

Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel na linkách R8, R12 a R13

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 R8 Brno – Ostrava – Bohumín, R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník a R13 Brno – Břeclav – Olomouc, společně bude tento soubor výkonů v dálkové a nadregionální dopravě označen jako „Soubor linek R8, R12 a R13“. 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 linek R8, R12 a R13 jsou předpokládány níže uvedené požadavky na konfiguraci a vybavení pro provoz potřebných vozidel. Vzhledem k tomu, že se jedná o nabídkové řízení s krátkou dobou účinnosti následně uzavřené smlouvy o veřejných službách, je z ekonomických důvodů umožněn provoz užitých vozidel. Na lince R13 navíc z důvodu naplnění dotačních podmínek zajistí velkou část výkonů 4 pětídílné elektrické jednotky řady 661 s označením 661.001, 661.002, 661.003 a 661.004 a 2 třídílné elektrické jednotky řady 660 s označením 660.001 a 660.002, které jsou již na této lince v provozu od roku 2015. Ostatní vozidla mohou být nejednotného charakteru, a proto objednatel závazně určil pouze základní parametry požadovaných vozidel.

Všechny linky představují linky druhého přepravního segmentu, i když linka R8 svým významem, kdy spojuje nejvýznamnější moravská města mezi sebou se některými znaky blíží prvnímu přepravnímu segmentu. Specialitou linky R12 je skutečnost, že část vozidel bude ze stanice Zábřeh na Moravě pokračovat do stanice Jeseník ve spolupráci s Olomouckým krajem.

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 360 míst k sezení, tedy ekvivalent šesti vozů klasické stavby, s výjimkou vlaků v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník, kde musí být kapacita každé Kmenové soupravy alespoň 210 míst k sezení, a vlaků v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk, kde musí být kapacita každé Kmenové soupravy alespoň 150 míst k sezení. Vedle toho musí dopravce zajistit pro vybrané vlaky pravidelné posily s variantní kapacitou která je stanovena v návrhu smlouvy o veřejných službách.

Nejvyšší povolené stáří vozidel

V nabídkovém řízení budou poptávána vozidla splňující požadavky objednatele, a to bez ohledu na jejich stáří a původ, tedy jak vozidla nová, tak i ojetá.

Rychlost

Uvažovaná vozidla musí

- při napájení stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a při napájení střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 160 km/h na linkách R8 a R13 a alespoň 140 km/h na lince R12,
- při jízdě vlaků v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník (v nezávislé trakci) umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 100 km/h.

Určité odchylky jsou stanoveny pro případy vymezené nabídkovou dokumentací.

Způsob pohonu

Hnací vozidla budou poptávána zejména v elektrické trakci, přičemž trakční vozidla musí být schopna provozu pod oběma napájecími soustavami, standardně používanými v České republice. Doplňkově bude poptáván též pohon vozidla v nezávislé trakci pro úsek Zábřeh na Moravě – Jeseník. Kromě toho musí vozidla 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 pravidelných variantách řazení je obecně nejméně 10,0 kW/t na lince R8, 5,6 kW/t na ostatních linkách v závislé trakci a 4,0 kW/t v nezávislé trakci, kde tato hodnota představuje měrný trakční výkon, tj. podíl trvalého výkonu hnacího vozidla/jednotky (uváděného výrobcem vozidla) a hmotnosti příslušné celé soupravy vlaku ve službě, se všemi místy k sezení obsazenými cestujícími.

Vybavení vozidel

Vozidla určená pro provoz na linkách Souboru linek R8, R12 a R13 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 všech úsecích, kde budou provozovány,
- s výjimkou výluk napájení a obdobných nepravidelností být vedena hnacím vozidlem v elektrické trakci s výjimkou úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník,
- být vybavena zařízením umožňujícím jízdu pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače European Train Control System (ETCS) nejpozději v okamžiku, kdy je v pojížděném úseku zaveden provoz výhradně pod dohledem tohoto zabezpečovače,
- 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,
- všechny nástupní dveře pro cestující musí být vybaveny systémem stranově selektivního blokování dveří, jejichž odblokování provádí strojvedoucí nebo jiný člen vlakového doprovodu,
- všechny vlaky musí umožnit cestování ve 2. vozové třídě a 1. vozové třídě s vyšším přepravním standardem; požadavek na 1. třídu se nevztahuje na vlaky linky R12 v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk,

- každý cestující ve vlaku musí mít možnost využít WC, přičemž je požadováno jedno WC na nejvýše 100 míst k sezení ve vlaku; každé WC musí být vybaveno uzavřeným systémem pro odpadní vodu,
- pro přepravu imobilních osob na invalidním vozíku musí být v každém vlaku zajištěna alespoň dvě (2) místa; nástup a výstup imobilních osob na invalidním vozíku musí být zajištěn ve všech stanicích a zastávkách, kde mají tyto osoby zajištěn přístup na nástupiště; v každém vlaku musí být k dispozici alespoň 1 bezbariérově dostupné WC, využitelné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- v každém voze podle této Smlouvy musí být dostupné Wi-Fi připojení s přístupem k internetu.

