Středočeský kraj a Praha vyzvaly účastníky výběrového řízení na železničního dopravce s velkokapacitními elektrickými jednotkami k podání finálních nabídek

2.3.2026 - | Krajský úřad Středočeského kraje

Středočeský kraj a hl. m. Praha vyzvaly účastníky výběrového řízení na železničního dopravce k podání finálních nabídek. Vítězný dopravce bude na páteřních tratích na území Prahy a Středočeského kraje provozovat po dobu 30 let flotilu nových velkokapacitních elektrických jednotek s kapacitou nejméně 380 míst k sezení. Předpokládaná hodnota zakázky činí bez započtených tržeb bezmála 142 miliard korun. Středočeský kraj i Praha se budou na financování podílet v závislosti na nabízené kapacitě v obou krajích, tj. zhruba rovným dílem. Jedná se o největší soutěž na dopravce v historii České republiky.

Dopravci v polovině května 2025 podali předběžné nabídky, jimiž se kvalifikovali do další fáze soutěže. Součástí kvalifikačních podmínek bylo mimo jiné i prokázání vypsání soutěže na výrobce vozidel ze strany dopravců. Součástí jednací fáze o nabídkách byly především konzultace technické dokumentace na vozidla typu EMU 400 a smluvní aspekty celého kontraktu. Právě složitá jednání s uchazeči vedla k pozdějšímu odeslání výzvy k podání finálních nabídek. Prvořadým cílem zadavatelů však zůstává nastavení transparentních podmínek, které umožní účast všem kvalifikovaným uchazečům z řad dopravců i výrobců vozidel. Termín pro podání finálních nabídek budou mít dopravci do konce května tohoto roku. Následovat bude vyhodnocení nabídek zadavateli na základě ekonomické výhodnosti a výběr vítězného uchazeče.

„Příprava soutěže, ale i průběh jednání, byly a jsou mimořádně náročné. Odpovídá to ostatně i důležitosti a velikosti zakázky. Jsem přesvědčen, že celý tým odvedl maximum možného a věřím, že svůj díl práce dotáhnou do konce i uchazeči a předloží kvalitní nabídky,“ uvedl Petr Borecký, radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy a mobility.

„Atraktivní, pohodlná a spolehlivá veřejná doprava je pro mě prioritou. Proto k této zakázce přistupujeme maximálně odpovědně. Její výsledek totiž ovlivní železniční dopravu v Praze a Středočeském kraji na nejméně 30 let. Každý, kdo se rozhodne využít dopravu po železnici a ulehčit tak přetíženým silnicím, se rozhodně počítá. Věřím, že doba a úsilí vynaložené týmem odborníků při přípravě veřejné zakázky i jednání s dopravci zajistí nejlepší možný výsledek pro cestující a co nejpříznivější náklady pro hlavní město a kraj,“ říká Jaromír Beránek, náměstek primátora hl. města Prahy pro oblast dopravy.

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. Pro 30 let provozu činí předpokládaná hodnota zakázky 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, kdy Hlavní město Praha uspělo ve výzvě programu TRANSGov. Výše dotace by měla činit přibližně 2,8 miliardy korun. Pořízení souprav, pokud by byly aktivovány všechny opce a bylo dodáno všech 133 jednotek, bude stát více než 50 miliard korun. Samotné zahájení provozu nových vlaků se bude odvíjet od ukončení soutěže a délky předrealizačního období; závazně bude objednáno nejméně 60 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. Všejanská a Bezděčínská spojka). Pro tyto účely může být dopravcem pořízeno dalších až 73 jednotek formou aktivace příslušných opcí.

Nasazení nových vlaků – předpoklad postupného nasazování (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 EMU 400

• 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 EMU 400 a zaokruhování Praha-Letiště Václava Havla (vedení osobních vlaků Praha – Kladno přes letiště)

• S1: zavedení špičkového intervalu 10 minut Praha – Úvaly (dvojice EMU 400); R41: posílení kapacity vlaků na dvojice EMU 400

zvaly-ucastniky-vyberoveho-rizeni-na-zeleznicniho-dopravce-s-velkokapacitnimi-elektrickymi-jednotkami-k-podani-finalnich-nabidek