. S ohledem na termín

realizace plánované prosté elektrizace zde bude docházet k postupnému navyšování rozsahu dopravy dle stavu dokončení infrastruktury až na špičkový souhrnný interval 15 minut v období přepravních špiček pracovních dnů v úseku Praha – Vrané nad Vltavou. Dočasně tak některé výkony, například víkendové vlaky linky S88 na relaci Praha – Dobříš budou muset být zajištěny diesellovými jednotkami (řady 847). Z důvodu zajištění dostatečné kapacity souprav zůstanou v dieselové trakci také tři páry víkendových vlaků linky S8 na relaci Praha – Čerčany v období rekreačního léta (soupravy patrových vozů Bdmteeo s lokomotivou).

3. **Výhledové nasazení od 12/2034:** Po dokončení zdvoukolejnění a elektrizace tratě č. 070 v úseku odbočka Skály – Všetaty, respektive po uplynutí pětiletého období udržitelnosti projektu v rámci dotačního programu TRANSGov č. 1/2024 na pořízení vozidel BEMU145 pro trať 070 (072) a pravděpodobně i s ohledem na smluvní zajištění výkonů na ostatních neelektrifikovaných tratích na území Středočeského kraje je jedním z možných řešení přesun vozidel z linky S3 od 12/2034 na trať č. 212 Čerčany – Zruč nad Sázavou (většina spojů současné linky S80) a na trať č. 235 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou (všechny spoje současné linky S28). Podmínkou je výstavba dobíjecí infrastruktury ve stanici Zruč nad Sázavou. Vzhledem ke vzdálenému časovému horizontu se může ukázat jako vhodnější nasazení na jiných výkonech ve Středočeském kraji či v Praze v závislosti na postupu elektrizace dalších tratí nebo jiných změn stavu infrastruktury či s ohledem na vývoj přepravní poptávky.

Pro pokrytí dopravních výkonů, který generuje v základních scénářích (tj. nebude od počátku na všech tratích realizován maximální – cílový rozsah dopravy) **roční objem dopravních výkonů na území SČK přibližně 1,1 mil. vlakových kilometrů, bude zapotřebí pořízení 22 vozidel.** V cílovém stavu se bude jednat o roční objem dopravních výkonů **až 1,6 mil. vlakových kilometrů při stejném počtu potřebných vozidel.**

S ohledem na dosavadní negativní zkušenosti i na základě proběhlých PTK s výrobcí vozidel je možné pořízení dalších několika vozidel **jako záložních pro případ možného dlouhodobého či trvalého poškození.**

F. Technické požadavky na vozidla

Specifikace technických podmínek a požadavků na nová železniční vozidla probíhají od začátku rozběhnutí tohoto projektu, tj. od začátku roku 2025 a nyní jsou všechny podmínky finalizovány. Primárním zdrojem informací pro správnou specifikaci byly proběhlé PTK s výrobcí (popsáno podrobněji výše v bodě D). Na základě získaných informací byla vytvořena konkrétní technická specifikace vozidla, jež v sobě zahrnuje přibližně 80 důležitých parametrů. Mezi ty zásadní patří především typ napájecí soustavy, požadavky na dynamiku, bezbariérovost, počet toalet, rozteče sedadel a samozřejmě i životnost baterií. Další důležité parametry budou definovány samostatným závazným dokumentem Standardy kvality – vlaky PID. Ten vychází z dnešních standardů kvality, jež jsou po dopravcích v rámci systému PID požadovány. Tento koncept však bude aktualizován. Zohledněn bude i vývoj IT technologií vč. on-line sběru a odesílání dat o počtu cestujících v daném spoji.

