

Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel na linkách Ex7 a R11, R17 a R31

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 Ex7 Praha – České Budějovice – Summerau/Český Krumlov, R11 Brno – Jihlava – České Budějovice, R17 Praha – Tábor – České Budějovice/České Velenice a R31 České Budějovice – Plzeň, společně bude tento soubor výkonů v dálkové a nadregionální dopravě označen jako „Soubor Jih“. 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. Takové hodnocení zohlední, 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. Z toho důvodu bude níže uvedená hodnotící zpráva zveřejněna na úřední desce Ministerstva dopravy.

1. Popis předpokládaných vozidel

Na základě aktuálního stavu přípravy nabídkového řízení pro Soubor Jih 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 navíc předpokládá provoz již použitých vozidel, která mohou být nejrůznějšího charakteru, a proto závazně určil pouze základní parametry požadovaných vozidel.

Zatímco linka Ex7 představuje v části své trasy linku prvního přepravního segmentu, navíc s mezinárodním přesahem do Rakouska, linky R11, R17 a R31 představují typické linky druhého přepravního segmentu.

Konfigurace vozidel

Vozidla budou rozdělena podle kapacity na kmenové soupravy a pravidelné posily. V současné době se předpokládá, že kapacita každé takové kmenové soupravy bude pro linku Ex7 alespoň 260 míst k sezení, pro linku R17 270 míst k sezení, tedy ekvivalent pěti vozů klasické stavby. zatímco pro linky R11 a R31 bude alespoň 210 míst k sezení, tedy ekvivalent čtyř vozů klasické stavby. 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 předpokládá, že by pravidelné posily měly být nasazeny na linku Ex7 a R11 v souhrnném objemu alespoň 420 míst k sezení, tedy ekvivalent sedmi vozů klasické stavby, na linku R17 vozidla v souhrnném objemu alespoň 840 míst k sezení, tedy ekvivalent 14 vozů klasické stavby a na linku R31 vozidla v souhrnném objemu alespoň 180 míst k sezení, tedy ekvivalent tří vozů klasické stavby.

Nejvyšší povolené stáří vozidel

V nabídkovém řízení budou poptávána veškerá 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 střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz umožnit jízdu vlaků linky Ex7 rychlostí alespoň 160 km/h, vlaků linek R11 a R17 rychlostí alespoň 140 km/h a linky R31 rychlostí alespoň 120 km/h,
- při napájení stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV musí umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 140 km/h a
- při jízdě v nezávislé trakci umožnit jízdu vlaků rychlostí alespoň 100 km/h.

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, jakož i v případě linky Ex7 na trakční soustavě provozované v Rakouské republice. Doplňkově budou poptávána též vozidla 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 Jih 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 předemětných úsecích drah,
- s výjimkou výluk napájení a obdobných nepravidelností být vedena hnacím vozidlem v elektrické trakci v úsecích drah Praha – České Budějovice – Summerau, Plzeň – České Budějovice a Veselí nad Lužnicí – Jihlava,
- být vybavena zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách vybavených národním vlakovým zabezpečovačem pojíždí-li takové dráhy,
- 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,
- umožnit jízdu vlaků linky Ex7 v rychlostním profilu s nedostatkem převýšení $l=130$ mm
- 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 v závislé trakci pro linku Ex7 nejméně 10 kW/t, pro linky R11, R17 a R31 5,5 kW/t a v nezávislé trakci shodně pro všechny linky 3,5 kW/t, 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; pravidelné varianty řazení jsou ty, které se podle plánu pravidelného řazení opakují alespoň jednou týdně.

2. Průzkum trhu s ohledem na předpokládaná vozidla

2.1 Dostupnost použitých vozidel na trhu

S ohledem na krátkou dobu trvání smlouvy a předpokládaný provozní koncept lze předpokládat provoz ojetých 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. Z trakčních vozidel se jedná například o vozidla řad 362 a 380 dopravce České dráhy, a.s., které v současné jezdí na linkách Ex7 a R17 jakož trakční vozidla jiných dopravců působících v České republice. Z netrakčních vozidel odpovídají zadávací dokumentaci například rekonstruované vozy řad Bdmpee233, Bbdgmee236 a Aee140, stejně jako původem rakouské vozy řady Bmz226 používané v současné době na kmenových soupravách vlaků na linkách Ex7 a R17. I velká část dalšího vozidlového parku, který jezdí na dopravních službách v dálkové dopravě požadavkům nabídkového řízení vyhoví.

I v dalším období lze čekat provoz klasických souprav s lokomotivou, už s ohledem na skutečnost, že dílčí úseky všech dotčených linek s výjimkou linky R31 jsou provozovány v nezávislé trakci, řešení v podobě trakční jednotky pro celou požadovanou trasu linky by tak vedlo pravděpodobně ke zvýšení nákladů. V tomto segmentu existuje na evropském trhu velké množství vozidel 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 alternativním dopravcům. Jedná ne například o vozy původních rakouských řad Amz a Bmz, které jsou již v provozu i u některých českých dopravců. Těchto vozů je k dispozici mnoho set kusů a jsou proto v dostatečném počtu dostupné i pro potřeby nabídkového řízení Souboru Jih. Samozřejmě nelze vyloučit, a není to ani zájmem 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 nabídkovými řízeními v různých evropských zemích, zejména pak v Německu.

2.2 Efektivní a nediskriminační přístup k použitým 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 vhodnými vozidly disponují. Vyhovující vozidla, provozovaná na dotčených linkách dnes, jsou sice výhradně ve vlastnictví stávajícího dopravce České dráhy, a.s. a jiný dopravce nemá k těmto vozidlům přístup, podmínky zadávacího řízení ale umožňují plnění smlouvy o veřejných službách širokému okruhu v úvahu připadajících vozidel různého původu a provedení, čímž je 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 pořizování 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 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 Jih 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 Jih je zajištěn. Zvláštní opatření objednatele proto nejsou v této věci nutná.