

Výchozí podmínky

Objednatel předpokládá využití vozidel především na těchto linkách na vlacích kategorie Os/Sp:

- Plzeň – Domažlice město (od 12/2030);
- Heřmanova Huť – Nýřany – Rokycany – Příkosice (od 12/2030);
- Nezvěstice – Příkosice s možností propojení s linkou Heřmanova Huť – Nýřany – Rokycany – Příkosice (od 12/2033);
- Bezručovice – Plzeň – Radnice (od 12/2033);
- Plzeň – Klatovy – Železná-Ruda Alžbětín (vybrané spoje ve vybraných dnech, od 12/2033, pro možné nasazení se předpokládá elektrizace přinejmenším trati Klatovy – Hamry-Hojsova Stráž).

Objednatel předpokládá pořízení vozidel v následujících počtech:

- k zahájení plnění smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti od 12/2030 6ks BEMU dle specifikací uvedených v sekci „Požadavky na vozidla“,
- dalších 6 ks BEMU dle specifikací uvedených v sekce „Požadavky na vozidla“ k 12/2033.

V období 12/2030–12/2033 tak předpokládá objednatel v rámci smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti zasmluvněných 6 ks vozidel, od 12/2033 do konce plnění celkem 12 ks vozidel.

Dopravce pořídí všechna vozidla do svého vlastnictví a v rámci jejich pořízení dodrží všechny podmínky požadované pro čerpání finanční podpory z programu TRANSGov č. 1/2024 a to jak u vozidel pořízených k 12/2030, tak vozidel pořízených k 12/2033 (s ohledem na možné vypsání dalšího návazného obdobného dotačního programu a možnost čerpat finanční podporu, což by objednatel případně dále upřesnil). U vozidel pořízených k 12/2030 i 12/2033 bude zajištěna technická komonality v míře zajišťující zcela plynulý provoz a operativu (vozidla budou vzájemně zastupitelná, budou splňovat specifikace uvedené v sekci „Požadavky na vozidla“ a bude je možné v provozu např. vzájemně spřahovat bez ohledu na skutečnost, zda vozidlo bylo připraveno k nasazení v termínu 12/2030 nebo 12/2033).

Dopravce bude povinen do zadávacího řízení postupem podle ZZVZ na výběr dodavatele vozidel určených k plnění závazku dle smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti stanovit následující podmínky¹ a tyto podmínky musí vymáhat, tj. v případě, že budou naplněny podmínky pro vyloučení účastníka ze zadávacího řízení, bude povinen dopravce takového účastníka vyloučit:

Zadavatel v souladu s § 6 odst. 3 ZZVZ stanoví závaznou podmínku, že nabídku není oprávněn podat dodavatel, který má sídlo v Čínské lidové republice nebo Ruské federaci. V případě nabídky podané dodavatelem se sídlem v těchto státech je zadavatel oprávněn účastníka ze zadávacího řízení vyloučit.

Pro určení státu sídla dodavatele, resp. poddodavatele je rozhodující původ dodavatele, jak je specifikován dále. Za původ dodavatele se pro účely tohoto ustanovení považuje:²

1. v případě fyzické osoby stát, jehož je dodavatel státním příslušníkem nebo v němž má právo na trvalý pobyt;

¹ Objednatel požaduje po dopravci stanovení těchto podmínek v souladu s výkladovým stanoviskem Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže s názvem „[Možnost zadavatele definovat účast dodavatele ze třetí země v zadávacím řízení, závěry vyplývající z rozsudku SDEU C-652/22 Kolin](https://uohs.gov.cz/cs/verejne-zakazky/metodicka-cinnost/vykladova-stanoviska-a-metodiky.html)“ dostupném na: <https://uohs.gov.cz/cs/verejne-zakazky/metodicka-cinnost/vykladova-stanoviska-a-metodiky.html>.

² Analogicky k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/1031 ze dne 23. června 2022 o přístupu hospodářských subjektů, zboží a služeb třetích zemí na trhy Unie s veřejnými zakázkami a koncesemi a o postupech na podporu jednání o přístupu hospodářských subjektů, zboží a služeb Unie na trhy třetích zemí s veřejnými zakázkami a koncesemi (nástroj pro mezinárodní zadávání veřejných zakázek).