G. Harmonogram dalšího postupu v projektu BEMU145

S ohledem na současný stav rozpracovanosti projektu a výsledky PTK s výrobcí, je v současnosti uvažováno s vypsáním samotné soutěže na podzim tohoto roku. Výběr vítězného uchazeče by měl proběhnout v polovině roku 2026. Nejpozději do konce roku 2026 by měla být uzavřena smlouva s vítězným uchazečem i s ohledem na dotační podmínky programu TRANSGov (viz dále). Začátek kontraktu je plánován na prosince 2029. Nicméně s ohledem na informace od výrobců ŽKV s ohledem na jiné plánované projekty je možné, že na výrobu potřebného počtu vozidel bude potřebné více času, vzhledem na nasycenost výrobních kapacit jednotlivých výrobců. To by mohlo ve svém důsledku znamenat posunutí zahájení plnění kontraktu

o rok, tedy k prosinci 2030. Období mezi 12/2029 a 12/2030 by bylo řešeno operativně v rámci stávajícího smluvního vztahu s dopravcem ČD, a.s.

H. Hodnotící finanční model a kritéria hodnocení zadávacího řízení

Ve výběrovém řízení, organizovaném HMP v zastoupení organizace ROPID, byl pro potřeby finančního modelování nákladovosti provozních souborů vybrán model společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., který pokryje všechny finanční kalkulace počínaje nabídkami dopravců (účastníků soutěže) v zadávacím řízení, přes jejich porovnání a vyhodnocení dle zadaných kritérií až po objednávky služeb ze strany zadavatelů pro každý rok kontraktu a jejich přehledné vyúčtování vítězným dopravcem po jejich provedení včetně provedení rozdělení nákladů mezi oba zadavatele (Středočeský kraj a Hlavní město Praha).

Finanční model Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. pracuje v prostředí programu Excel a mezi jeho největší výhody lze zařadit skutečnost, že všechny finanční kalkulace jsou prováděny přehledně na jednom místě.

Z hlediska zadávacího řízení je využití finančního modelu Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. zároveň zárukou toho, že všem soutěžícím dopravcům budou poskytnuty stejné vstupy pro vypracování jejich finančních nabídek.

Nabídky budou hodnoceny v souladu s § 114 a násl. ZZVZ podle jejich ekonomické výhodnosti, a to zejména na základě kritéria nejnižší nabídkové ceny. Hodnocena bude celková nabídková cena v Kč bez DPH za celou dobu plnění veřejné zakázky (předpoklad v cenách roku 2025 – může se změnit). Za nejvýhodnější nabídku je pro potřeby vyhodnocení zadávacího řízení považována nabídka s nejnižší celkovou nabídkovou cenou v Kč bez DPH ze všech nabídek. Expertní pracovní skupina však s ohledem na provedená jednání zvažuje zahrnout do hodnocení i další kvalitativní kritéria (např. garance smluvní ceny vozidel, délka životnosti baterií); jejich váha při celkovém hodnocení nabídky by byla doplňková (do cca 5 % celkového objemu zakázky). S ohledem na fakt, že nabídky budou hodnoceny z minimálně 95 % na základě nejnižší nabídkové ceny, bude v rámci smlouvy požadováno dodržení Standardů kvality PID. Zároveň bude ze strany objednatelů požadována jejich účast na jednáních s výrobcí vozidel o finální podobě interiéru vozidel tak, aby bylo dosaženo nejlepšího možného komfortu z pohledu cestujících.

I. Finanční náročnost záměru

Odhadovaná pořizovací cena jednoho vozidla řady BEMU145 je 198 milionů Kč při pořízení ucelené flotily 22 vozidel. V kalkulaci jsou dále jako fixní náklady uvažovány finanční náklady, které bude muset dopravce vynaložit v souvislosti se splátkami úvěru po dobu 15 let, a to při úrokové míře 3,2 %.

Pořizovací cena	Počet jednotek	Celkem
198 mil. Kč	22 ks	4 356 mil. Kč
Finanční náklady	Úroková míra p.a.	
15letý úvěr	3,2 %	1 134 mil. Kč
Celkové fixní náklady		5 490 mil. Kč

Celkové fixní náklady jsou odhadovány ve výši 5 490 mil. Kč. V kalkulaci nejsou zahrnuty náklady na servis a samotný provoz jednotek. Odhadovaná hodnota zakázky bude dopočítána teprve na základě stanovení finální podoby referenčních jízdních řádů.

