

Středočeský kraj

idsk integrovaná doprava
středočeského kraje

Vítejte
na setkání



Zajištění železniční dopravy ve Středočeském kraji a Praze - témata k řešení

REGIONÁLNÍ TRATĚ

- ✓ Probíhající implementace ETCS

HLAVNÍ TRATĚ

- ✓ Konverze napájecí soustavy
- ✓ Rozvoj infrastruktury

HROZÍCÍ RIZIKA

- ✓ Postupné zavírání provozu na jednotlivých tratích během následujících let

- ✓ Bezprostřední riziko u trati 171 Praha – Beroun (od 12/2029)
- ✓ Zmařené investice státu, snížení důvěryhodnosti kraje (2029 a dále)

Stávající vozidla na síti v kraji

Motorový vůz řady 854



Motorový vůz řady 810



Motorový vůz řady 814



Elektrická jednotka řady 471



Elektrická souprava



Výhled 2024 +

Elektrická jednotka řady 471



EMU 240 REGIOPANTER



EMU 400 (typový příklad)



DMU 120 REGIOFOX



DMU 70 (RS1)



DMU 120 (typový příklad)



DMU/EMU – motorová/elektrická jednotka
číslo udává přibližnou kapacitu míst k sezení

Přístupy k řešení

- ✓ Jakákoliv nově nasazená vozidla je z důvodu efektivity vhodné provozovat po dobu alespoň **10 let**
- ✓ Formou transparentního nabídkového řízení lze „přesoutěžit“ **maximálně 20% stávajících výkonů**
- ✓ Proces realizace smluvního zajištění elektrických souprav **5-6 let**

Stávající smlouva končí v 12/2029

1. Otevření části trhu a část výkonů „přesoutěžit“ (12/25-12/35)
2. Prodloužení smlouvy s ČD na část výkonů, kde proběhne obnova vozidel (do 12/2033)
3. Realizace nabídkových řízení na dopravce s termínem plnění smlouvy od 12/2029

NAVRHOVANÁ STRATEGIE SYNERGICKY KOMBINUJE VŠECHNY DOSTUPNÉ PŘÍSTUPY ⁵



Regionální tratě

Návrh řešení



Regionální tratě od roku 2024

DMU 120 (RegioFox)
10 ks od 1Q 2024



DMU 120 (RegioFox)
až 20 ks 2026-2027



DMU 70
4 ks od 12/2025



DMU 120
24 ks od 12/2025



RS1 (Regiospider)
25 ks od 12/2025



RS1 (Regiospider)
9 ks od 12/2024



tratě ostatní
tratě bez provozu

Návrh výsledného řešení – regionální tratě

OBLAST/TRATĚ	FORMA ŘEŠENÍ	TERMÍN SMLUVNÍHO ZAJIŠTĚNÍ	VOZIDLA
070, 120*, 121, 122, 210	nabídkové řízení	12/2025 – 12/2035 s opcí na 5 let	nová/zánovní
zbývající část SČK	prodloužení smlouvy s ČD	12/2023 – 12/2033	nová i zánovní

***) převod výkonů Sp vlaků z trati 070 na 120 v průběhu smlouvy**

OBLAST/TRATĚ	POČET VOZIDEL*	JEDNOTKOVÁ CENA VOZIDLA	CELKOVÉ FIXNÍ NÁKLADY/1 ROK
070, 210 (typově DMU 120)	27	cca 60 – 110 mil. Kč	81 – 100 mil. Kč
121, 122 (typově DMU 70)	7	cca 50 – 70 mil. Kč	18 – 25 mil. Kč
východní část SČK (RS1)	34	cca 55 mil. Kč	94 mil. Kč
západní část SČK (RegioFox)	25	cca 103 mil. Kč	86 mil. Kč
CELKEM (nad rámec rozpočtu)			cca 410 – 436 mil. Kč/rok**

