

Plzeňský kraj jako objednatel (dále též jako „**Objednatel**“) v rámci budoucího nabídkového řízení veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek BEMU“ (dále jen „**nabídkové řízení**“) obdržel od výrobce kolejových vozidel společnosti Stadler Praha s.r.o., se sídlem Praha 5 - Radlice, Kutvirtova 339/5, PSČ 15000, IČO: 28981090 (dále jen „**společnost Stadler**“), ze dne 25. 1. 2026 dokument s názvem „Vyjádření společnosti Stadler k předběžné tržní konzultaci“ (dále jen „**Vyjádření**“).

Vyjádření je reakcí společnosti Stadler na uveřejnění a obsah dokumentu „Závazné požadavky na vozidla pro budoucí nabídkové řízení VZ PK – BEMU“ ze dne 5. 1. 2026 (dále jen „**Závazné požadavky objednatele**“).¹

Společnost Stadler v rámci Vyjádření uvádí ve vztahu Závazným požadavkům objednatele mj. následující.

„K modelu BEMU RS Zero“

Společnost Stadler vyvinula pro účely regionálních tratí speciální produktovou řadu s názvem „BEMU RS Zero“. Toto vozidlo bylo konstrukčně vyvinuto tak, že dokáže časově vylepšit požadovaný provozní plán i bez nutnosti využití maximální traťové rychlosti, a to díky své lehké konstrukci a trakční vybavenosti, které umožňují větší zrychlení. Díky své nízké hmotnosti, a tedy úspornějšímu provozu je toto vozidlo šetrnější vůči opotřebení infrastruktury a se svou nižší spotřebou energie (15-20 %) je ekologičtější a šetrnější k životnímu prostředí, což je jedním z cílů dotačního programu TRANSGov. Dále s ohledem na celý životní cyklus a celkovou údržbu vozidla může tento typ vozidla přinést finanční úsporu řádově v milionech až desítkách milionů na korun na produkt.

Tato jednotka disponuje 140 místy k sezení (tedy vyšší kapacitou, než která je stanovena v Závazných požadavcích objednatele), přičemž dojezd v nezávislé trakci – na baterie je až 140 km (v závislosti na druhu trati). **Její maximální rychlost však činí 120 km/h, a to jak při jízdě pod trakčním vedením, tak při jízdě z akumulátoru.**

„K modelu FLIRT Akku“

Společnost Stadler dále nabízí produktovou řadu s názvem „**FLIRT Akku**“, která dle vyjádření společnosti Stadler patří mezi nejrozšířenější řešení bateriových elektrických jednotek (BEMU) v evropském prostoru.

¹ https://ezak.cnpk.cz/document_download_131152.html

Tato modelová řada dosahuje maximální rychlosti 160 km/h při provozu pod trakčním vedením a 120 km/h při provozu z akumulátoru. **Její kapacita ovšem činí pouze 110 - 125 míst k sezení (s ohledem na poměry pevných/sklonných sedaček, multifunkční prostory), a to díky rozdílným konstrukčním vlastnostem, které na druhou stranu znamenají zásadně nižší náklady na údržbu vozidla.**

Společnost Stadler uvádí, že výše uvedené modelové řady tedy nesplňují současně Závazné požadavky objednatele, a to co do:

- minimálního počtu míst k sezení - 130;
- maximální rychlosti jednotky alespoň 160 km/h v režimu jízdy z akumulátoru (na traťových úsecích bez trakčního vedení) alespoň 120 km/h.²

To považuje společnost Stadler za „naprosto neodůvodněné omezení hospodářské soutěže a porušení péče řádného hospodáře při vynakládání veřejných prostředků“.

V návaznosti na výše uvedené společnost Stadler žádá o úpravu alespoň jednoho z klíčových technických parametrů tak, aby zadávací podmínky splňoval alespoň jeden z modelů BEMU RS Zero nebo FLIRT Akku, a to buď snížením požadavku na maximální rychlost jednotky na 120 km/h, nebo úpravou požadavku na minimální počet míst k sezení na úroveň 121.

Společnost Stadler dále poukazuje na další dva „problematické“ technické požadavky v Závazných požadavcích objednatele, a to:

- nástupní výšku do vozidla;
- schválení vozidel pro provoz;

K problematice nástupní výšky do vozidla uvádí, že v rámci Závazných požadavků objednatele je stanoven úrovnový nástup do vozidla z nástupiště ve výšce 550 mm a zároveň zařízení pro nástup vozíčkářů v případě, kdy přímý nástup z nástupiště možný není, přičemž dle Společnosti Stadler si tyto požadavky vzájemně odporují – není dle ní zřejmé, jak má cestující na vozíku v běžném provozu nastupovat mimo nástupiště, což je z pohledu bezpečnosti neakceptovatelné.

