

# Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel na linkách R14A, R14B, R21, R22 a R24

podle článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších předpisů

**Předkládaná zpráva je zpracovávána v souvislosti s nabídkovým řízením, které Ministerstvo dopravy předpokládá vyhlásit pro linky R14A Pardubice – Liberec, R14B Liberec – Ústí nad Labem, R21 Praha – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor – Rumburk a R24 Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk, společně bude tento soubor výkonů v dálkové a nadregionální dopravě označen jako „Soubor Severovýchod“. Na základě článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338, je každý objednatel povinen vyhodnotit, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Toto hodnocení rovněž zohledňuje, zda jsou na příslušném trhu přítomny leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel, nebo jiní tržní aktéři poskytující pronájem kolejových vozidel. Hodnotící zpráva se zpřístupní veřejnosti, proto bude níže uvedená hodnotící zpráva zveřejněna na úřední desce Ministerstva dopravy.**

## **1. Popis předpokládaných vozidel**

Na základě aktuálního stavu přípravy nabídkového řízení pro Soubor Severovýchod jsou předpokládány níže uvedené požadavky na konfiguraci a vybavení pro provoz potřebných vozidel, přičemž objednatel zvolil pro každou z řešených linek velmi podobné požadavky, a to z důvodu co nejvyšší míry unifikace celkového vozidlového parku. Objednatel předpokládá provoz výhradně nových vozidel, přičemž všechna vozidla musí být schopna provozu jak v elektrické trakci pod trakčním vedením, tak i provozu v nezávislé trakci na tratích, které v době plnění smlouvy o veřejných službách elektrizovány nebudou.

Všechny linky představují typické linky druhého přepravního segmentu, přičemž s ohledem na trakční charakteristiky tratí a tradici, vycházející z dlouholetého provozu dieselových souprav spíše regionálního charakteru, je charakter jejich provozu na pomezí dálkové a regionální dopravy.

## **Konfigurace vozidel**

Vozidla budou rozdělena podle kapacity na kmenové soupravy a pravidelné posily. V současné době se předpokládá, že kapacita každé takové kmenové soupravy musí být alespoň 180 míst k sezení, tedy ekvivalent třídílné jednotky, s výjimkou linky R22, u které je požadována kapacita kmenové soupravy alespoň 120 míst k sezení, tedy ekvivalent dvoudílné jednotky. Vedle toho musí dopravce zajistit pro vybrané vlaky pravidelné posily s variantní kapacitou, která je stanovena v návrhu smlouvy o veřejných službách. Nad rámec kapacity kmenových souprav se v prvním období provozu (tzv. Základní období I) předpokládá provoz pravidelných posil v souhrnném objemu alespoň 360 míst k sezení na každou z linek R14A R21 a R22 a alespoň 240 míst k sezení na linku R14B. Ve špičkovém období Základního období II musí být pro Pravidelné posily Dopravce připraven nasadit alespoň 360 míst k sezení na každou z linek R14A, R21 a R24 a 240 míst k sezení na každou z linek R14B a R22 nad rámec kapacity kmenových souprav.

## Nejvyšší povolené stáří vozidel

V nabídkovém řízení budou poptávána pouze nová vozidla.

## Rychlost

Uvažovaná vozidla musí

- při napájení stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 160 km/h, a to při všech pravidelných variantách řazení vlaků a
- v nezávislé trakci umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 120 km/h.

## Způsob pohonu

Všechna hnací vozidla budou poptávána jako duální, tedy jak v elektrické trakci, přičemž trakční vozidla musí být schopna provozu pod oběma napájecími soustavami standardně používanými v České republice, tak i v nezávislé trakci, přičemž vyloučen není ani provoz bateriových vozidel.

## Vybavení vozidel (podrobnější informace jsou uvedeny v podmínkách nabídkového řízení)

Vozidla určená pro provoz na linkách Souboru Severovýchod musí splňovat zejména následující podmínky, týkající se jak technických charakteristik, tak i vybavení vozidel z hlediska kvality poskytovaných služeb cestujícím:

