

VYJÁDŘENÍ SPOLEČNOSTI STADLER K PŘEDBĚŽNÉ TRŽNÍ KONZULTACI

Identifikační údaje zadavatele

Název zadavatele	Plzeňský kraj
IČO	70890366
Adresa sídla	Škroupova 1760/18 301 00 Plzeň

Identifikační údaje zakázky -PTK

Název zakázky	Předběžná tržní konzultace - ZAJIŠTĚNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE (jednotky BEMU a EMU)
Profil zadavatele	Veřejné zakázky - Plzeňský kraj E-ZAK

Identifikační údaje dodavatele

Společnost	Stadler Praha s.r.o.
Sídlo	Praha 5 - Radlice, Kutvirtova 339/5, PSČ 15000, ČR
IČO	28981090

Krajský úřad Plzeňského kraje

Škroupova 1760/18
301 00 Plzeň

k rukám: Mgr. Dušan Pakandl, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
Mgr. Richard Volín, vedoucí právního úseku Centrálního nákupu Plzeňského kraje

na vědomí: MUDr. Kamal Farhan, hejtman Plzeňského kraje
Mgr. Pavel Čížek, náměstek hejtmána pro oblast dopravy

V Praze, dne 25. 1. 2026

Vyjádření k předběžné tržní konzultaci – Zajištění železniční dopravní obslužnosti na území Plzeňského kraje (jednotky BEMU a EMU)

Vážení,

tímto si dovoluujeme ke zveřejněnému výsledku předběžných tržních konzultací (PTK) k připravované veřejné zakázce s pracovním názvem „**Zajištění železniční dopravní obslužnosti na území Plzeňského kraje (jednotky BEMU a EMU)**“ (viz https://ezak.cnpk.cz/contract_display_12174.html) zaslat naše vyjádření k závazným požadavkům na vozidla pro budoucí nabídkové řízení.

Skupina Stadler patří ke světovým leaderům v dodávkách kolejových vozidel, a zejména pak **v dodávkách bezemisních vozidel** patří aktuálně k celosvětové špičce; v rámci Evropy je **ke konci roku 2024 leader trhu (SCI: 2024)**. Skupina Stadler je zastoupena i **v České republice, kde je v současné době zaměstnáváno cca 300 vysoce kvalifikovaných projektantů, inženýrů a manažerů** s trvale rostoucí tendencí. Pro subdodávky jsou pak využíváni další čeští dodavatelé. Ačkoliv se tedy základna skupiny Stadler nachází ve Švýcarsku, v rámci České republiky je dostatečně silným partnerem se znalostí místních norem, charakteru železničních tratí i potřeb velmi specifického zázemí s jeho výhodami i limity.

V oblasti dodávek **akutrolejových jednotek (BEMU)** jsme s podílem **50 % dodávek leaderem evropského trhu**.

Při vývoji našich produktových řad i vozidel na míru konkrétnímu zákazníkovi vždy dbáme na to, aby kvalita a parametry vozidla odpovídaly charakteru jeho využití a aby celkové náklady životního cyklu vyvažovaly jeho pořizovací cenu. Naše standardizované produktové řady tak vychází z dlouhodobých zkušeností při provozu vozidel na charakterově obdobných tratích – do toho spadá jak vnitřní uspořádání vozidla, tak jeho konstrukční vlastnosti, na které navazují i další parametry – hmotnost (a s tím související akcelerace a spotřeba), maximální rychlost atd.

BEMU RS Zero

Jak jsme dříve uvedli, skupina Stadler pro účely **regionálních tratí** vyvinula **speciální produktovou řadu** s názvem **BEMU RS Zero**. Toto vozidlo bylo konstrukčně vyvinuto tak, že dokáže dokonce 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.

Jednotka **BEMU RS Zero** disponuje **140 místy k sezení**, tedy vyšší kapacitou, než požadují závazné parametry. **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.

FLIRT Akku

Dále nabízíme produkt Stadler řady **FLIRT Akku**, který patří mezi nejrozšířenější řešení bateriových elektrických jednotek (BEMU) v evropském prostoru. Jedná se o technicky ověřený výrobek, jehož provozní spolehlivost je dlouhodobě prověřována v běžném provozu u řady významných evropských dopravců. Jednotka řady FLIRT Akku dosahuje maximální rychlosti **160 km/h** při provozu pod trakčním vedením a **120 km/h** při provozu z akumulátoru, ovšem její kapacita činí **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.

Navzdory tomu, že zadavatel měl k dispozici v rámci PTK jak výše uvedené parametry, tak řádné vysvětlení k důvodům konstrukce i způsobu využití obou produktových řad, stanovil následující závazné parametry:

- minimální počet míst k sezení: **130**;
- maximální rychlost jednotky alespoň **160 km/h**, přičemž v režimu jízdy z akumulátoru (na traťových úsecích bez trakčního vedení) alespoň **120 km/h**.

Kombinaci výše uvedených parametrů tak nespĺňuje RS Zero ani FLIRT Akku.

