

Hlavní město a Středočeský kraj chystají velkou soutěž na železniční dopravce. Na území metropole i kraje by měli zajišťovat dopravu po dobu 15 a 30 let

30.4.2024 - | Magistrát hlavního města Prahy

Železniční dopravní obslužnost na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy se v prosinci 2029 výrazně promění. Kraj i metropole už nyní připravují výběrová řízení na železniční dopravce. Současně s tím by měly na tratě vyjet i zcela nové, kapacitní, elektrické jednotky pro téměř 400 cestujících (EMU 400). Oba kraje tak reagují na budoucí očekávané zásadní změny v dopravní infrastruktuře. Primárně se jedná o změnu systému napájení na trati Praha - Beroun od prosince 2029, což zde od tohoto data znemožní provoz stávajících elektrických jednotek řady 471 (CityElefant). Dále je pak počítáno s postupným dokončováním velké modernizace trati mezi Prahou a Kladnem včetně nové odbočky na Letiště Václava Havla, na počátku 30. let pak i se zásadní modernizací a dostavbou trati mezi Prahou, Milovicemi a Mladou Boleslaví. Soutěžen bude i nový provozovatel části stávajících elektrických jednotek 471 (CityElefant) a dopravce, který zajistí provoz s jednotkami o kapacitě zhruba 240 míst.

„Každý pracovní den dojíždí do Prahy téměř 300 tisíc lidí. Abychom v hlavním městě takový nápor dopravně zvládli, je pro nás zcela zásadní, aby co největší počet dojíždějících využíval příměstskou, kolejovou dopravu. Důležité je proto zachování její vysoké kvality, a to nejen navyšováním kapacit, ale i zvyšováním komfortu pro cestující,“ říká náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy Zdeněk Hřib.

Investice na pořízení 54 nových jednotek je očekávána ve výši zhruba 21,6 mld. Kč (v cenách roku 2024 při uvažované ceně 400 mil. Kč za jednotku). *„Počítáme však s opcí na další desítky vozidel v hodnotě až 24 miliard korun. Dále je nutné počítat s cenou úroků a náklady na servis a provoz. Pořízení nových vlaků tedy výrazně ovlivní finanční náročnost zajištění veřejné dopravy v systému PID v několika následujících desetiletích. O náklady se podělíme společně se Středočeským krajem, zhruba půl napůl,“* vypočítává Zdeněk Hřib.

„Jde o největší soutěž svého druhu v novodobých dějinách naší republiky. Nejvýraznější změnou by mělo být nasazení čtyřiapadesáti nových, elektrických jednotek EMU 400, které by v provozu postupně nahrazovaly pomalu dosluhující a méně kapacitní CityElefanty, byť i s těmi se v provozu počítá až do začátku čtyřicátých let. Sedmnáct těchto nejstarších vozidel by však mělo být k prosinci 2029 ze systému zcela vyřazeno,“ konstatuje Petr Borecký, radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy. *„Na první pohled to vypadá, že vypisujeme soutěž ve velkém předstihu, nicméně výrobci železničních vozidel jsou schopni dodávat první kusy nové techniky nejprve po čtyřech letech po podepsání smlouvy. Je tedy nejvyšší čas hledat nejen dopravce, ale i výrobce nových vlaků, které chceme v našem kraji nasadit a udržet tak nastavený trend postupné proměny vozového parku a zvyšování kvality přepravy,“* dodává Petr Borecký.

Na základě vyhodnocení všech variant pořízení vozidel se zástupci kraje a hlavního města dohodli, že v případě EMU 400 by nové vlaky zajistil dopravce v rámci smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. *„Očekáváme, že dopravci do výsledných nabídek pozitivně promítnou možnost rozložení*

investic v čase a snížení rizik spojených s případnou změnou provozovatele, která by jinak mohla nastat už po 15 letech. Vítěznému dopravci i výrobci vozidel takto dlouhé období zajistí finanční i provozní stabilitu a my získáme jistotu dlouhodobého plnění dle našich kvalitativních požadavků,” vysvětluje radní Petr Borecký.