Fixní náklady budou rozděleny mezi Středočeský kraj a Hlavní město Prahu dle skutečného rozdělení dopravních výkonů, které je v referenčním modelu aktuálně předpokládáno v poměru 55 ku 45.

J. Využití dotačního programu Výzvy TRANSGov č. 1/2024 – Modernizace dopravy

Pro snížení finančních dopadů realizace projektu obnovy vozového parku na tratích č. 070 a 210 se projekt uchází o získání podpory z tzv. Modernizačního fondu, Výzvy TRANSGov č. 1/2024 – Modernizace dopravy, vyhlášenou Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR. Výzva s celkovou max. alokací ve výši 15 mld. Kč je dvoukolová, přičemž hlavním hodnotícím kritériem je měrná dotační náročnost projektu ve vztahu k úsporám energie z provozu železničních kolejových vozidel. V prvním kole jsou oprávněnými žadateli jednotlivé kraje ČR a Hl. m. Praha a není v něm přiznávána finanční podpora z Modernizačního fondu. Projektové záměry, jimž bude vydáno souhlasné stanovisko SFŽP ČR, postoupí do druhého kola Výzvy. V tomto kole již bude žadatelem o dotaci (ve výběrovém řízení vybraný) dopravce. Max. výše podpory pro vozidla kategorie BEMU činí 70 % pořizovacích nákladů. V případě získání podpory z Výzvy bude o příslušnou částku snížena výše kompenzace dopravci na zajištění provozu linky v době udržitelnosti projektu, která je 5 let. Po uplynutí doby udržitelnosti projektu, případně provedení modernizace trati, a do doby skončení ekonomické životnosti vozidel se v souladu s podmínkami výzvy počítá s jejich využitím při zajištění dopravní obslužnosti v jiných částech SČK. V současné době se počítá s možností využití dotace pro vozidla nasazovaná na trať č. 070, tj. linku PID S3 Praha – Všetaty – Mělník. Předložení Projektového záměru v rámci 1. kola Výzvy TRANSGov č. 1/2024 – Modernizace dopravy bylo schváleno Radou Středočeského kraje usnesením č. 025-25/2025/RK ze dne 10.7.2025 a dne 28.07.2025 již byla žádost o poskytnutí dotace podána v rámci prvního kola.

Pro zajištění dopravní obslužnosti linkou S3 je kalkulována turnusová potřeba 8 vozidel, plus jedno záložní vozidlo. Výpočet možné úspory finančních nákladů při získání dotace je uveden v následující tabulce:

Pořizovací cena	Počet jednotek	Celkem
198 mil. Kč	9	1 782 mil. Kč
Výše dotace		Celkem po dotaci
70 %		534,6 mil. Kč

Celková odhadovaná úspora z investičních výdajů do vozidel tak činí 1 247,4 mil. Kč. Při rozložení částky na dobu 15 let (doba trvání smlouvy o veřejných službách) pak roční úspora činí 83,16 mil. Kč. Při aktuálně kalkulovaném poměru rozdělení nákladů mezi SČK a HMP na zajištění dopravní obslužnosti linkou S3, činí odhadovaná roční úspora pro SČK cca 43,1 mil. Kč.