***) skutečný počet vozidel a jejich cena budou dále zpřesňovány, cenu ovlivní i výsledné stáří ojetých vozidel**

*****) se započtením nákladů na financování (úroky z úvěru 5,5%) ve výši cca 132 mil. Kč/rok⁸**



Hlavní tratě

Prověřované varianty pořízení vozidel

Varianta 1 – Zajištění ŽKV dopravcem

- ✓ Zajištění ŽKV dopravcem v rámci smlouvy na zajišťování služeb v přepravě cestujících
- ✓ Nejrozšířenější a ověřený přístup zajištění ŽKV v ČR i zahraničí
- ✓ Představuje nejmenší změny oproti současnému stavu

Varianta 2 – Pořízení ŽKV objednatelem

- ✓ Objednatele pořizuje ŽKV nákupem od výrobce do vlastního majetku, financování pomocí úvěru
- ✓ Přístup využitý např. při nákupu EMU v JMK, případně v dalších případech v zahraničí
- ✓ Úvěr vstupuje do dluhové služby objednatele

Varianta 2a – Financování ŽKV objednatelem

- ✓ Umožnění variantních nabídek při soutěži na dopravce, kdy objednatel nabízí také vlastní financování – při jeho využití objednatel nakoupí vozidla do vlastního majetku
- ✓ Přístup využívaný v zahraničí (Německo)
- ✓ Případný úvěr vstupuje do dluhové služby objednatele

Varianta 3 – Zřízení vnitřního dopravce

- ✓ Objednatel zakládá společnost vnitřního dopravce, který následně vlastními silami zajišťuje provoz
- ✓ ŽKV mohou být zajištěna prostřednictvím úvěru či leasingu (prakticky rozšíření varianty 2 nebo 5)
- ✓ Vnitřní dopravce musí zajistit potřebné legislativní náležitosti (licence apod.), potřebný personál a další činnosti související s provozem
- ✓ Případný úvěr (či leasing) **může vstupovat** (za splnění dalších podmínek – zejména povinnost ručení Prahy/SČK) **do dluhové služby objednatele**

Varianta 4 – Založení SPV (s účastí soukromého subjektu)

- ✓ Objednatel zakládá SPV s účastí soukromého subjektu, který má za účel zajištění financování
- ✓ Varianta je **organizačně velmi náročná s problematickou spoluprací veřejného a soukromého sektoru a nejasnou finanční výhodností**

Varianta 4a – Založení SPV (pouze objednatelé – Praha + SČK)

- ✓ Objednatel zakládá SPV bez účasti dalšího typu subjektu
- ✓ SPV pořizuje ŽKV nákupem od výrobce do vlastního majetku, následně je pronajímá objednateli
- ✓ Financování pomocí úvěru, garancí za úvěr SPV je nájemní smlouva s objednatel (nevstupuje do dluhové služby)