2. v případě právnické osoby: (i) stát, podle jehož právních předpisů je právnická osoba zřízena nebo jinak organizována a na jehož území vyvíjí významnou podnikatelskou činnost; (ii) pokud právnická osoba nevyvíjí významnou podnikatelskou činnost na území státu, podle jehož právních předpisů je zřízena nebo jinak organizována, je původem právnické osoby původ osoby nebo osob, které mohou na tuto právnickou osobu přímo či nepřímo vykonávat dominantní vliv na základě toho, že tuto právnickou osobu vlastní nebo v ní mají finanční účast, či na základě pravidel, podle nichž se tato právnická osoba řídí.

Má se za to, že osoba nebo osoby vykonávají na právnickou osobu dominantní vliv, pokud přímo či nepřímo:

- drží většinu upsaného základního kapitálu této právnické osoby;
- kontrolují většinu hlasovacích práv spojených s účastí v této právnické osobě; nebo
- mohou jmenovat více než polovinu členů jejího správního, řídicího nebo dozorčího orgánu.

Pokud nabídku podává společně více dodavatelů a alespoň jeden z těchto dodavatelů má původ ve třetím státu (Čínské lidové republiky nebo Ruské federaci), který nesplňuje výše stanovené podmínky podle § 6 odst. 3 ZZVZ, považuje se celá nabídka tohoto sdružení dodavatelů za nabídku dodavatele ze třetího státu (Čínské lidové republiky nebo Ruské federace). To však neplatí, pokud účast takového dodavatele ve sdružení nepřesahuje 15 % hodnoty nabídky podané sdružením a zároveň tento dodavatel neprokazuje splnění kvalifikace, s výjimkou základní způsobilosti podle § 74 ZZVZ a profesní způsobilosti podle § 77 odst. 1 ZZVZ. Hodnotou nabídky se pro účely tohoto ustanovení rozumí celková nabídková cena, přičemž 15% limit se vztahuje k finančnímu podílu konkrétního dodavatele na této nabídkové ceně.

S ohledem na smysl a účel § 6 odst. 3 ZZVZ zadavatel stanoví, že může požadovat (pod sankcí vyloučení účastníka) nahrazení poddodavatele nebo poddodavatelů v případě, že by více jak 50 % celkové hodnoty veřejné zakázky mělo být plněno poddodavatelem nebo poddodavateli se sídlem v Čínské lidové republice nebo Ruské federaci.

Zadavatel může vyloučit účastníka zadávacího řízení, je-li podíl hodnoty dodávek (bez ohledu na další služby, které mohou být předmětem veřejné zakázky, jako například full-service), včetně programového vybavení používaného v zařízeních telekomunikačních sítí, původem z Čínské lidové republiky nebo Ruské federace, určený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie, vyšší než 50 % z celkové hodnoty nabízených dodávek. To neplatí, pokud vyhlášená mezinárodní smlouva uzavřená Českou republikou stanoví jinak. Do podílu dodávek původem ze států uvedených v první větě se nezahrnují dodávky ze států, na které byla rozhodnutím Rady Evropské unie rozšířena oblast působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES.

Požadavky na vozidla

Vlaky kategorie Os/Sp budou vedeny baterioelektrickými jednotkami BEMU.

S ohledem na předpoklad čerpání finanční podpory z programu TRANSGov č. 1/2024³ vozidla musí:

