

---

# Vozidla pro železniční výkony v regionální železniční dopravě – přání krajů versus možnosti a realita dopravců

**Pavel PURKART, Jan KRUNTORÁD**

*České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní,  
Ústav dopravních systémů, CZ*

e-mail: purkapav@fd.cvut.cz, kruntjan@fd.cvut.cz

## **Abstrakt**

V osobní železniční dopravě 21. století je nutné kromě přijatelné ceny pro cestující a respektování přepravních potřeb zajistit i komfortní vozidla, jinak veřejná doprava cestující nepřitáhne. V České republice, kde regionální železniční doprava je objednávana krajů, si toto většina krajů uvědomuje a definuje požadavky na vozidla a jejich parametry. Každý kraj má však požadavky do značné míry odlišné a řeší je do různé hloubky detailů. V některých případech se jde pak cestou zcela nových vozidel, v jiných naopak dochází k různým stupňům rekonstrukce vozidel dříve využívaných jak v České republice, tak v zahraničí. V druhé linii se toto může stýkat s možnostmi dopravců pořídit vybraný typ vozidel dle požadavku daného kraje, což nemusí být zcela jednoduché. Cílem tohoto článku je shrnout vybrané skutečnosti a zkušenosti této problematiky z území České republiky, kde je nyní poměrně aktuálním tématem.

## **1. Úvod**

V současné době rostou požadavky nejen na komfort vozidel VHD, ale též zkracování cestovních dob v železniční dopravě, které jsou přímo spojeny s obnovou vozového parku. Příspěvek se zaměřuje především na problematiku regionální dopravy, kdy zejména v letech 1990–2010 se tento rozvoj téměř zastavil, resp. byl minimální, a v současné době jsou tak krajské samosprávy v ČR, jež jsou odpovědné za objednávku regionální železniční dopravy v závazku veřejné služby, postaveny před nelehkým a jimi prakticky dříve neřešeným problémem obnovy vozového parku. Zde je již možné spatřovat první výsledky, řešení a přístupy. Tato přání se však často střetávají s možnostmi dopravců.

## **2. Přístupy k vzájemné dohodě kraje a dopravce**

Z hlediska zajištění smluvních vztahů, které přímo ovlivňují kvalitu nasazeného vozového parku, lze identifikovat tři základní cesty:

- **Přímé zadání** – jedná se o situaci, kdy si objednatel stanoví vybere dopravce a tomu přímo zadá provoz ve vybraném celku (provozním souboru). Zpravidla se jedná o zadání dopravní obslužnosti v rámci velkých oblastí. Typickým příkladem mohou být závazkové desetileté smlouvy v Kraji Vysočina či Jihočeském kraji (i přes původně vypsání nabídková řízení) s majoritním dopravcem ČD, a. s. Zde kraje společně s dopravcem definují možnosti rozvoje vozového parku a zakotví je ve smlouvě. Jsou známy i příklady časově kratších smluv, kdy kraj předpokládá uzavření nového kontraktu pomocí nabídkového

---

řízení v časovém intervalu jednotek let a přímé zadání uzavírá na kratší přechodné období (typicky např. Plzeňský kraj).

- **Přímé zadání s tržními konzultacemi** – situace je podobná případu, kdy objednatel uzavře smlouvu s vybraným dopravcem přímo. Tomu však předchází tzv. předběžné tržní konzultace (zde je vhodné zmínit, že tento postup nemá zcela oporu v žádném právním předpise, jejich průběh či vlastní konání je na dobré vůli smluvních stran), kdy kraj jedná před uzavřením smlouvy s více dopravci o jejich možnostech a následně si vybere cestu, která je pro něj z daných možností nejlepší. Podoba vozidel je tak průnikem možností dopravce a objednatele, přičemž od klasického přímého zadání však objednatel může lépe uplatnit svá přání, a to právě díky předběžným tržním konzultacím, kdy dopravci jsou vystaveni určité konkurenci. Tento postup je znám například z Libereckého kraje či Ústeckého kraje, v budoucnu bude díky němu uzavřen zřejmě i kontrakt např. v Olomouckém kraji.
- **Nabídkové řízení** – objednatel sám vypíše veřejnou zakázku, kde definuje podobu vozidel, které si přeje nasadit. Tomu mohou předcházet tržní konzultace, aby si ověřil možnosti dopravců a jejich zájem. Nabídkové řízení je vypsáno dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Konečné parametry však definuje sám kraj a soutěží vybraný dopravce je povinen je dle zadání splnit. Byť se jedná o časově spíše kratší kontrakt, cestou veřejné soutěže se rozhodl jít Jihomoravský kraj a z minulosti jsou známy úspěšné soutěže z Liberecka (Jizerskohorská železnice) či Plzeňského kraje (linka P2 Klatovy – Beroun). Plzeňský kraj v současné době poptává dopravce na základě nabídkového řízení i v jiných částech kraje.