Je tedy **alarmující**, že **současná kombinace** stanovených **minimálních požadavků** nám jako leadrovi trhu v oblasti akutrolejových jednotek (BEMU) v připravovaných veřejných zakázkách **neumožňuje nabídnout ani jednu ze dvou koncepčních produktových řad vozidel**, což představuje naprosto neodůvodněné **omezení hospodářské soutěže a porušení péče řádného hospodáře** při vynakládání veřejných prostředků.

Žádáme tedy o úpravou **jednoho z klíčových technických parametrů** tak, abychom byli schopni podat nabídku a aby tedy bylo možné nabídnout osvědčené řešení, aniž by tím došlo ke snížení kvality či dostupnosti dopravní obsluhy. Konkrétně se nabízí dvě varianty:

- **snížení požadavku na maximální rychlost jednotky na 120 km/h**, což by umožnilo plné využití jednotky BEMU RS Zero, což považujeme za vhodnější řešení, či alternativně
- **úprava požadavku na minimální počet míst k sezení na úroveň 121**, čímž by bylo možné zahrnout jednotku FLIRT Akku, která jinak splňuje všechny zásadní provozní a technické požadavky.

K tomu doplňujeme, že uvedená úprava je **plně v souladu s Katalogem vozidel TRANSGov**, který stanoví počet míst k sezení intervalem 121-150. Katalog Transgov rovněž uvádí, že se jedná o orientační kapacity vozidel, tudíž pevně věříme, že tato úprava je ve vašem zájmu zajistit férovou hospodářskou soutěž. Pro porovnání absurdnosti stanovení exaktního počtu pasažérů uvádíme například parametr hmotnosti vozidla, který je bezpečnostně relevantním parametrem, např. kvůli dimenzování brzd a dalších parametrů vozidla. Tento parametr se standardně uvádí s rozptylem +/- 3% a není toliko exaktním parametrem.

Dále si dovoluujeme upozornit na dva další problematické parametry a doporučujeme jejich dopřesnění:

Nástupní výška do vozidla:

- V zadání je současně požadován úroňový nástup do vozidla z nástupiště ve výšce 550 mm a zároveň zařízení pro nástup vozíčkářů v případě, kdy přímý nástup z nástupiště možný není. Tyto požadavky si vzájemně odporují – není zřejmé, jak má cestující na vozíku v běžném provozu nastupovat mimo nástupiště, což je z pohledu bezpečnosti neakceptovatelné.



Doporučujeme proto, aby závazné parametry jednoznačně stanovily, s jakými výškami nástupišť se v provozu počítá. Pokud mají být využívány i jiné výšky než 550 mm, musí to být výslovně uvedeno, jinak dochází k nutnosti instalovat dodatečná technická zařízení, která zbytečně zvyšují cenu vozidel i jejich následný servis bez reálného přínosu pro provoz.

Schválení vozidel pro provoz:

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

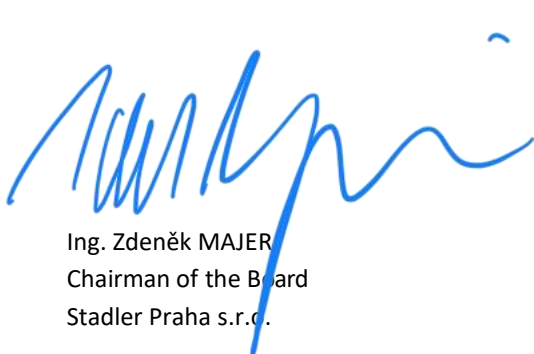
Požadavek na celostátní schválení je navíc neadekvátní vzhledem k tomu, že zamýšlený provoz je omezen na Plzeňský kraj. Instalace systému LS by tak vedla pouze ke zbytečnému navýšení pořizovací ceny vozidel i nákladů na jejich údržbu, aniž by přinesla reálný provozní přínos. **Doporučujeme proto upravit zadání tak, aby nebyla nepřímo vyžadována instalace systému LS.**

V této souvislosti tedy žádáme úpravu závazných technických parametrů spočívající buď ve snížení požadavku na maximální provozní rychlost jednotek BEMU na 120 km/h jak při jízdě pod trakčním vedením, tak v režimu jízdy z akumulátoru, nebo ve snížení požadavku na minimální kapacitu vozidel na 121 míst k sezení, a současně doporučujeme jednoznačné vyjasnění požadavků na nástupní výšku do vozidla a úpravu podmínek schválení vozidel pro provoz.

Jsme přesvědčeni, že argumenty, které vám předkládáme, jsou objektivní a ve prospěch kvality a ceny vámi nakupované služby (a to nejen v ceně pořizovací, tak nákladech na údržbu, spotřebu energie a dalších parametrů) a zajistí toliko řádnou hospodářskou soutěž.

Jménem skupiny Stadler Group,

S úctou,



Ing. Zdeněk MAJER
Chairman of the Board
Stadler Praha s.r.o.



Ing. Martin HALMO
Sales Director
Stadler Praha s.r.o.