

Věc: Vyjádření společnosti Leo Express k PTK

Zajištění železniční dopravní obslužnosti na území plzeňského kraje (jednotky BEMU a EMU)

Název zadavatele: Plzeňský kraj

Profil zadavatele: [Veřejné zakázky - Plzeňský kraj E-ZAK](#)

Adresa sídla: Škroupova 1760/18 301 00 Plzeň

IČO: 70890366

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 hejtmana pro oblast dopravy

Vážení,

společnost Leo Express Tenders s.r.o. tímto předkládá své stanovisko k výsledkům předběžných tržních konzultací (PTK) vztahujících se k připravované veřejné zakázce s pracovním názvem „Zajištění železniční dopravní obslužnosti na území Plzeňského kraje (jednotky BEMU a EMU)“, zveřejněné na profilu zadavatele. Na základě zveřejněných podkladů si dovoluujeme vyjádřit se k navrhovaným závazným technickým a provozním požadavkům na vozidla, které mají být předmětem budoucího nabídkového řízení. Naším cílem je přispět k nastavení parametrů tak, aby byly technicky realizovatelné, ekonomicky udržitelné a současně zajistily dlouhodobě kvalitní dopravní obslužnost území Plzeňského kraje.

Společnost Leo Express Tenders s.r.o. je dlouholetým železničním dopravcem se zkušenostmi, jak v segmentu open access, kde nese plné podnikatelské riziko a odpovědnost za ekonomiku provozu, tak v oblasti závazkové veřejné služby, kde je klíčová zejména spolehlivost, plnění jízdního řádu a efektivní hospodaření s veřejnými prostředky. V obou těchto režimech jsme opakovaně prokázali schopnost zajistit vysokou dostupnost vozidel, stabilní provoz bez systematických výpadků a profesionální řízení technických i provozních rizik. Dlouhodobě pracujeme s detailními daty o poruchovosti, obratech souprav, plánované i neplánované údržbě a optimalizaci odstávek tak, aby byl zajištěn maximální výkon flotily při současném zachování bezpečnosti a komfortu cestujících.

Naše zkušenosti zahrnují nasazení moderních elektrických i netrakových jednotek v rozdílných infrastrukturních a klimatických podmínkách, včetně tratí s vysokou frekvencí cestujících i regionálních linek s proměnlivou poptávkou. Systematicky optimalizujeme kapacitní uspořádání interiéru, technické parametry vozidel i jejich údržbové cykly s ohledem na konkrétní dopravní koncept, délku oběhů, obrátové časy a požadovanou úroveň služeb. Díky tomu máme detailní praktickou zkušenost s tím, jaké technické a kapacitní parametry skutečně přispívají k efektivnímu a dlouhodobě udržitelnému provozu a které naopak mohou vést k neefektivitám, zvýšeným nákladům či omezení provozní flexibility.

Právě s ohledem na tyto dosavadní zkušenosti z oblasti železniční dopravy se nám jeví předložené požadavky na vozidla jako problematické a velmi těžko dosažitelné. Jsme přesvědčeni, že některé z požadavků nemusí plně reflektovat specifika provozních konceptů na vybraných tratích a nevedou k definici skutečně optimálního vozidla z hlediska kapacity, flexibility, ekonomiky provozu a dlouhodobé udržitelnosti. Současné nastavení parametrů může mít za následek, že de facto může dojít k vyloučení některého výrobce či konstrukčního řešení, aniž by to bylo objektivně odůvodněno provozní potřebou.

Z pohledu společnosti Leo Express Tenders s.r.o. lze identifikovat tři klíčové oblasti, ve kterých jsou současné požadavky na vozidla problematické, a které mohou mít zásadní dopad na ekonomiku i reálnou provozní efektivitu budoucího plnění smlouvy.

1) Požadavek minimální rychlosti 160 km/h pod trolejí

Stanovení minimální konstrukční rychlosti 160 km/h pod trakčním vedením nepovažujeme za provozně odůvodněné, pokud z jízdních řádů a charakteru obsluhovaných tratí vyplývá, že této rychlosti nebude možné v reálném provozu dosahovat – a to z důvodu hustoty zastávek, konceptu obslužnosti a kontextu infrastruktury. Takový parametr pak nevede ke zvýšení kvality dopravní obsluhy, ale naopak zvyšuje technickou složitost vozidla, jeho hmotnost i pořizovací cenu. Konstrukční dimenzování na 160 km/h bude znamenat vyšší nároky na podvozky, brzdové systémy i trakční výzbroj, aniž by tato přidaná hodnota byla reálně využitelná v provozu a vedla ke zkrácení jízdních dob.

