



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ DOKUMENTACE NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ

24.03.2026 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění dokumentace nabídkového řízení č. 3

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na území Královéhradeckého kraje – provozní soubor „Jih“
(dále jen „*veřejná zakázka*“)

ZADAVATEL:

Královéhradecký kraj

se sídlem: Pivovarské náměstí 1245/2, 500 03 Hradec Králové

IČO: 70889546

(dále jen „*zadavatel*“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „*zástupce*“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon*“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto nabídkovém řízení.

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ:

1)

Dotaz:

„Dodavatel se domnívá, že požadavek na max. konstrukční rychlost vozidel (pod trolejovým vedením, tj. v elektrickém režimu) alespoň 120 km/h je nepřiměřeně nízký s ohledem na povahu zakázky a odporuje nejen celoevropskému trendu modernizace a zrychlování železniční dopravy, ale i modernizačním trendům na území ČR, jejichž součástí je modernizace traťové infrastruktury (umožňující vyšší přípustnou maximální rychlost) a pořízení vozidel, jež v maximální míře umožní využití technických parametrů této infrastruktury. Uvedená skutečnost je zarážející zvláště s ohledem na to, že veřejná zakázka je vypsána na dobu 15 let, a pořizovaná vozidla bude nadto s ohledem na podmínky výzvy dotačního programu TRANSGov nutné provozovat po celou dobu jejich životnosti, tedy po dobu 30 let. Během této doby lze přitom očekávat další vývoj směřující k modernizaci železniční infrastruktury.

Požadavek zadavatele neodpovídá požadavkům na parametry elektrických vozidel pro zajišťování regionální dopravní obslužnosti běžně uplatňovaným ze strany zadavatelů v rámci ČR. Pro účely zajišťování veřejné dopravní obslužnosti na území ČR je totiž standardně v posledních 15 letech v segmentu nových elektrických jednotek (EMU) požadována maximální konstrukční rychlost v elektrickém režimu alespoň 160 km/h. V daném ohledu lze odkázat např. na podmínky probíhajícího nabídkového řízení na zajišťování dopravní obslužnosti Středočeského kraje a hlavního města Prahy, na podmínky v minulosti proběhlých nabídkových řízení na zajišťování dopravní obslužnosti Ústeckého kraje z roku 2023, Plzeňského kraje z let 2022 a 2023 a Jihočeského kraje z roku 2018 či na podmínky zadávacího řízení Jihomoravského kraje z roku 2016 na pořízení elektrických železničních vozidel.

Uvedený požadavek ostatně představuje rozvolnění standardů pro veřejnou dopravní obslužnost uplatňovaných ze strany samotného zadavatele (Královéhradeckého kraje), který v minulosti v rámci technických podmínek smlouvy s dopravcem (společností České dráhy, a.s.) ze dne 5. 9. 2021 vůči dopravci uplatňoval požadavek maximální konstrukční rychlosti jednotek EMU nejméně 160 km/h (srov. příloha č. 9 uvedené smlouvy).

Uvedený požadavek zadavatel vymezil též v rámci předběžné tržní konzultace s výrobcí kolejových vozidel zahájené v říjnu 2025, přičemž až v jejím závěru připustil, a to pouze alternativně, požadavek na maximální rychlost „pod trolejovým vedením: minimálně 120 km/h“. V rámci PTK bylo zadavatelem požadováno zpracování simulací jízdních dob na definovaných úsecích, a to rovněž při uvažované maximální rychlosti 160 km/h v elektrickém režimu. Z průběhu PTK tak nebylo patrné, že by bylo důvodně uvažováno o snížení požadavku na maximální rychlost, ani z něj nevyplývalo, že se zadavatel rozhodne pouze pro variantu

maximální konstrukční rychlosti 120 km/h. Změna promítnutá do finální verze zadávacích podmínek tak nebyla po technické stránce jakkoliv odůvodněna ani vysvětlena.

