

Praha a Středočeský kraj vybírají železničního dopravce s velkokapacitními soupravami pro třicetiletý provoz

13.12.2024 - | Magistrát hlavního města Prahy

Tendr schválilo rovněž Zastupitelstvo Středočeského kraje. Praha i Středočeský kraj se budou na financování podílet zhruba rovným dílem. Jedná se o největší soutěž na dopravce v historii České republiky.

Středočeský kraj a Praha začnou vybírat železničního dopravce, který by měl od roku 2029 po dobu 30 let provozovat velkokapacitní vlaky. Orgány obou krajů schválily vyhlášení nadlimitní veřejné zakázky. Vyhlášení zakázky jako takové učiní administrátor soutěže pod vedením krajského organizátora veřejné dopravy, tj. Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK), v lednu 2025 po dokončení a finalizaci všech dokumentů a podkladů společným expertním týmem IDSK a Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID).

Nové elektrické jednotky s pracovním názvem EMU 400 by měly mít kapacitu minimálně 380 míst k sezení a v provozu doplní a zároveň nahradí část flotily starších jednotek řady 471, známých pod obchodním názvem CityElefant. Zvyšovat budou i přepravní kapacitu v celé aglomeraci, zejména pak na pražské letišti a do Kladna. *„Dopravní obslužnost na území kraje a hlavního města Prahy je zajištěna až do prosince roku 2029 a to vlaky Českých drah. Ačkoliv je to až za pět let, dopravce musíme hledat už nyní, neboť vítěz zadá výrobu jednotek. A právě výroba vlaků trvá 4 až 5 let. Vítězný dopravce pak bude zodpovědný nejen za pořízení kolejových vozidel, ale i za jejich údržbu a provoz,“* vysvětluje Petr Borecký, radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy a mobility.

„Skvělá zpráva pro všechny, kdo pravidelně dojíždí do Prahy! Právě jsme schválili největší veřejnou železniční zakázku v historii. Budeme soutěžit nové, kapacitní a moderní vlaky, které obslouží nejvíce zatížené tratě. To znamená více místa, pohodlí a taky všechny moderní vychytávky jako klimatizace, bezbariérovost, dostatečně velké prostory pro kočárky a jízdní kola nebo funkční internetové připojení. A abychom zajistili naprosto férový výběr, spolupracovali jsme při přípravě podkladů s Transparency International. Díky tomu můžeme garantovat maximální transparentnost celého procesu. Investice do železnice je totiž investicí do budoucnosti naší metropole,“ říká náměstek pražského primátora a radní pro oblast dopravy Zdeněk Hřib.

Nasazení jednotek významným způsobem přispěje k ekologizaci dopravy mezi Středočeským krajem a Prahou. Umožní totiž vyřazení starších dieselových i elektrických souprav a díky výraznému posílení stávajícího provozu větší přesun cestujících z individuální automobilové i autobusové dopravy. Pořízení části nových jednotek EMU 400 by proto mělo být spolufinancováno z dotací, konkrétně z Modernizačního fondu, který je financován z emisních povolenek.

Doprovce pro nové vlaky bude vybrán na základě nabídkového řízení s jednáním o podaných nabídkách, které bude konáno ve spolupráci se Středočeským krajem, jenž bude i hlavním zadavatelem této zakázky. Oba kraje proto uzavřely v listopadu 2023 smlouvu o společném zadávání. *„Za účelem prověření vhodnosti uvažovaných zadávacích a smluvních podmínek zakázky jsme provedli i velmi pečlivě a časově náročné předběžné tržní konzultace, abychom jsme si byli jisti, že jsme opravdu nic nepodcenili. Ověřovali jsme reálnost požadavků na vozidla, a to mj. k ověření termínů dodávek. Také pro nás byla naprosto zásadní transparentnost soutěže, a proto jsme rádi, že se do procesu podařilo zapojit i Transparency International,“* dodává Petr Borecký.

„Vítáme, že Středočeský kraj a Hlavní město Praha participují s nevládním protikorupčním sektorem a přizvali nás k nezávislému monitoringu této významné dopravní veřejné zakázky, jejímž primárním cílem je občanům zajistit kvalitnější dopravní služby,“ říká ředitel české kanceláře Transparency International (TI) David Kotora a dodává: „TI je od letošního března intenzivně zapojena do procesu přípravy zakázky tak, abychom naši expertízou dopomohli k zajištění férové soutěže a snižování možných korupčních rizik. Také vnímáme profesionální a zodpovědné zapojení všech zúčastněných subjektů do přípravy veřejné zakázky.“

Pro eliminaci případných rizik při soutěži byly realizovány předběžné tržní konzultace s relevantními výrobci železničních vozidel proto, aby požadované podmínky splňovalo více výrobců. Při konzultacích byl identifikován problém s délkou dodacích lhůt a schvalovacího procesu vozidel, která je oproti původnímu předpokladu delší cca o rok. Z toho vyplývá, že v současné době je již nereálné zajistit provoz celé flotily vozidel od prosince 2029 a minimálně v průběhu roku 2030 bude nejspíše nutné v závislosti na vývoji soutěže řešit určité provizorní zajištění provozu.

Po konzultacích s výrobcí proběhly i předběžné tržní konzultace s dopravci, kde byly diskutovány další parametry nezbytné pro vypsání nabídkového řízení. Výsledkem konzultací byla nutnost zapracování relevantních podnětů ze strany dopravců a následně úpravy zadávací dokumentace. Tyto úpravy, které však do budoucna sníží riziko průtahů během soutěže, ale vyvolaly prodloužení přípravy zadávací dokumentace.

Zakázku by měl dopravce vzešlý ze soutěže získat na třicet let od roku 2029. Pro 30 let provozu je předpokládaná hodnota zakázky v maximální výši kompenzace, včetně všech opcí, bez započtených tržeb a s odhadovanou inflací bezmála 142 miliard korun bez daně. Z toho 73,7 miliardy korun 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 než 50 miliard korun.

Pro zahájení provozu, které je plánováno postupně mezi roky 2029 a 2030, bude objednáno 60 nových jednotek. *„Nové vlaky budou nasazeny zejména na modernizované a nově elektrizované trati Praha – Kladno a zajistí provoz i na nové trati na Letiště Václava Havla. Dále budou jezdit na trati Praha – Beroun, kde se předpokládá cca v roce 2030 přechod na střídavou napájecí soustavu, na níž nejsou schopny provozu stávající CityElefanty řady 471. Nové vlaky budou nasazeny také na trati Praha – Český Brod – Kolín, kde zaznamenáváme největší nárůsty počtů cestujících,“* vyjmenovává ředitel ROPID Petr Tomčík.

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. Pro tyto účely může být dopravcem pořízeno dalších až 73 jednotek formou aktivace příslušných opcí. *„Pořízení nových jednotek EMU 400 by mělo především díky své kapacitě zlepšit komfort cestování a současně vytvořit novou bázi moderní železniční flotily pro páteřní tratě ve Středočeském kraji,“* ujišťuje Zdeněk Šponar, ředitel IDSK.

<https://praha.eu/w/praha-a-stredocesky-kraj-vybiraji-zeleznicniho-dopravce-s-velkokapacitnimi-soupravami-pro-tricetiletý-provoz>