

Středočeský kraj a Praha vyhlašují výběrové řízení na železničního dopravce s velkokapacitními elektrickými jednotkami

22.2.2025 - | Transparency International ČR

„Tato soutěž je historickým milníkem pro dopravní obslužnost v celé metropolitní oblasti. Umožní konečně adekvátně reagovat na její bouřlivý rozvoj, rostoucí počet obyvatel a jejich požadavky na mobilitu. Nabídneme atraktivní dopravu s přepravním komfortem na nejlepší úrovni známé z mnoha západních metropolí,“ uvedl Petr Borecký, radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy a mobility.

„Skvělá zpráva pro všechny, kdo pravidelně dojíždí do Prahy! Dnes jsme zahájili historicky největší veřejnou železniční zakázku v Česku. Soutěžíme nové, moderní a kapacitní vlaky, které nám umožní navýšit počty spojů v pražské aglomeraci. Nasadíme je také na novou trať na Letiště Václava Havla a postupně jimi nahradíme i staré dieselové soupravy na linkách do Mladé Boleslavi a Kladna. Cestující se mohou těšit na více místa, větší komfort i moderní vybavení – klimatizaci, bezbariérový přístup, dostatek prostoru pro kočárky a kola nebo spolehlivé internetové připojení. A abychom zajistili naprosto férový výběr, spolupracovali jsme při přípravě zakázky s Transparency International. Díky tomu můžeme garantovat maximální transparentnost celého procesu. Investice do železnice je totiž investicí do budoucnosti naší metropole,“ řekl Zdeněk Hřib, 1. náměstek pražského primátora pro oblast dopravy.

Příprava soutěže běží téměř dva roky

Doprovce pro nové vlaky bude vybrán na základě nabídkového řízení s jednáním o podaných nabídkách, které bude řízeno Středočeským krajem, jež je hlavním zadavatelem této zakázky dle smlouvy o společném zadávání mezi Prahou a Středočeským krajem.

„Naprosto zásadní je pro nás vedle kvalitní přípravy zadávací dokumentace i transparentnost soutěže. Kvituji, že se do procesu podařilo zapojit i Transparency International, za jejíž účasti byla projednávána celá zadávací dokumentace, včetně např. technických i smluvních specifikací. Celý projektový tým v této dokumentaci zohledňuje nejlepší dosavadní praxi, požadavky zákona o zadávání veřejných zakázek, a i zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, stejně tak jako příslušná nařízení ES a EU. Dopravci podají do poloviny května předběžné nabídky, na jejichž základě s nimi budeme jednat. Součástí těchto předběžných nabídek bude vedle prokázání kvalifikace i zahájení soutěže na výrobce vozidel. Po ukončení jednací fáze budou dopravci vyzváni k podání finálních nabídek, které již zohlední nabídku vítězného výrobce vozidel, a následně námi bude vybrán na základě ekonomické výhodnosti vítězný uchazeč,“ konstatoval Zdeněk Šponar, ředitel IDSK.

„Právě společně vypisujeme soutěž na dosud nejkapacitnější vlaky v historii Pražské integrované dopravy. Jedná se zároveň o dosud největší zakázku na nová vozidla. Proto jsme při přípravě soutěže postupovali maximálně pečlivě a obezřetně. Nemůžeme si totiž dovolit neúspěch při výběru provozovatele nových vlaků, které tu budou jezdit minimálně 30 let a obslouží nejvytíženější tratě v pražské aglomeraci. Nové vlaky nám umožní nabídnout cestujícím kromě lepší kvality i více míst k sezení a také kratší intervaly na stávajících linkách S. Dopravci budou muset v průběhu tendru povinně vysoutěžit vozidla, aby bylo možné se v budoucnu ucházet o případné dostupné dotační tituly. Aby bylo možné zahájit provoz nových jednotek v plánovaném termínu, je zapotřebí smlouvu s

vítězným dopravcem uzavřít nejpozději na počátku roku 2026," dodal ředitel ROPID Petr Tomčík.

„Transparency International ČR (TI) byla na základě své expertízy přizvána k aktivnímu monitoringu průběhu této klíčové dopravní zakázky. Cílem je minimalizovat korupční rizika a podpořit kvalitní přípravu zadávacího řízení. Naši protikorupční organizaci byly poskytnuty veškeré potřebné podklady, včetně zadávací dokumentace, a byla nám umožněna účast na pravidelných schůzkách odborné skupiny. Její členové věnují značnou pozornost všem parametrům tendru tak, aby byly chráněny zájmy objednatelů v průběhu realizace zakázky. Postup zástupců zadavatelů vnímáme jako profesionální. Jedná se o kvalitní základy pro další fáze projektu jako je právě výběrové řízení a finální zajištění přepravy cestujících na železnici. Je třeba zdůraznit, že u takto velké a důležité zakázky za více než 140 miliard korun je třeba nadále dbát na prevenci korupčních rizik," komentoval David Kotora, výkonný ředitel TI.