- být schválena pro provoz na železniční síti v ČR podle platných právních předpisů (k termínu zahájení provozu);
- být vybavena příslušným technickým mobilním zařízením, potřebným pro činnost systémů GSM-R a ETCS;
- části vozidel, určené pro přepravu cestujících, být vybaveny klimatizací v prostorách pro cestující; funkce klimatizace musí být ověřena typovou zkouškou dle ČSN EN 14750;
- být vybavena prostředky bezdrátové komunikace, které budou umožňovat cestujícím přístup na internet ve formě Wi-Fi (bezplatné poskytování);
- být vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v dostatečném počtu (detailní informace o počtech viz níže);
- být vybavena elektronickým vizuálním a akustickým informačním systémem pro poskytování informací cestujícím v interiéru;
- být vybavena na bočních stranách vnějším elektronickým vizuálním informačním systémem;
- být vybavena toaletou s uzavřeným systémem minimálně dle platných norem TSI (Technické specifikace pro interoperabilitu), přičemž alespoň jedno WC v soupravě musí být bezbariérově dostupné dle příslušných předpisů TSI; postačuje celkem 1 WC v každé vlakové jednotce;
- být vybavena systémem centrálního zavírání a blokování dveří;
- umožnit a být vybavena pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu.

Současně platí, že:

- alespoň jeden vůz v soupravě vozidel být vybaven pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 4.2.2 „Vozidla“ předpisu TSI pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, toaletou minimálně dle platných norem TSI, přičemž alespoň jedno WC v soupravě musí být bezbariérově dostupné dle příslušných předpisů TSI (celkem postačuje 1 WC v každé vlakové jednotce);
- přípustné jsou pouze toalety s uzavřeným systémem.

K těmto parametrům objednatel dále upřesňuje tyto požadavky:

- vozidla budou označena prvky povinné publicity v souladu s jejími pravidly (pokud to bude dotační program vyžadovat);
- vozidla budou vybavena zásuvkami s napětím 230 V vč. USB-A a USB-C portu pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 2 místa k sezení (s výjimkou sklopných sedaček; jako jedna zásuvka se počítá jedna zdířka na 230 V + jeden USB-A port + jeden USB-C port zároveň);
- vozidla budou vybavena vnějším elektronickým vizuálním informačním systémem nejen na bocích, ale také na čelech vozidla;
- systém centrálního zavírání a blokování dveří bude ovládán ze stanoviště strojvedoucího.

Dále budou splněny následující požadavky:

- je požadováno **6 ks baterioelektrických jednotek (BEMU) od 12/2030 a dalších 6 ks baterioelektrických jednotek (BEMU) od 12/2033 (tj. od 12/2033 celkem 12 ks baterioelektrických jednotek (BEMU))**, každá s počtem míst k sezení alespoň 130, s možností přepravy vždy přinejmenším 2 invalidních vozíků a současně nejméně 2 dětských kočárků, nebo nejméně 10 jízdnicích kol (pro vyloučení pochybností tak platí, že prostor

³ <https://sfzp.gov.cz/dokumenty/detail/?id=4885>.

musí umožnit vždy přinejmenším přepravu 2 invalidních vozíků a současně 2 dětských kočárků, nebo 2 invalidních vozíků a současně 10 jízdnic kol);