Praha a Středočeský kraj už zahájily kvůli této soutěži předběžné tržní konzultace s výrobcí vlaků a dopravci. Již v předstihu byla navíc oslovena společnost Transparency International, aby se účastnila a monitorovala průběh nabídkového řízení a potvrdila dodržování zásad transparentnosti a samozřejmě i finální výběr dodavatele. *„Monitoring ze strany Transparency International byl zahájen už v průběhu přípravy zadávací dokumentace tak, aby byly pokryty všechny aspekty této zakázky. S ohledem na velikost zakázky lze očekávat, že konkurenční boj bude velmi tvrdý. Chceme se proto vyhnout jakýmkoliv pochybnostem o tom, jakým způsobem je tato zakázka zadávána. Naším cílem je totiž nastavení realistických technických a smluvních podmínek celé soutěže tak, aby nebyly diskriminační a soutěž byla maximálně transparentní. Zároveň v rámci konzultací hledáme variantu zajištění provozu, která je realizovatelná v čase,” uzavírá Zdeněk Hříb.*

V rámci předběžných tržních konzultací bylo osloveno šest předních evropských výrobců železničních kolejových vozidel a devět relevantních dopravců, a to nejen z České republiky, ale i Rakouska, Polska, Slovenska a Německa. Kvalifikačním předpokladem pro účast dopravce v nabídkovém řízení bude stanovený minimální rozsah dříve realizovaných dopravních výkonů nejen na tratích v ČR, ale i zahraničí. Co se týče nastavení technických požadavků na vlaky, pak například v případě největší zakázky (EMU 400) bude požadováno přibližně 80 parametrů. Mezi nimi jsou například maximální délka soupravy, minimální kapacita včetně počtu míst pro kola a invalidní vozíky, výkonnostní požadavky, úroveň požární bezpečnosti, ale také parametry ovlivňující výsledné pohodlí cestujících, zejména nízkopodlažnost a rozteče sedadel. *„Podle všech novinek budou samozřejmě aktualizovány Standardy kvality PID, včetně sazebníku sankcí. Ty budou dopravce skutečně motivovat k tomu, aby dodržel stejnou úroveň kvality služeb po celou dobu kontraktu,” připomíná Petr Borecký.*

Vypsání soutěží na dopravce je naplánováno postupně od druhé poloviny letošního roku až do konce roku 2026. Soutěž na provozní celek EMU 400 bude vyhlášena jako první ještě v roce 2024. Dopravce by měl vlaky pro objednatele provozovat od roku 2029 po dobu 30 let, resp. 15 let v případě soutěží na ostatní typy elektrických jednotek. Soutěž na provoz jednotek typu EMU 240 by měla být vypsána v polovině příštího roku a kontrakt by měl trvat od roku 2029 do roku 2044. Jednotky CityElefant by se měly soutěže dočkat jako poslední v roce 2026, přičemž opět platí, že jejich provoz by měl dopravce zajišťovat taktéž do roku 2044.

„Zbývá ještě rozhodnout o formě a období cílové podoby smluvního zajištění provozu na linkách S3, S6, S8 a S54 (železniční tratě č. 070, 121, 122 a 210 s motorovým provozem). Mezi námi i Středočeským krajem v tomto případě probíhá celá řada jednání,” doplňuje aktuální stav příprav Zdeněk Hříb.

Drážní dopravu v kraji i na území metropole zajišťují na základě přímého zadání z roku 2019 zejména České dráhy, přičemž kontrakt končí na konci roku 2029. Středočeský kraj a Praha objednávají osobní a spěšné vlaky. Drážní provoz v regionu a v pražské aglomeraci zajišťuje více než sedmdesát jednotek CityElefant, desítky klasických souprav s elektrickými i motorovými lokomotivami či motorovými vozy, dále desítky motorových vozů řad 810, 814 a nové jednotky RegioFox. Od května letošního roku začnou flotilu doplňovat elektrické jednotky RegioPanter a v rámci následujících let také další motorové jednotky RegioFox a RegioSpider.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/hlavni_mesto_a_stredo_cesky_kraj_chystaji.html