Dodavatel se dále domnívá, že provozní koncept, který je součástí dokumentace nabídkového řízení (srov. příloha č. 1 návrhu smlouvy, specifikace poskytnutých veřejných služeb), je nastaven s **implicitním předpokladem využívání maximálních traťových rychlostí po modernizaci, tedy vyžadující provoz vozidel s maximální rychlostí 160 km/h.** Tento předpoklad se projevuje zejména u spěšných spojů linek V2 a V20 v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí. Pro ilustraci lze uvést úsek Třebechovice pod Orebem – Hradec Králové-Slezské Předměstí, kde je stanovena jízdní doba 5 minut v obou směrech. Dle simulací provedených ze strany dodavatele je takový čas při použití vozidel s maximální rychlostí 120 km/h dosažitelný pouze na hraně technických možností a za ideálních provozních podmínek, tedy bez zohlednění rezerv nezbytných pro konstrukci stabilního grafikonu. Takto nastavený jízdní řád by byl při omezení maximální rychlosti vozidel na 120 km/h na samé hraně technických a provozních možností a neumožňoval by absorbovat ani běžná provozní odchýlení (např. prodlouženou výměnu cestujících, omezení adheze, dočasná pomalá jízda). To by vedlo ke kumulaci zpoždění, která by se dále přenášela zejména do navazujících jednokolejných úseků. Výsledkem by byla snížená robustnost jízdního řádu, zvýšená provozní nestabilita a systematické přenášení zpoždění do dalších částí sítě, což je v rozporu s cílem zajištění dlouhodobě stabilního a spolehlivého regionálního provozu.

Není přitom zřejmé, proč zadavatel v aktuálním nabídkovém řízení nedůvodně ustupuje od svých dosavadních technických požadavků za situace, kdy by postupující modernizace železniční infrastruktury měla naopak umožnit zlepšování technických a kvalitativních standardů v železniční dopravě včetně jejího zrychlování.

Dodavatel zdůrazňuje, že vyšší konstrukční rychlost je klíčovým nástrojem řízení kapacity tratě a stability jízdních řádů, neboť poskytuje dopravci rychlostní rezervu, která je v provozu nezbytná pro vyrovnávání zpoždění, řešení mimořádných situací, stabilizaci návazností, čímž podstatně přispívá k provozní flexibilitě. Je třeba přihlídnout ke skutečnosti, že předmětná vozidla nemají být pořízována pouze pro ideální provozní scénáře, ale pro dlouhodobý provoz s nepravidelnostmi, kumulací drobných zpoždění a nutností provozních zásahů, při němž se rozdíl v maximálních konstrukčních rychlostech reálně projeví.

Rozvolnění požadavků na rychlost vozidel je přitom zjevně nevhodné i s ohledem na konkrétní parametry tratí, na nichž má být dopravní obslužnost dle uvedeného nabídkového řízení zajišťována, a které jsou v současné době modernizovány (příp. budou modernizovány s předpokládaným dokončením před zahájením plnění této VZ) s cílem dosažení traťové rychlosti 160 km/h na vybraných úsecích. Jde konkrétně o trať 020 a 021 a jejich úseky mezi Chlumcem nad Cidlinou a Hradcem Králové (trať 020) v délce přibližně 26 km a Hradcem Králové a Týništěm nad Orlicí (trať 021) v délce přibližně 21 km. V případě nasazení vozidel s konstrukční rychlostí omezenou na 120 km/h by potenciál této modernizace nebyl plnohodnotně využit, neboť by fakticky docházelo k provozu pod projektovanými parametry infrastruktury. U tratě 021 je tento aspekt ještě výraznější, jelikož zde není provozována

dálková doprava, která by vyšších rychlostí využívala; **nasazení vozidel s maximální rychlostí jen 120 km/h by tak vedlo k situaci, kdy by investice do zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h zůstala fakticky nevyužita, čímž by došlo k jejímu částečnému zmaření a popření účelu vynaložených veřejných prostředků.**

Tratě 020 a 021 nadto plní vedle regionální obslužné funkce rovněž roli kapacitní objízdny trasy při mimořádnostech a výlukách na I. a III. tranzitním železničním koridoru (trať 010), kdy na ně dochází k operativnímu přesměrování dálkové osobní i nákladní dopravy. V takových situacích je zachování maximální možné propustnosti a provozní flexibility zásadní pro stabilitu páteřního spojení mezi Čechami a Moravou. Nasazení vozidel s konstrukční rychlostí maximálně 120 km/h výrazně omezuje flexibilitu grafikonu a možnosti operativního řízení provozu při souběhu regionální a odkloněné dálkové či nákladní dopravy.

Vozidla konstruovaná pro maximální rychlost 160 km/h navíc podléhají při schvalování přísnějším technickým a konstrukčním požadavkům (zejména pevnost skříně, definované crash scénáře a dimenzování brzdových systémů). Vyšší konstrukční rychlost se tak promítá do vyšší úrovně pasivní bezpečnosti. Rozvolnění požadavků na konstrukční rychlost vozidel tak zároveň představuje snížení bezpečnostní rezervy, přičemž kumulativní efekt nižší úrovně bezpečnosti po celou dobu trvání zakázky s sebou může přinášet podstatné zvýšení rizika škod a újm na zdraví cestujících.