- nejméně 25 % sedadel z celkového počtu všech míst k sezení musí být v uspořádání proti sobě, nejvýše 30 % sedadel z celkového počtu všech míst k sezení může být sklopných;
- rozteče sedadel jsou požadovány nejméně 1 700 mm při uspořádání proti sobě, 800 mm při uspořádání za sebou;
- uspořádání je velkoprostorové, volně průchozí oddíly s možností jednoho vymezeného oddílu ticha pro minimálně 8 a maximálně 20 cestujících (oddíl oddělen přinejmenším průhlednou zástěnou a dveřmi od sousedních oddílů);
- maximální délka jednotky je 60 m;
- jednotka bude schopna napájení elektrické trakce 25 kV, 50 Hz AC;
- jednotka bude schopna dojet v režimu jízdy mimo trolejové vedení (tj. při napájení z akumulátoru) alespoň 80 km;
- životnost baterie mezi cykly výměn bude alespoň 10 let při zachování garantovaného dojezdu 80 km;
- při dobíjení přímo z trakčního vedení (25 kV 50 Hz) bude umožněno dobít baterii ze stavu 10 % kapacity na 90 % kapacity do 30 minut, a to jak v režimu jízdy, tak v případě stání;
- jednotky budou splňovat přechodnost stanovenou Správou železnic, státní organizací na tratích, kde je v rámci smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti vyžadován jejich provoz – objednatel předpokládá k datu zahájení plnění na všech traťových úsecích, kde budou vozidla v provozu, přinejmenším třídu traťového zatížení C2 (dle starého národní značení ČR), s výjimkou traťového úseku Chrást u Plzně – Radnice – B2,
- jednotky umožní garanci nízkopodlažnosti – budou obsahovat alespoň 40 % nízkopodlažní plochy;
- nástupní prostor musí být oddělen (alespoň částečně, tj. přinejmenším průhlednou zástěnou s volným průchodem) od prostoru s místy k sezení (netýká se sklopných sedadel);
- pouze jednotná 2. vozová třída;
- maximální rychlost jednotky alespoň 160 km/h, v případě jízdy z akumulátoru (traťové úseky bez trakčního vedení) alespoň 120 km/h;
- jednotka musí splňovat závazné normy a technické specifikace interoperability TSI;
- jednotky umožní využití rychlostního profilu V_{130} ;
- jednotka bude dosahovat takový měrný výkon, který umožní bezproblémové dosažení jízdnic dob v rámci požadované dopravní koncepce;
- maximální technologická doba při změně směru jízdy jednotky (a to i v případě, že dochází ke změně čísla vlaku) bude 3 minuty; v případě spřažení dvou jednotek se doba zvyšuje na 4 minuty; v případě spřažení tří jednotek se doba zvyšuje na 5 minut;
- u jednotek musí být centrální a individuální zavírání dveří z každé strany (a musí umožnit otevření dveří pouze na té straně, kde je nástupiště), umožňující dobu otevření a zavření dveří max. 15 sekund od zastavení do rozjezdu jednotky v případě, že nevystoupí žádný cestující;
- šířka dvoukřídlých dveří (min. 1 300 mm) musí odpovídat alespoň dvěma nástupním proudům pro zabezpečení pohodlného výstupu a nástupu osob;
- výška vstupu do jednotek je úroňová z nástupišť výšky 550 mm nad TK;
- na každé straně jednotky musí být alespoň 3 ks dvoukřídlých vstupních dveří, technologie umožní v případě potřeby odblokování pouze prvních dveří jednotky ve směru jízdy, v případě vyššího počtu dveří musejí být povinně 3 ks dveří dvoukřídlých na každé straně a další dveře mohou být již jednokřídlé se světlostí odpovídající nejméně jednomu proudu osob;
- souprava musí být pneumaticky vypružená a vybavena elektrodynamickými brzdami, s rekuperací a možností dobíjení trakční baterie při brzdění (v případě, že není odběr proudu z trakčního vedení); brzdy musí plnit následující parametry:
 - pneumatická samočinná kotoučová brzda (pro případ odtahu ovládanou z hlavního potrubí);

- elektropneumatická brzda.