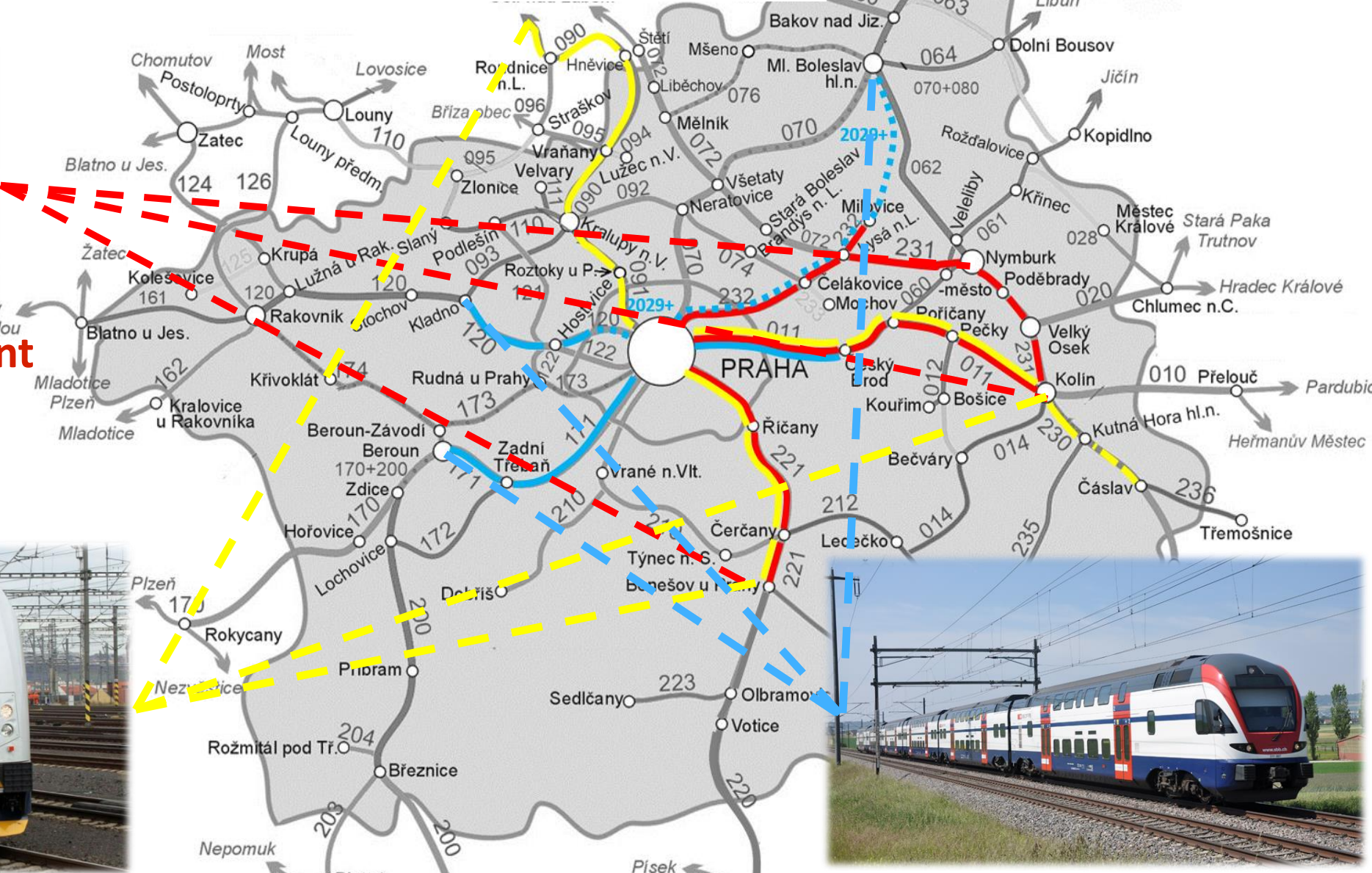
Varianta 5 – Pořízení ŽKV formou leasingu/přímé financování dodavatelem

- ✓ Objednatele pořizuje ŽKV prostřednictvím pronájmu od leasingové společnosti
- ✓ Přístup využívaný obvykle dopravci a u vozidel s širokou využitelností
- ✓ Podstatou soutěže je dodavatelský úvěr
- ✓ Leasingové společnosti mají **limitované možnosti finančního objemu leasingu**, pro specifická vozidla mohou být **podmínky leasingu méně výhodné, riziko vstupu do dluhové služby**

Návrh výsledného řešení – hlavní tratě



ř. 471, CityElefant



EMU 240, RegioPanter



EMU 400

tratě ostatní
 tratě bez provozu

Návrh výsledného řešení – hlavní tratě

- ✓ realizace standardního nabídkového řízení na dopravce
- ✓ smluvní zajištění pro období 12/2029 – 12/2044