- být ke dni zahájení provozu schválena pro provoz na předmětných úsecích drah,
- být vybavena zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách, vybavených jak národním vlakovým zabezpečovačem, tak i evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS),
- umožnit jízdu v rychlostním profilu s nedostatkem převýšení  $l=130$  mm, resp.  $l=150$  mm se zabezpečením ETCS,
- s ohledem na přístupnost splňovat podmínky nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- umožnit efektivní využití technických parametrů infrastruktury a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti i ve sklonově náročných úsecích, přičemž požadovaný výkon souprav vozidel při všech pravidelných variantách řazení je nejméně 7 kW/t v nezávislé trakci a 9 kW/t v závislé trakci, kde tato hodnota představuje měrný trakční výkon, tj. podíl trvalého výkonu hnacího vozidla/jednotky (uváděného výrobcem vozidla, přičemž v nezávislé trakci je pro výpočet měrného trakčního výkonu směrodatný instalovaný výkon primárního agregátu / spalovacího motoru, zatímco v případě závislé trakce se jedná o trvalý výkon trakčních motorů) a hmotnosti příslušné celé soupravy vlaku ve službě, se všemi místy k sezení obsazenými cestujícími; pravidelné varianty řazení jsou ty, které se podle plánu pravidelného řazení opakují alespoň jednou týdně,
- Všechny nástupní dveře pro cestující musí být vybaveny systémem stranově selektivního blokování dveří, jejichž odblokování provádí strojvedoucí nebo jiný člen vlakového doprovodu,
- prostory pro cestující ve 2. třídě, ve kterém jsou umístěna jiná než sklopná sedadla, musí být prostorově odděleny od nástupních prostor. Za takové prostorové oddělení se považuje oddělení prostor zástěnou, schodištěm mezi podlažními v patrových vozech, popř. mezipodlažními, nebo např. stěnou WC, jehož box vytváří v profilu vozu pouze průchozí uličku. Prostory 1. třídy musí být od prostor 2. třídy a od nástupních prostor odděleny dveřmi,
- Výšku nástupní hrany 500 až 600 mm nad temenem kolejnice musí mít alespoň 20 % podlahové plochy. Prostory pro přepravu cestujících na vozíku, jakož i WC pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace musí být od těchto dveří dostupné bez vnitřních bariér, tj. umístěny v nízkopodlažní části.

## **2. Průzkum trhu s ohledem na předpokládaná vozidla**

### **2.1 Dostupnost nových vozidel na trhu**

Pro zjištění situace na trhu byli osloveni všichni výrobci železničních vozidel, kteří jsou zastoupeni na českém trhu. Z nich pozitivně reagovali čtyři, konkrétně NEWAG SA, Stadler Praha s.r.o., Siemens Mobility, s.r.o., a Škoda Transportation, a.s. Z reakcí těchto výrobců a na základě studia odborné literatury vyplynuly následující skutečnosti.

Pro vozidla všech linek zvoleného provozního konceptu byl určující stávající stav infrastruktury, kde jsou v současné době k dispozici převážně jen zastaralé jednokolejné tratě s traťovou rychlostí do 100 km/h, bez elektrizace a bez jednotného evropského vlakového zabezpečovače. V průběhu plnění plánované smlouvy o veřejných službách je ale předpoklad postupně dokončované dílčí modernizace a elektrizace těchto tratí spolu se zaváděním jednotného vlakového zabezpečovače ETCS, proto nová vozidla musí vyhovovat i podmínkám nové infrastruktury. Zásadním předpokladem je proto provoz vlaků všech linek bez nutnosti přepřahu, což vyžaduje vozidla duální. Tento segment vozidel je v současné době provozně ověřován v řadě evropských zemí, v souvislosti s postupující dekarbonizací železniční dopravy je ale předpoklad rozvoje tohoto trhu, což potvrdili i všichni oslovení výrobci železničních vozidel.

Z možných vozidel připadá v úvahu například provoz netrakových jednotek na bázi v ČR již provozovaných jednotek Viaggio Comfort výrobce Siemens Mobility spolu s duálními lokomotivami Vectron DM z produkce tohoto výrobce. Lze však konstatovat, že všichni renomovaní výrobci železničních vozidel již mají nebo aktuálně vyvíjejí duální lokomotivy s elektrickým pohonem na jedné straně a dieselovým nebo bateriovým pohonem na druhé straně, s nimiž je možné provozovat prakticky jakýkoliv dostupný typ netrakových jednotek.