Aktuálním tématem je i otázka **vlastnictví vozidel**. Dříve tradiční model, kdy vozidla vlastnil dopravce a objednatel mu hradil odpisy, začala narušovat **možnost vlastnictví vozidel objednatelem, tj. kraji samotnými**. Touto cestou se rozhodl jít Jihomoravský kraj v rámci elektrické tržnice, přičemž je brzy na hodnocení tohoto kroku a zřejmě teprve samotná praxe ukáže pozitivita a negativa tohoto modelu. V neposlední řadě funguje i model, kdy vozidla vlastní leasingové společnosti, které je pronajímají dopravcům.

### 3. Pohled dopravců na řešení problematiky vozidel

Z hlediska dopravců existují dvě základní cesty řešení požadavků a přání objednatelů. První cesta je taková, kdy dopravce má k dispozici **svá vlastní vozidla z předchozích kontraktů**, která využije. Tato vozidla buď dále prochází pouze běžnou údržbou nebo ještě nadto na základě požadavků objednatele projdou určitým stupněm rekonstrukce. Tato cesta je bezesporu pro dopravce nejjednodušší, jelikož mohou využít již to, co mají k dispozici, a kontrakt rychle uzavřít. Tato cesta však není všespásná, jelikož i vozidla mají omezenou životnost a je nutné je postupně obměňovat.

Proto čím dál častější je cesta druhá, kterou je **pořizování vozidel pro účely konkrétního kontraktu, uzavřeného smlouvou v závazku veřejné služby**. Záměrně není uveden termín „pořízení nových vozidel“, jelikož lze odkoupit často i vozidla z jiných končících kontraktů, zejména ze zahraničí (pro Českou republiku je typickým zdrojem např. Německo). Zatímco velcí dopravci cílí častěji na nová vozidla, resp. často je upřednostňují, malé společnosti vyhledávají kontrakty s vozidly, která odkoupí zpravidla ze zahraničí a poté repasují. Trend je i takový, že mateřská

společnost poskytne své dceřiné společnosti vozidla z jiných svých dřívějších kontraktů nebo kontraktů svých dceřiných společností.

V případě nových vozidel často větší dopravci pořizují tato vozidla v rámci velkých sérií pro linky více objednatelů najednou (pro kraje v ČR typicky elektrické jednotky RegioPanter). V takovém případě může být pro dopravce problematické splnit požadavky zejména na uspořádání interiéru pro jednotlivé objednatele, protože každý požaduje mírně odlišné prvky a parametry, přitom dopravce má s výrobcem vozidel uzavřenou rámcovou smlouvu na výrobu vozidel pro více objednatelů. I rekonstrukce interiéru u repasovaných vozidel může být ve výsledku pro dopravce nelehkou výzvou, jelikož objednatelé jsou přirozeně platící zákazníci, kteří definují a požadují určitou kvalitu služby a jejich požadavky mohou znamenat značné zásahy do původních interiérů vozidel.

#### 4. Pohled objednatelů na řešení problematiky vozidel

Krajské samosprávy si čím dál více uvědomují, že bez kvalitních a moderních vozidel cestující do veřejné dopravy nepřilákají. A proto každý z krajů se z větší či nižší intenzitou snaží o obnovu vozového parku na linkách, jejichž provoz objednává.

Obecně je nastolen trend, že pro páteřní tratě se snaží kraje pořizovat vozidla nová. Pro doplňkovou síť se pak rekonstruuji buď stávající vozidla, nebo poptávají repasovaná vozidla ze zahraničí s vlastnostmi zpravidla lepšími po všech stránkách než stávající vozový park. V tomto jsou limitujícím prvkem především **finanční možnosti rozpočtů krajů, kdy je prakticky ekonomicky nereálné pořídit nová vozidla na celou síť linek, na nichž objednávají osobní dopravu**. Proto prakticky ve všech krajích se využívá kombinace těchto řešení.

Kraje jsou zákazníci, kteří dopravcům kompenzují ztrátu vzniklou provozem vlaků v závazku veřejné služby do plné výše nákladů plus přiměřený zisk (u nabídkového řízení není zisk limitován, nicméně předpokládá se, že v rámci soutěže podá dopravce atraktivní cenovou nabídku, tudíž zisk by se měl i zde blížit přiměřenému). Proto kvalitu služeb čím dál precizněji definují a přísně kontrolují. Definují podobu jak exteriérů, tak interiérů vozidel a zabývají se i dříve často přehlíženými detaily vozidel (např. rozteče a tvary sedadel, počty míst pro jízdni kola, trakčními vlastnostmi vozidel apod.).