Pro eliminaci případných rizik v průběhu soutěže byly realizovány předběžné tržní konzultace s relevantními evropskými výrobci železničních vozidel proto, aby požadované podmínky splňovalo co nejvíce výrobců. Při konzultacích byl identifikován problém s délkou dodacích lhůt a schvalovacího procesu vozidel. Po konzultacích s výrobcí proběhly i předběžné tržní konzultace s dopravci, kde byly diskutovány další parametry nezbytné pro vypsání nabídkového řízení, např. forma financování, pořízení flotily, některé technické a provozní otázky apod. Následně bylo nutno tyto poznatky zapracovat do zadávací dokumentace. Tyto úpravy, které však do budoucna sníží riziko průtahů během soutěže, ale vyvolaly prodloužení přípravy zadávací dokumentace.

Hlavní technické parametry požadovaných elektrických jednotek

- kapacita: min. 380 míst k sezení (včetně sklopných sedadel),
- 1. a 2. vozová třída, počet sedadel v 1. třídě: min. 22, uspořádání 2+1,
- min. 3 WC na jednotku, min. 2 místa pro cestující na vozíku, vč. mechanické nájezdové rampy,
- místa pro jízdní kola: min. 18 (místa lze rozdělit do dvou nebo více oddílů) pro zimní úpravu vozidla, 36 míst pro letní úpravu,
- počet míst pro kočárky: min. 6 v rámci multifunkčních oddílů (kombinované s místy pro kola),
- wi-fi a zásuvky 230 V + USB
- počet zásuvek na sedadlo ve 2. třídě: min. 1 zásuvka na 2 sedadla (umístěná mezi sedadly),
- počet zásuvek na sedadlo v 1. třídě: 1 zásuvka na 1 sedadlo (umístěná u každého sedadla),
- bezdrátové nabíjení v 1. a 2. třídě v pevném stolku,
- klimatizace (dle normy EN 14750).

Hlavní parametry zakázky

Zakázku by měl dopravce vzešlý ze soutěže získat na třicet let od roku 2029. Pro 30 let provozu činí předpokládaná hodnota zakázky v maximální výši kompenzace, včetně všech opcí, bez započtených tržeb a s odhadovanou inflací, bezmála 142 miliard korun bez daně. 73,7 miliardy by mělo zaplatit Hlavní město Praha, zbytek pak Středočeský kraj. Pořízení části nových jednotek by mělo být spolufinancováno z dotací. Samotné pořízení souprav, pokud by byly aktivovány všechny opce, bude stát více téměř 50 miliard korun. Pro zahájení provozu, které je plánováno postupně mezi roky 2029 a 2030, bude objednáno nejméně 60 nových jednotek.

Další rozšiřování provozu jednotek EMU 400 bude záviset na dokončování infrastrukturních projektů, zejména pak dokončení modernizace železniční tratě mezi Masarykovým nádražím a Veleslavínem v Praze nebo výstavbě nové trati do Mladé Boleslavi (tzv. Všejsanská a Bezděčinská spojka). Pro tyto účely může být dopravcem pořízeno dalších až 73 jednotek formou aktivace příslušných opcí.

Nasazení nových vlaků - předpoklad postupně od roku 2029 (cca 60 souprav)

- Český Brod – Praha / Praha – Řevnice – Beroun – dočasně neprůjezdný model (linka S7)
- Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec (linky S5 a R45)
- Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla (linka S55)
- Praha – Poříčany – Kolín (linka S1)
- Praha – Poříčany – Kolín – Kutná Hora (linka R41)

Možná rozšíření smlouvy na základě vyhrazené změny závazku (dalších cca 60 souprav)

- S5, S55 a R45: prodloužení linek z Veleslavína na Masarykovo nádraží včetně posílení kapacity vlaků na dvojice EMU 400
- R48: zavedení linky spěšných vlaků Praha – Mladá Boleslav včetně posílení kapacity vlaků na dvojice EMU400
- S7: v průjezdném modelu Český Brod – Praha – Beroun, posílení vlaků a zavedení intervalu 10 minut Praha – Dobřichovice/Řevnice
- S5 a S55: posílení kapacity vlaků Praha-Veleslavín – Kladno ve špičkách na dvojice EMU400 a zaokružování Praha-Letiště Václava Havla (vedení osobních vlaků Praha – Kladno přes letiště)
- S1: zavedení špičkového intervalu 10 minut Praha – Úvaly (dvojice EMU400); R41: posílení kapacity vlaků na dvojice EMU400

Užitečné odkazy

Zakázka byla zařazena do příštího Dodatku věstníku EU a je uveřejněna na internetových stránkách TED na adrese: 114536-2025 – Zadávání – TED

Zakázka byla též uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek Ministerstva pro místní rozvoj ČR na adrese: Věstník veřejných zakázek – Ministerstvo pro místní rozvoj

Úplné znění Zadávací dokumentace je uvedeno na profilu zadavatele: Veřejné zakázky – E-ZAK Středočeský kraj

Souhrnné informace jsou uvedeny také na internetových stránkách Vlaky PID 2029 – Novými vlaky po Středočeském kraji a Praze

<https://www.transparency.cz/stredocesky-kraj-a-praha-vyhlasuji-vyberove-rizeni-na-zeleznicniho-dopravce-s-velkokapacitnimi-elektrickymi-jednotkami>