- maximální čas do plné funkčnosti jednotky/jednotek při jejich spojení či rozpojení je 3 minuty (spojením a rozpojením je v tomto případě myšleno posílení nebo zeslabení soupravy právě o jednu jednotku);
- pomocné spřáhlo na nouzové spojení jednotek s vozidlem bez automatického spřáhla je součástí vybavení vozidla;
- jednotky musí umožňovat vícečlenné řízení, a to až tří jednotek v soupravě;
- na vnější straně vozidla bude vyhrazen prostor pro logo objednatele;
- jednotky musí být vybaveny systémem umožňujícím on-line sledování polohy vozidla a automatickou sčítací technologii cestujících v prostoru dveří s přenosem dat do dispečinku IDPK;
- informační systém jednotky vč. vlakového rozhlasu pro informování cestujících musí být uzpůsoben pro ovládání jak vlakvedoucím, tak strojvedoucím (je možné splnit i přístupem k možnosti využití vlakovému rozhlasu či zadání dopravních informací do informačního systému vlakovým doprovodem na zadním stanovišti jednotky ve směru jízdy);
- vnitřní i vnější informační systém bude určen především pro označení vlaku jeho konečnou stanicí a dále pro zobrazování aktuálního času, zóny, čísla linky, směru jízdy, následující zastávky, případně dalších dopravních informací včetně zobrazení informací z dispečinku IDPK;
- jednotky budou vybaveny dostatečným počtem tlačítek pro zastavení „Na znamení“ (přínejmenším deset tlačítek v každé jednotce; rozmístění bude odsouhlaseno objednatelem v rámci schválení finální podoby interiéru; v případě dveří může být tlačítko „Na znamení“ sloučeno s tlačítkem umožňujícím otevírání a zavírání dveří);
- každé vozidlo bude vybaveno schránkou na informační materiály;
- vozidlo musí umožňovat úroňový nástup z nástupiště o výšce 550 mm nad temenem kolejnice; alespoň u jednoho páru dveří na každé straně jednotky vedoucí do multifunkčního oddílu musí být instalováno zařízení umožňující nástup i výstup cestujících na vozíku pro invalidy v případech, kdy není možný přímý nástup z nástupiště/výstup na nástupiště;
- pohodlná sedadla (látkový povrch), s celoplošnou opěrkou zad, s pohodlnou opěrkou hlavy (v případě opěrky hlavy možné koženkové provedení či jiné dle schválení objednatele) a područkami na obou stranách sedáku (područky sklopné, vyjma područek instalovaných u skříně vozidla – ty mohou být pevné i sklopné dle dispozic a zkušeností výrobce vozidla či dopravce; područka mezi sedáky může být řešena jako jedna společná), stolky u sedadel (pod oknem nebo sklopné u sedadel v řadě za sebou);
- područky nebudou instalovány u sklopných sedadel a v případě sedadel přiléhajících na stanoviště strojvedoucího je možné s objednatelem konzultovat alternativní řešení ve smyslu snížení počtu područek u předmětných sedáků dle konkrétního řešení vozidla;
- odpadkové koše nebudou umístěny pod stolek pod oknem, ale na jiných místech (např. na představicích či pod sedadly ve směru do uličky) vždy však nejméně v počtu 1 koš na 8 pevných míst k sezení;
- nad alespoň 80 % míst k sezení (s výjimkou sklopných sedadel) musí být umístěn průhledný odkládací prostor (police) na zavazadla a háčky pro zavěšení oděvu pro každé sedadlo;
- okna v jednotkách musí být pevná s dvojitým zasklením, bezpečnostními determálními skly s tím, že musí mít možnost zastínění přínejmenším 80 % plochy;
- jednotka musí být určena pro provoz ve střeoevropském klimatickém prostředí dle ČSN EN 50 125-1, za předpokladu, že okolní teplota bude v rozmezí -25 až +40°C a relativní vlhkost vzduchu max. 90% při +20°C,
- prostor pro cestující je výhradně nekuřácký,
- na stanovištích strojvedoucího bude instalována kamera, která bude min. v HD kvalitě snímat pohled z vlaku na trať ve směru jeho jízdy. Tento přenos bude přenášen nepřetržitě během jízdy vlaku a jeho pobytu ve stanicích a zastávkách na minimálně jeden monitor/panel min. v HD kvalitě v interiéru pro cestující (záznam bude možné pouštět s určitým časovým zpožděním dle dohody objednatele a dopravce) přenos do oddílu pro cestující bude možné v případě nutnosti přerušit. Pokud technické možnosti vozidla umožňují volný průhled

stanovištěm strojvedoucího, objednatel toleruje zajištění volného průhledu stanovištěm strojvedoucího pro cestující veřejnost bez nutnosti instalace výše uvedených kamer a přenosu do interiéru pro cestující;

- ve vlaku bude k dispozici dohledový kamerový systém; systém musí umožnit dlouhodobé uchování záznamů (objednatel předpokládá požadavek na alespoň 336 hodin od jejich pořízení);
- kompletní řešení interiéru vozidla podléhá před zahájením jeho výroby schválení objednatelem;
- barevné řešení vzhledu vozidla bude provedeno v souladu s grafickým manuálem objednatele – Plzeňského kraje.