Pro zkvalitnění vozového parku se přitom využívá více možností řešení:

- **Zvýšení kvality původního vozového parku:** Jedná se o situaci, kdy dopravce získá kontrakt i na další období nebo převede vozidla z jiného kontraktu, který v minulosti skončil, a objednateli postačuje různá míra rekonstrukce těchto vozidel k plnění kontraktu v dalším období.
- **Obnova vozového parku během plnění předmětu smlouvy:** V tomto případě je zadání takové, že do určité chvíle provozuje dopravce původní či repasovaná vozidla z jiných kontraktů vysokého stáří. Od určitého okamžiku však objednatel požaduje nasazení nových či novějších repasovaných vozidel, a to buď v části kontraktu (typicky dlouhodobé smlouvy ČD, a. s., s Jihočeským krajem a krajem Vysočina), nebo v celém kontraktu (např. Regiojet ÚK a. s. na výkonech v Ústeckém kraji, kde po přechodném provozu motorových jednotek budou nasazeny zcela nové elektrické). Nevýhodou tohoto řešení může být, že v krajním případě může v přechodném období dojít ke zhoršení některých parametrů služeb, nicméně s ohledem na tržní prostředí se jedná pro objednatele o možnost, jak za určitých podmínek provést obnovu vozového parku.



*Obrázek 1: Typickým reprezentantem obnovy vozového parku s přechodným obdobím provozu starších vozidel jsou spoje dopravce Regiojet ÚK a. s. v závazku veřejné služby Ústeckého kraje. Zde vyfotografovanou motorovou jednotku řady 628 nahradí v budoucnu nová elektrická jednotka PESA ELF. Dočasné řešení je zřejmě trakčně vhodnější než dříve provozované Regionovy ČD, a. s., nicméně ty jsou částečně nízkopodlažní, což může být z hlediska cestujících zásadní. Jedná se proto o příklad potenciálního částečného snížení kvality služby v některých parametrech, které bude však plně vykompenzováno pořízením zcela nových vozidel v letech budoucích.*

- **Obnova vozového parku zcela jinými vozidly od začátku plnění smlouvy:** Objednatel po dopravci od začátku plnění smlouvy požaduje nová vozidla nebo taková vozidla staršího data výroby, která splňují jim uvedené parametry. V takovém případě je důležité tyto parametry pečlivě definovat a dát především dopravci čas (praxe ukazuje min. dva roky) na pořízení těchto vozidel. Zde jsou reprezentativní např. tři smlouvy v Plzeňském kraji na elektrickou trakti (linka P1-jih Pňovany – Plzeň – Horažďovice předměstí, P1-západ Plzeň – Karlovy Vary a P2 Klatovy – Beroun) nebo smlouva v Libereckém kraji na provoz Jizerskohorské železnice, prakticky lze zmínit ale i šumavské lokálky v Jihočeském kraji. Tato varianta je nejnáročnější a pro objednatele zejména v případě nabídkového řízení znamená mnoho času příprav, kde parametry vozidel musejí být precizně definovány tak, aby dopravci soutěž během jejího průběhu nenapadali. V případě úspěchu však objednatel získá velmi kvalitní vozidla přesně podle svých představ již na začátku kontraktu a nemusí řešit přechodné období provozu s vozidly horší kvality.

Do problematiky vozidel navíc vstupují nové technologie. Z posledních let je zřejmé, že se objednatelé začínají zajímat například i o **dvouzdrojová vozidla** (např. vozidla elektrické trakce s bateriovým pohonem – na úseku pod trakčním vedením se baterie nabije a na úseku mimo trakční vedení využívá vozidlo jako zdroj energii právě z baterie apod.) či **vozidla s alternativními pohony** (např. pohon vodíkem – Moravskoslezský kraj).



Obrázek 2: Vozidla RegioPanter v Plzeňském kraji představují cestu, kdy podobu vozidel objednatel definoval již od počátku kontraktu na základě svých představ a od podpisu smlouvy k začátku plnění kontraktu tak uběhla více než rok dlouhá doba tak, aby vozidla mohla být vyrobena dle požadavků objednatele. Vozidla jsou známa především svým originálním řešením exteriéru, nátěrem symbolizujícím Plzeňský kraj. Ten byl přitom v tomto případě požadován až dodatečně, ale osvědčil se natolik, že bude aplikován i v dalších uzavřených smlouvách. Přitom i ostatní kraje ve větší míře začaly aplikovat svoje nátěry na vozidla, resp. alespoň na ně umísťovat svoje symboly. Jednotný vzhled vozidel je přitom logický, symbolizuje každý integrovaný dopravní systém a pomůže se cestujícímu v něm snáze zorientovat.