S ohledem na shora uvedené skutečnosti má dodavatel za to, že pro rozvolnění požadavků zadavatele na maximální konstrukční rychlost nejsou dány technické ani provozní důvody.

Uvedené rozvolnění technických požadavků zadavatele rovněž **nedůvodně zvýhodňuje konkrétního dodavatele železničních vozidel**. Shora uvedený dlouhodobý trend směřující ke zrychlování železniční dopravy totiž vedl k tomu, že tržně relevantní výrobci elektrických vozidel přizpůsobili své portfolio dnes již ustálenému tržnímu standardu technických řešení elektrických jednotek umožňujících dosažení maximální konstrukční rychlosti v elektrickém režimu alespoň 160 km/h. Uvedený standard je přitom na evropském trhu natolik rozšířený, že se pohledu výrobců obecně jeví jako nedůvodné a nevhodné ponechávat ve svém výrobním portfolio vozidlo, jehož maximální konstrukční rychlost nepřesahuje 120 km/h, a které tak má s ohledem na stávající praxi evropských železničních dopravců pouze omezené využití.

Jediným výrobcem, který z uvedeného trendu vybočuje, je společnost Stadler. Tento výrobce disponuje portfoliem plnohodnotných elektrických jednotek (EMU) i bateriových elektrických jednotek (BEMU) s maximální konstrukční rychlostí 160 km/h v elektrickém režimu, nicméně má k dispozici i méně výkonný model vozidel, který zmíněných standardních parametrů na maximální konstrukční rychlost nedosahuje, a bude proto patrně levnější než výkonnější alternativy ostatních výrobců.

Dodavatel se domnívá, že nastavení podmínek nabídkového řízení způsobem, který zvýhodňuje konkrétního dodavatele, který má v portfoliu i vozidlo neodpovídající tržním standardům a modernizačním trendům, nelze považovat za férové a věcně odůvodněné. Zvýšení maximální

konstrukční rychlosti na min. 160 km/h by přitom nemělo dopad na schopnost uvedeného dodavatele účastnit se zadávacích řízení o zakázku na dodávku vozidel určených pro zajišťování dopravní obslužnosti, neboť, jak zmíněno, ten ve svém portfoliu disponuje platformou vozidel s maximální rychlostí 160 km/h v elektrickém režimu.

Lze proto uzavřít, že požadavek zadavatele na maximální konstrukční rychlost vozidel nejméně 120 km/h v elektrickém režimu nemá technické opodstatnění, neodpovídá potřebám zadavatele, odporuje celoevropskému trendu modernizace a zrychlování železniční dopravy, a nadto nedůvodně zvyhodňuje konkrétního výrobce.

Dodavatel tedy žádá zadavatele, aby přistoupil ke změně technických požadavků na vozidla tak, že maximální konstrukční rychlost vozidla v elektrickém režimu (pod trolejovým vedením) musí činit alespoň 160 km/h.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v tomto okamžiku nepřistoupil ke změně zadávacích podmínek a ponechává v platnosti požadavek, aby maximální konstrukční rychlost vozidel pod trolejovým vedením, tj. v elektrickém režimu, činila alespoň 120 km/h.

Zadavatel však dodává, že se s argumentací dodavatele seznámil a považuje ji za relevantní a předmětných skutečností si je vědom. Dané problematice se zadavatel bude podrobně věnovat, přičemž následně, v rámci jednání o nabídkách, může dojít k úpravě tohoto požadavku na 160 km/h.

Zadavatel proto zdůrazňuje, že předmětná podmínka bude předmětem jednání o nabídkách, přičemž s ohledem na skutečnost, že na základě jednání o nabídkách může dojít k úpravě tohoto požadavku na 160 km/h, dopravci následně, v případě, že by došlo k úpravě tohoto požadavku, budou muset být schopni tuto změnu promítnout do svých zadávacích řízení – mimo jiné z tohoto důvodu zadavatel předpokládá, že dopravci zvolí jako druh zadávacího řízení jednací řízení s uveřejněním, aby byli ve svých zadávacích řízeních na výběr dodavatele železničních kolejových vozidel schopni reagovat na případné změny zadávacích podmínek provedené v rámci jednání o nabídkách v tomto nabídkovém řízení.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel upozorňuje, že lhůta pro podání nabídek a termín otevírání nabídek se v souladu s § 99 odst. 2 zákona nemění, neboť tímto vysvětlením nedochází ke změně dokumentace nabídkového řízení.

PODPIS

Královéhradecký kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)