K problematice schválení vozidel pro provoz dále uvádí, že Závazné požadavky objednatele požadují schválení vozidel pro provoz na celé železniční síti v ČR, což automaticky znamená povinnost instalace zabezpečovacího systému LS vedle již povinného ETCS. Požadavek na LS je však neodůvodněný, protože tento systém je

² Společnost Stadler uvádí, že dotčené požadavky Objednatel stanovil „navzdory tomu, že měl k dispozici v rámci PTK jak výše uvedené parametry, tak řádné vysvětlení k důvodům konstrukce i způsobu využití obou produktových řad“.

provozován pouze na omezené části sítě, je postupně utlumován a cílem správce infrastruktury je jeho úplné nahrazení systémem ETCS.³

Objednatel k obsahu Vyjádření uvádí následující.

K rychlosti jednotky alespoň 160 km/h

Objednatel uvádí, že tento parametr byl zvolen s ohledem na vedení linek v traťovém úseku Rokycany – Plzeň, kde by nasazení vozidel s nižší rychlostí nedovolilo využití plného rychlostního profilu trati. Nadto vozidla s nižší maximální rychlostí nemusí umožnit konstrukci rovnoběžného jízdního řádu a jejich jízda by tak odčerpávala vyšší část kapacity dráhy, než je nezbytně nutné.

Objednatel dále poukazuje na to, že v rámci zamýšleného zajištění vozidel i na traťový úsek Plzeň – Domažlice se předpokládá postupné otevírání modernizovaných traťových úseků rovněž s traťovou rychlostí 160 (200) km/h; prvním by měl být úsek Plzeň – Stod. Výrazné zlepšení traťových parametrů se dá očekávat i na zbývajícím úseku trati (dle volby výsledné varianty modernizace). Během celého 30letého životního cyklu vozidel, kdy tato vozidla by dle podmínek programu TRANSGov měla být provozována především na výkonech zajišťovaných Plzeňským krajem – Objednatel, se dá očekávat otevírání dalších úseků s vyšší traťovou rychlostí než 120 km/h. Z výše uvedených důvodů je patrné, že požadavek na $V_{\max} = 160$ km/h byl zvolen s ohledem na maximalizaci využití investice státu do modernizace železničních tratí, a dále i s ohledem na skutečnost, že vozidla budou provozována v poměrně dlouhých úsecích drah celostátních, nejen tedy regionálních drah (na které výrobce Stadler ve své argumentaci v případě modelu BEMU RS Zero výslovně odkazuje),. Opačný přístup, tj. pořízení vozidel, jež nejsou s ohledem na svou konstrukci schopna traťovou rychlost využít, by mařil veřejné finanční prostředky vynaložené do modernizace infrastruktury, a to i s přehlednutím k aspektu efektivního využití plánované dotační podpory u významné části vozidel. Objednatel navíc v této věci musí zvážit i skutečnost, že s ohledem na předpokládanou dotační podporu je povinen provozovat vozidla na jím zajišťovaných výkonech 30 let; mj, i z toho důvodu musí požadovat tomu poplatné a odpovídající parametry vozidel – ta mohou být následně nasazena v průběhu 30 let i na jiných výkonech, kde bude rychlost vyšší než 120 km/h využitelná.

Lze tak uzavřít, že na dotčený požadavek není možné nahlížet jako na svévolný či účelově diskriminační, ale naopak jako na odůvodněný a legitimní.

K problematice minimálního počtu sedadel

³ Požadavek na celostátní schválení je dle společnosti Stadler navíc neadekvátní vzhledem k tomu, že zamýšlený provoz je omezen na Plzeňský kraj. Instalace systému LS by tak vedla pouze ke zbytečnému navýšení pořizovací ceny vozidel i nákladů na jejich údržbu, aniž by přinesla reálný provozní přínos.

Objednatel uvádí, že v rámci přípravy Závazných požadavků objednatele (a před vyhodnocením závěrů předběžných tržních konzultací, dále též jen jako „**PTK**“) pracoval původně s požadavkem na obsaditelnost vozidel ve výši min. 140 sedadel, který byl odvozen od přepravních potřeb v regionu při zohlednění dané provozní koncepce a charakteru území, kde se provoz vozidel předpokládá (významná část výkonů v plzeňské aglomeraci, kde se dá očekávat pozitivní demografický vývoj).⁴

Na základě provedených PTK provedl Objednatel snížení na 130 sedadel, což je parametr, který považují za splnitelný všichni výrobci, kteří se účastnili PTK, kromě společnosti Stadler (pokud jde o vozidlo modelové řady „FLIRT Akku“). Objednatel tak upravil Závazné požadavky objednatele s cílem zajistit co možná nejširší hospodářskou soutěž, a to i na úrovni veřejných zakázek na výběr výrobců kolejových vozidel (tedy nejenom nabídkových řízení na výběr samotných dopravců).

Objednatel zvolil dotčený požadavek na počet sedadel ve výši 130 s ohledem na to, že by nižší počet měl jednoznačně negativní dopad na celkovou nabízenou přepravní kapacitu a znemožnil by Objednatelům požadovanou rezervu v obsaditelnosti pro předpokládané navýšení poptávky po přepravě při plánované provozní koncepci (vč. plánovaných oběhů vozidel), kterou lze sledovat na jiných linkách, stejně jako v dalších krajích, kde je cestujícím nabídnuto nové vozidlo, kratší cestovní doby a atraktivní provozní koncept.