## 5. Závěr

Příspěvek jasně dokazuje, že v železničním prostoru, v němž probíhá **liberalizace železniční dopravy**, je problematika parametrů vozidel podle přání objednatelů a možností dopravců **ožehavým a aktuálním tématem**, na které není jednotný pohled a existuje více cest, které přitom vedou za stejným cílem – pořízení trakčně vhodných, spolehlivých a pro cestující komfortních vozidel za co nejnižší cenu (pořizovací i za co nejnižší provozní náklady) je společným zájmem jak dopravců, tak objednatelů. V České republice se přitom jedná o poměrně nové téma, u něhož se všechny strany teprve učí, jak s ním nakládat.

Obecně se však ukazuje, že z pohledu obnovy vozového parku je vhodné vést nejdříve **tržní konzultace** s dopravci či výrobcí vozidel a naslouchat jejich možnostem a pak uzavřít na základě výsledků tržních konzultací smlouvu přímým zadáním nebo vypsát nabídkové řízení. Autorům příspěvku není známo, že by někde v České republice došlo nebo by mělo dojít ke kompletní obnově vozového parku v předmětu plnění smlouvy velkého rozsahu na základě přímého zadání bez předchozích tržních konzultací. Zde naopak dopravce často „cítí“ svoji sílu a předkládá řešení, která jsou pro něj méně náročná, přičemž objednatel je nucen tato řešení více či méně akceptovat.

Z pohledu legislativy je však nutné zmínit skutečnost, že již v řádu jednotek let prakticky nastane objednatelům povinnost zadávat až na výjimky (provozní celky s malým rozsahem provozu) kontrakty **výhradně pomocí nabídkových řízení**. Proto jsou dále se zkušenostmi především ty kraje, které alespoň zkusily nabídkové řízení

---

zadat (byť neúspěšně) nebo uskutečnily předběžné tržní konzultace, ačkoliv výsledkem bylo přímé zadání vybranému z dopravců – ve skutečnosti se tak jednalo o „pseudosoutěž“, která kraji i dopravci mohla přinést zkušenosti.

V neposlední řadě se s touto skutečností budou ve středoevropském měřítku muset vyrovnat zejména větší dopravci, kteří donedávna získávali kontrakty na základě přímých zadání a budou muset reflektovat skutečnost, že v prostoru železniční sítě nejsou sami a budou tomuto faktu muset přizpůsobit svoje obchodní chování tak, aby byli i nadále úspěšní. Je možné, že k úspěchu budou muset hledat i cesty, které v jejich podnikání nebyly dříve tak typické a vůči zákazníkům (jak v rovině cestujících, tak objednatelů, což jsou právě i kraje) přistupovat s větším respektem.

Objednatelé se naopak budou muset naučit definovat ještě precizněji parametry vozidel v nabídkových řízeních v souladu s technickým rozvojem a možnostmi v daný okamžik, jelikož chyby v nabídkových řízeních se „neodpouštějí“. Zde je na místě na straně krajů však zmínit i skutečnost, že každý z krajů má svou vlastní koncepci a požadavky nemusejí mít zcela jednotící linii. Problematická může být i domluva mezi jednotlivými kraji. Po více než deseti letech zkušenost objednavky železniční dopravy v závazku veřejné služby však mají kraje poměrně značné zkušenosti, přičemž ty by bylo vhodné využít a nadefinovat například základní typové parametry souprav, které budou požadovat. To však musí být velmi pečlivě provedeno tak, aby tyto parametry neupřednostňovaly některého z výrobců a do produkce nových vozidel se mohlo zapojit široké spektrum společností.

Na závěr je však nutné zmínit i skutečnost, že i v době nabídkových řízení tak mohou zůstat předběžné tržní konzultace s dopravci či výrobcí vozidel vhodným nástrojem, jak si zjednodušit cestu k obnově vozového parku a jak najít **společnou cestu pro dopravce, výrobce vozidel a objednatele**.

### Literatura

Příspěvek byl zpracován na základě mnoha veřejně známých faktů a zdrojů. Všechny fotografie v článku jsou z vlastních zdrojů.

Článek vznikl za podpory Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní, konkrétně projektu SGS20/138/OHK2/2T/16 Stanovení a optimální využití parametrů železniční dopravní cesty.