Společnost Leo Express Tenders s.r.o. má za to, že pro daný charakter tratí je plně dostačující rychlost 120 km/h, kdy je třeba zohlednit jízdní dynamiku vozidla, která v úsecích s vysokou hustotou zastávek na trati je klíčovým faktorem pro úsporu jízdní doby. Věříme, že při zohlednění návrhu na snížení požadované rychlosti se zvýší potenciální okruh výrobců a dojde k podstatnému snížení celkových nákladů.

2) Minimální kapacita 130 míst k sezení

Požadavek na minimální kapacitu 130 sedadel se odlišuje od všech dosavadních obdobných soutěží vypsaných v České republice, kde byly kapacitní parametry stanoveny se spodní hranicí 121 sedaček a zpravidla flexibilněji ve vztahu k dopravnímu konceptu/možnostem dodavatelů. Limit minimálního počtu 130 sedaček je o 9 sedaček vyšší, než uvádí Katalog vozidel TRANSGov pro jednotky typu EMU/BEMU 130 a má potenciál nepřiměřeně omezovat konstrukční řešení dvouvozového vozidla, které zároveň musí plnit požadavky na místa pro kola, kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Společnost Leo Express Tenders s.r.o. má za to, že pro daný charakter tratí je plně dostačující minimální kapacita 121 sedaček podobně jako v ostatních obdobných tendrech dalších krajů a s ohledem na hodnoty uvedené v katalogu vzorových vozidel v příloze č. 2 Výzvy z programu TRANSGov.

3) Náklady životního cyklu a bateriové systémy

Požadavky podle našeho názoru dostatečně nezohledňují celkové náklady životního cyklu vozidla, zejména u bateriových jednotek. U BEMU je klíčovým parametrem životnost a garance bateriového systému, který tvoří významnou část pořizovacích i budoucích obnovovacích nákladů, a to i s ohledem na garantovaný dojezd jednotky. Pokud je v zadávací dokumentaci požadována životnost baterie pouze 10 let, vzniká zde významné technické i finanční riziko – buď na straně dopravce, nebo nepřímo na straně objednatele prostřednictvím vyšší nabídkové ceny, která musí zohlednit budoucí výměnu baterií.

Společnost Leo Express Tenders s.r.o. má za to, že pokud by byla podpořena flexibilita, aby výrobce mohl nabídnout garanci životnosti baterie na delší období až např. 15 let, a tato skutečnost by se transparentně promítla do nabídkové ceny, objednatel by se tím vyhnul potenciálním dodatečným nákladům spojeným s předčasnou výměnou bateriového systému a celková ekonomika projektu by byla více udržitelná v kontextu odpovědného nakládání s veřejnými rozpočty.

Současně je vhodné na tomto místě uvést, že současně nastavené požadavky mohou omezit okruh výrobců schopných podat nabídku, a to zejména s ohledem na skutečnost, že u dvouvozových jednotek je technicky obtížné současně splnit požadavky na kapacitu i maximální rychlost, jak jsou aktuálně definovány. V dané věci tak může, byť neúmyslně, docházet k omezení některých výrobců, a to nikoli na základě objektivních provozních potřeb, ale v důsledku kombinace technických parametrů, která nemusí být plně odůvodněny provozním konceptem daných tratí. Tato situace se přitom nemusí projevit pouze na úrovni výrobců, ale může mít dopad i na samotné dopravce. V případě zúžení okruhu dodavatelů se zbývající výrobci dostávají do silnější vyjednávací pozice, což se může promítnout do obchodních podmínek, dostupnosti výrobních kapacit i cenové politiky. V konečném důsledku tak může dojít k omezení flexibility dopravců při optimalizaci nákladů a potenciálně i k růstu nabídkových cen směrem k objednateli.

V návaznosti na výše uvedené Vás tímto společnost Leo Express Tenders s.r.o. zdvořile žádá o přehodnocení technických a provozních požadavků na vozidla, které mají být předmětem budoucího nabídkového řízení, a to ve smyslu tohoto vyjádření.

Děkujeme za spolupráci a součinnost v dané věci.

S pozdravem

.....

Bc. Martin Bala, místopředseda rady jednatelů

Leo Express Tenders s.r.o.