S ohledem na poměrně nízkou požadovanou kapacitu vlakových souprav a zároveň náročné sklonové poměry na některých částech použité drážní infrastruktury lze ale uvažovat rovněž provoz zajišťovaný trakčními jednotkami. V tomto segmentu existuje již řada duálních jednotek s bateriovým pohonem, např. Mireo Plus B výrobce Siemens Mobility, které v současné době již jezdí v plném provozu v jihozápadním Německu na tratích Offenburg – Bad Griesbach a Offenburg – Hornberg, obdobně jsou již v provozu vozidla typu Talent 3 výrobce Alstom, a sice v okolí Norimberku, obdobná vozidla typu Coradia Continental se nacházejí v testovací fázi. S dieselovým pohonem jsou pak sériově dodávána vozidla typu Flirt výrobce Stadler Rail nebo jednotky polského výrobce Newag, s nimiž se lze setkat zejména v severozápadním Polsku. V případě všech těchto vozidel platí, že dosud nebyla homologována v ČR a vycházejí spíše z potřeb regionální dopravy, s ohledem na zahájení plnění zamýšlené smlouvy o veřejných službách v prosinci 2029 lze ale předpokládat, že bude možné uvedená vozidla přizpůsobit podmínkám této smlouvy. Navíc počet objednávek vozidel tohoto charakteru v posledních letech v čase exponenciálně roste a v řadě případů se jedná o provozní koncepty, podobné výše uvedenému, např. v případě duálních jednotek slovenského dopravce ZSSK pro tratě středního Slovenska. V tomto konkrétním případě již ZSSK na jaře 2024 vyhlásila tržní konzultace na dodávku 10–20 vozidel, jejichž konfigurace v přibližně odpovídá požadavkům na vozidla v rámci řešeného nabídkového řízení.

### **2.2 Efektivní a nediskriminační přístup k použitým vozidlům na trhu**

Průzkumem trhu bylo zjištěno, že při dodržení více než čtyřleté lhůty od vyhlášení nabídkového řízení do počátku plnění předpokládané smlouvy o veřejných službách v prosinci 2029, je možno předpokládat dostupnost řady konkurenčních produktů na trhu železničních vozidel, jak bylo uvedeno

v části 2.1. Uvedená lhůta sice neumožňuje dopravcům vývoj zcela nového vozidla „na míru“ předpokládanému nabídkovému řízení, vývoj zcela nového vozidla ale není v tomto případě ani nutný ani účelný.

Objednatel předpokládá umožnit dopravcům pořídit vozidla jak do svého vlastnictví, tak i finanční nebo operativní leasing. V České republice existuje dostatečná a vysoce konkurenční nabídka, jak co se týče úvěrových produktů různých bankovních ústavů, tak i rozsáhlá nabídka společností, poskytujících leasingové služby. Na území EU je zároveň velmi rozvinutý trh pronajímání železničních vozidel specializovanými společnostmi, pro něž je tato činnost hlavním předmětem podnikání.

Ministerstvo dopravy předpokládá, že náklady na pořízení vozidel budou tvořit součást výchozího finančního modelu, odpisy předpokládaných vozidel tak budou tvořit součást základny pro výpočet kompenzace.

Protože v nabídkovém řízení bude stanoveno, že všechna vozidla kmenových souprav a pravidelných posil musí být nově pořízená z výroby, zapracovalo Ministerstvo dopravy do dokumentace nabídkového řízení za účelem dosažení výhodnějších možností financování nabídku záruky (závazku) zajištění dalšího využití některých vozidel po ukončení doby trvání smlouvy o veřejných službách. Opatření k dalšímu využití vozidel se uplatní pouze pokud vybraný dopravce uplatní právo na záruku nejpozději do jednoho roku od účinnosti smlouvy o veřejných službách. Uvedené opatření zajišťuje dopravcům účinný a nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům, protože napomáhá předejít rizikům, jak dále pořízená vozidla využít po skončení smlouvy o veřejných službách na linkách R14A, R14B, R21, R22 a R24.

### **2.3 Dostupnost použitých vozidel na trhu**

Nerelevantní, požadována jsou nová vozidla.

### **2.4 Efektivní a nediskriminační přístup k použitým vozidlům na trhu**

Nerelevantní, požadována jsou nová vozidla.

## **3. Výsledné hodnocení**

Na základě výše zmíněných skutečností byla otázka zajištění vhodných vozidel ve smyslu článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 vyhodnocena s následujícím výsledkem:

**Efektivní a nediskriminační přístup dopravců k vhodným vozidlům, splňujícím podmínky nabídkového řízení pro Soubor Severovýchod je zajištěn. Zvláštním opatřením objednatele je nabídka záruky (závazku) zajištění dalšího využití některých vozidel po ukončení doby trvání smlouvy o veřejných službách. .**