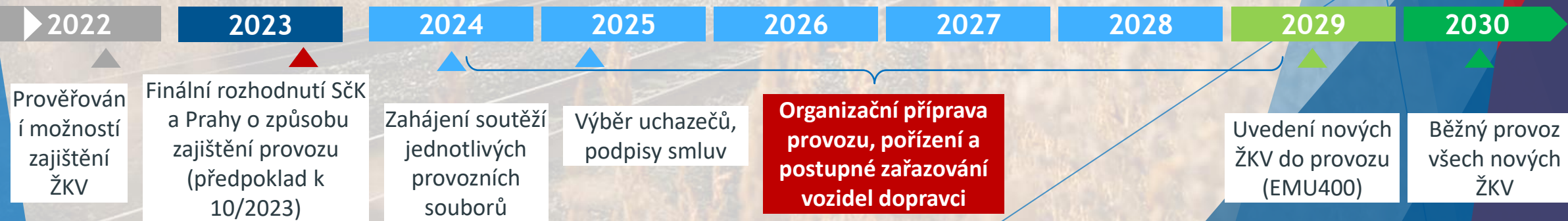
OBLAST/TRATĚ	TYP VOZIDEL	POČET VOZIDEL	JEDNOTKOVÁ CENA VOZIDLA	CELKOVÉ FIXNÍ NÁKLADY/1 ROK
Praha – Kolín (S1+S2)/Benešov	471	53		zachování stávajícího stavu
Praha – Kralupy n. V.	EMU 240*	12		zachování stávajícího stavu
Praha – Benešov (R49)	EMU 240	6	cca 150 – 180 mil. Kč	cca 30 – 36 mil. Kč
Praha – Beroun – (Č. Brod)	EMU 400	16	cca 300 – 350 mil. Kč	náhrada stávající vozby – bez zásadních vícenákladů
Praha – Kladno (1. etapa)	EMU 400	22		cca 220 – 260 mil. Kč
Praha – Kladno (2. etapa 2029+)	EMU 400	20		cca 200 – 230 mil. Kč
Praha – Mladá Boleslav (2029+)	EMU 400	10		cca 100 – 120 mil. Kč
CELKEM (nad rámec rozpočtu)			cca 1,028 – 1,208 mld. Kč/rok**	

*) možnost zachování těchto vozidel pro provoz v PID bude předmětem jednání se stávajícím dopravcem

***) se započtením nákladů na financování (úroky z úvěru 5,5%) ve výši cca 517 – 599 mil. Kč/rok

Závěr

- ✓ v nejbližších letech se **podaří nahradit některá nejvíce zastaralá železniční vozidla**
- ✓ současně jsou prověřovány nové provozní koncepty spešných vlaků (např. Praha – Slaný)
- ✓ obnova a rozšíření vozového parku v nejbližších letech výrazně **zatíží rozpočet Středočeského kraje > 1,5 mld. Kč/rok** (pouze pořizovací cena vozidel a fin. náklady)
- ✓ investice do obnovy vozidel jsou však vzhledem k rozvoji kraje zcela nezbytné
- ✓ bez řešení aktuální situace hrozí v blízké budoucnosti **kolaps veřejné dopravy** v pražské aglomeraci i doprovodné **problémy socioekonomického charakteru**
- ✓ je potřeba otevřít otázku hledání externích zdrojů, cenotvorby či změn legislativy (rozpočtové určení daní) s cílem zvýšení podpory veřejné dopravy = **udržitelná mobilita**



Stávající projekty

Probíhá výroba 10 kusů motorových jednotek RegioFox

Realizováno postupné pořízení 22 kusů elektrických jednotek RegioPanter



jednotka	počet ks	ETCS	trakce	kapacita	předpokládaná oblast nasazení	termín nasazení
DMU 120	10	ANO	nezávislá (diesel)	cca 120	S6 Praha - Rudná - Beroun; S75 Beroun - Rakovník	1Q/2024
EMU 240	22	ANO	dvousystémová	cca 240	S4 Praha - Ústí n. L.; R41 Praha - Kolín (- Čáslav)	12/2024

Středočeský kraj

idsk integrovaná doprava
středočeského kraje



Děkujeme
za pozornost