K. Prodej jízdních dokladů a odbavení cestujících

Z pohledu prodeje jízdních dokladů je sledováno několik možností, a sice např. zajistit vlastní prodejní síť prostřednictvím informačních center PID ve velkých přestupních uzlech a vybudování sítě prodejních automatů. U nyní řešeného projektu využití jednotek BEMU145 je sledován hlavní záměr, kdy si cestující zakoupí jízdní doklad přímo ve vozidle. Zároveň je pracováno s řešením, kdy by vlakový personál již nevykonával dopravní činnosti spojené s vypravením vlaku ze stanice a mohl se více zaměřit na samotné cestující, tedy kontrolu platných jízdních dokladů. V budoucím horizontu je pak sledován stav využívání pouze kontrolorů jízdních dokladů v náhodně vybraných spojkách a zbytek vlaků by byl provozován bez obsazení vlakovým personálem. Samotný model bude řešit i případnou změnu tarifního uspořádání, pokud to bude s ohledem na celkové fungování systému nezbytné.

Výsledky modelu budou následně promítnuty do zadávací dokumentace samotné soutěže na dopravce, který bude provozovat jednotky BEMU145.

L. Závěrečné shrnutí záměru

Jednou z dílčích oblastí strategie budoucího zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou ve Středočeském kraji je využití nových akutrolejových elektrických jednotek BEMU145, pořízených a provozovaných železničním dopravcem.

Požadovaná ŽKV kategorie BEMU145 pro tento provoz musí splňovat následující základní parametry:

- jednotky typu BEMU145 (tj. s minimální kapacitou 140 míst k sezení),
- nízkopodlažní akutrolejové elektrické dvousystémové jednotky (3 kV/25 kV, 50 Hz + baterie),
- provozně a ekonomicky vhodné pro využití v (regionální) veřejné drážní osobní dopravě na území Středočeského kraje a Hlavního města Prahy, Objednatelů a případně dalších územně samosprávných celků sousedících se Středočeským krajem.

Železniční dopravce bude vybrán na základě realizovaného zadávacího řízení postupem dle § 10 a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

Vypsání otevřeného zadávacího řízení je plánováno na říjen/listopad 2025, po schválení Radou Středočeského kraje v souladu s dohodou mezi vedením Středočeského kraje a Hlavního města Prahy, kdy hlavním zadavatelem zadávacího řízení je Hlavní město Praha.

Pro účast v nabídkovém řízení musí železniční dopravce splnit zadavatelem stanovenou podmínku, a to předchozí zkušenost s obdobným předmětem plnění v ČR nebo v rámci členských států Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace v posledních 3 letech, konkrétně předchozí zkušenost se zajišťováním přepravních služeb v osobní drážní dopravě (motorové a/nebo elektrická trakce) v celkovém objemu (v rámci jedné nebo více služeb), který bude stanoven pod hodnotu referenčního objemu soutěžených dopravních výkonů. Konkrétní kvalifikační parametr bude stanoven do vypsání nabídkového řízení na základě doporučení právních kanceláří/administrátorů. Uchazeč bude muset splňovat i další kvalifikační předpoklady stanovené tuzemským nebo evropským právem (mezinárodní sankce, akcionáři společnosti apod.). Pro kvalifikaci výrobce jednotek bude požadováno doložení minimálního počtu vyrobených jednotek homologovaných pro provoz v členských státech Evropské unie.

Smlouva s vybraným dopravcem bude uzavřena na dobu 15 let s předpokládaným zahájením provozu od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2029.

Odhadované finanční krytí činí 5,49 mld. Kč. Částka zahrnuje pořizovací cenu 22 vozidel řady BEMU145 a finanční náklady železničního dopravce spojené s touto akvizicí (při úrokové míře 3,2 % a splatnosti úvěru v 15letém horizontu). Částka bude rozdělena mezi Středočeský kraj a Hlavní město Prahu dle skutečného rozdělení dopravních výkonů po dobu 15 let. Částka nezahrnuje náklady na servis a provoz vozidel a případné získání dotace ve výši 70% z pořizovací ceny vozidel.

Zpracovatel:

Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.

JUDr. Zdeněk Šponar

Ing. Andrej Hoffman

Ing. Pavel Winter

JUDr. Eva Formáčková

Ing. Jan Jansák

Ing. Roman Lokaj

V Praze dne: 19. 08. 2025