2. Průzkum trhu s ohledem na předpokládaná vozidla

2.1 Dostupnost užitých vozidel na trhu

S ohledem na krátkou dobu trvání smlouvy a předpokládaný provozní koncept lze předpokládat provoz užitých vozidel, i když ani nasazení zcela nových souprav není objednatelem vyloučeno. Objednatelem stanovené kvalitativní požadavky plní zároveň velká část vozidel, provozovaných na odpovídajících výkonech v současné době. Na lince R13 navíc z důvodu naplnění dotačních podmínek zajistí velkou část výkonů elektrické jednotky řady 660 a 661, které jsou již na této lince v provozu od roku 2015, provoz linky R13 je tudíž z hlediska potřeby vozidel do značné míry zajištěn. U těchto vozidel je smluvně zajištěno, že pokud bude pro provozování vybrán jiný dopravce, bude muset stávající vlastník, jímž jsou České dráhy, a.s., tato vozidla nově vybranému dopravci předat. Na ostatních dvou linkách jezdí v současnosti různí dopravci, jejichž vozidlový park ale podmínkám nabídkového řízení z velké části vyhoví. Na lince R8 toto platí zejména pro vozy řad Amz a Bpmz dopravce Regiojet, na lince R12 jsou provozována vyhovující vozidla řad Bd276 a ABpee 347. Z hnacích vozidel jsou na linku R12 nasazovány lokomotivy řady 362 ČD, dopravce Regiojet nasazuje na linku R8 lokomotivy řady 388 RJ (Alstom Traxx), přičemž všechna dnes nasazovaná vozidla nejsou s podmínkami připravovaného nabídkového řízení v zásadním rozporu. I velká část dalšího vozidlového parku, který jezdí na dopravních službách na jiných linkách dálkové dopravy, požadavkům nabídkového řízení vyhoví.

I v dalším období lze očekávat provoz klasických souprav s lokomotivou, už s ohledem na skutečnost, že v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník bude potřeba hnacích vozidel nezávislé trakce a ve stanici Zábřeh na Moravě bude i nadále potřeba výměny hnacího vozidla. V tomto segmentu existuje na evropském trhu velké množství osobních vozů unifikovaného typu, pořizovaných v 70.-90. letech všemi železničními správami západní Evropy, které jsou v posledních letech z provozu u původních dopravců vyřazovány a přecházejí k jiným dopravcům. Jedná se například o vozy původních rakouských řad Amz a Bmz, které jsou již v provozu i u řady českých dopravců. Rovněž v segmentu lokomotiv elektrické trakce existuje na trhu široká nabídka dvousystémových vozidel unifikovaných typů světových výrobců (např. Siemens Vectron nebo Alstom Traxx), v úvahu ale přicházejí i starší lokomotivy (např. výrobce Škoda). Samozřejmě nelze vyloučit, a není to ani zájem objednatele, použití jiných vozidel, ať už určených pro dálkovou dopravu z aktuálního provozu větších evropských dopravců, tak i vozidel původně regionálního charakteru, uvolněných z provozu probíhajícími zadávacími procedurami v různých evropských zemích, zejména pak v Německu.

2.2 Efektivní a nediskriminační přístup k užitým vozidlům na trhu

Lze konstatovat, že s ohledem na velké množství a dostupnost ojetých vozidel v západní Evropě mají všichni potenciální uchazeči nediskriminační přístup k těmto vozidlům a někteří z nich již některými vhodnými vozidly disponují. Podmínky zadávacího řízení ale umožňují plnění smlouvy o veřejných

službách širokému okruhu v úvahu připadajících vozidel různého původu a provedení, čímž je v odpovídající míře zajištěna rovnost soutěže pro všechny účastníky.

2.3 Dostupnost nových vozidel na trhu

V rámci této zprávy nebyla situace na trhu s novými vhodnými vozidly zjišťována, protože objednatel nepředpokládá, že by dopravci s ohledem na dobu trvání smluvního vztahu, brzký začátek plnění a celkově přechodný charakter uzavřené smlouvy o veřejných službách, k pořízení nových vozidel přistoupili. Provoz nových vozidel ale podmínky zadávací dokumentace nijak nevylučují a lze si představit, že si dopravce např. nová trakční vozidla s univerzálním uplatněním pořídí. Lokomotivy požadovaného charakteru má v nabídce každý velký dopravce, zejména výrobci Siemens a Alstom vyrábějí vhodné lokomotivy ve velkých sériích a lze tedy konstatovat jejich dostupnost.

2.4 Efektivní a nediskriminační přístup k novým vozidlům na trhu

Průzkumem trhu bylo zjištěno, že vzhledem k brzkému zahájení účinnosti smlouvy o veřejných službách nelze očekávat dodávku nových vozidel, která již nejsou schválena pro provoz na území ČR, zároveň je časově obtížně představitelné, že by v požadované době pořídil dopravce zcela nový vozidlový park pro veškerý rozsah požadovaných výkonů. Objednatel však předpokládá, že budou-li v rámci Souboru linek R8, R12 a R13 nová vozidla provozována, bude se jednat jen o dílčí část celkového vozidlového parku a v tom případě problémy s přístupem k takovým vozidlům dopravcům nevznikají.

Objednatel předpokládá, že dopravci pořídí vozidla do vlastního majetku, s určitými omezení smlouva o veřejných službách umožní i dlouhodobý pronájem potřebných železničních vozidel, přičemž lze konstatovat, že na území EU trh pronajímání železničních vozidel specializovanými společnostmi, pro něž je leasingová činnost hlavním předmětem podnikání, velmi rozvinutý.

Ministerstvo dopravy předpokládá, že náklady na pořízení vozidel budou tvořit součást výchozího finančního modelu, obsahově blízkému modelu podle vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Odpisy předpokládaných vozidel, popř. finanční náklady spojené s leasingem vozidel tak budou tvořit součást základny pro výpočet kompenzace.

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 linek R8, R12 a R13 je zajištěn. Zvláštní opatření objednatele proto nejsou v této věci nutná.