K tomu Objednatel dále uvádí, že poptávaná vozidla BEMU mají na tratích, které jsou předmětem nabídkového řízení, nahrazovat dosavadní vozidla stávajícího dopravce právě s kapacitou 120 míst k sezení (částečně i vozy klasické stavby jako ještě kapacitnější soupravy, což u části vlaků v provozním souboru bude řešit Objednatel zdvojováním jednotek ve špičkových časech). Navýšení kapacity ze 120 na 121 míst ve většině uvažovaných případů, tedy toliko o pouhé jedno místo k sezení, by v praktické rovině nepředstavovalo jakékoliv relevantní zvýšení kapacity. S ohledem na očekávaný významný rozvojový potenciál dotčených lokalit a s tím související poptávku po dopravě Objednatel dospěl k závěru, že nastíněný nárůst (ze 120 na 121) se jeví z dlouhodobého hlediska dopravní obslužnosti jako neudržitelný/neakceptovatelný.

Požadavek na alespoň 130 míst je pro Objednatele zásadní, jelikož při předpokládaném nárůstu poptávky po přepravě jsou zde oprávněné obavy z nepostačující kapacity jednotlivých spojů. To by mohlo vyústit v potřebu posilování spojů o další vlakové jednotky, s nimiž současné oběhy nepočítají a které by bylo třeba zajistit mj. i bez možnosti čerpání dotace.

⁴ Viz mj. otázka E38 v rámci PTK: „Je při udržení minimálního počtu míst k sezení (140) možné nabízet dále kapacitu pro přepravu alespoň 12 jízdních kol a 2 dětských kočárků (kočárky mohou být umístěny v místě pro kola a kola v místě pro kočárky, kola nebo kočárky nesmí být umístěny v místě stání pro invalidní vozíky)? Jakým způsobem jsou jízdní kola umístěna?“

Lze tak shrnout, že na dotčený požadavek na 130 sedadel není možné nahlížet jako na svévolný či účelově diskriminační, ale naopak jako na odůvodněný a legitimní.

K problematice nástupní výšky do vozidla

Objednatel k obsahu Vyjádření v této věci uvádí, že požaduje zajištění plné provozní kompatibility vozidel s infrastrukturou železničních tratí v Plzeňském kraji, což zahrnuje provoz u nástupišť s výškou 550 mm nad TK i u úrovnových nástupišť s výškou 200–250 mm nad TK. Vzhledem k předpokládanému životnímu cyklu vozidel v délce 30 let a s tím souvisejícím závazkům vyplývajícím z dotačního programu TRANSGov, které vyžadují flexibilitu dislokace jednotek v rámci celého kraje, nelze garantovat sjednocení výšky nástupních hran ve všech stanicích a zastávkách na jednotných 550 mm nad TK.

Závazné požadavky objednatele stanoví, že: „vozidlo musí umožňovat úrovnový 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“. Objednatel v požadavku neidentifikuje společností Stadler tvrzený vzájemný rozpor.

Konkrétní technické a konstrukční řešení naplňující tyto požadavky Objednatele je pak předmětem dohody mezi výrobcem vozidla a dopravcem.

K problematice schválení vozidel pro provoz

Objednatel uvádí, že v současnosti je národní vlakový zabezpečovač zaveden v úsecích Praha – Plzeň – Stod a Plzeň – Cheb. Postupný přechod na výhradní provoz ETCS v Plzeňském kraji proběhne do roku 2029 (dle národního implementačního plánu, nebude-li harmonogram upraven, přičemž v tomto nemá Objednatel jakoukoliv garanci ze strany správce infrastruktury). Ze strany Objednatele není možné zasahovat do schvalovacích procesů na straně povolení provozu vozidel na dané síti. Objednatel má za to, že tato podmínka by měla být řešena zejména na úrovni Drážního úřadu, a nikoliv samotného Objednatele, který v této věci nemá rozhodovací pravomoc.

Závazné požadavky objednatele zabezpečovač LS explicitně nezmiňují, a Objednatel ho tak výslovně ani nepožaduje, nebude-li přímo vyžadován schvalovacími podmínkami, na které ovšem Objednatel nemá vliv.

Obecně lze konstatovat, že Plzeňský kraj přistoupil k přípravě závazných požadavků na vozidla s maximální péčí s tím, že realizoval PTK (předběžné tržní konzultace)

s výrobcí a následně i s dopravci. Závazné požadavky na vozidla byly připraveny ve spolupráci s ČVUT tak, aby naplňovaly budoucí přepravní potřeby v řešené oblasti.

Závěr:

Objednatel se v návaznosti na výše uvedené argumenty rozhodl nepřistoupit k úpravě Závazných požadavků objednatele, které považuje za odůvodněné a legitimní.