



České dráhy a výběrová řízení

Zkušenosti, poznatky, osidla, výhledy, výzvy

**Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy
a dopravní chování populace, CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430**

XVI. seminář Telč 2022 „Konkurence o trh na železnici – efektivita veřejných soutěží“

3.11.2022

Zkušenosti společnosti České dráhy z výběrových řízení vůči roku 2015

Co je předmětem potenciálních nabídkových řízení

- **Kompenzace ca 13 mld. Kč!**
 - Ca 4 mld. v dálkové dopravě
 - Ca 9 mld. v regionální dopravě
- **Dopravní výkon ca 115 mil vlkm**
 - ca 80 mil. Vlkm v regionální dopravě
 - ca 35 mil. Vlkm v dálkové dopravě
- **Smluvní rámec**
 - Smlouvy ČD dle přímého zadání do 2019-2021
 - Část výkonů již v minulosti vysoutěžena
 - JIHOŽ, Liberecký kraj,
 - Část výkonů s vozidly z ROP
 - Všechny kraje



Výběrová řízení: výzva nebo hrozba?
aneb
České dráhy v osídlech nabídkových řízení

Jan Hrabáček, Tomáš Pospíšil
GR ČD
5.11.2015, Telč



- Schválení materiálu **Harmonogram otevírání trhu** Vládou ČR dne 15. 9. 2014, Usnesením č.758
- **První část sítě, která se má soutěžit („Baliček 1“)**
 - Linky **R5, R14, R16, R 20, R27**
- **Dále existuje druhá část sítě**, kterou České republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u dopravce ČD („Baliček 2“):
 - linky s mezinárodním přesahem **Ex1-Ex4, R6 a R7**
 - linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech (**R13, R22-23**) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním.
- **Konečně existuje třetí oblast** vnitrostátních linek, kde o způsobu zadání bude rozhodnuto v návaznosti na výsledky nabídkových řízení („Baliček 3“):
 - linky **R8-R12, R18, R19, R21, R24 a R26.**

Přímé zadání

- Omezení výše „přiměřeného zisku“
- Větší prostor pro vyjednávání pro dopravce
- Větší možnost reakce na změny v budoucnosti
- Závisí na právním rámci

Výběrové řízení

- Výhodné pro zadavatele
- Nutná přesné definování předmětu zakázky
- Předdefinování vede k rigiditě
- Nedodefinování vede k budoucím sporům (vozidla, služby...) a obtížné porovnatelnosti nabídek (např. R16)
- Zásadní je právní rámec a možnosti stupňů volnosti v zadání
- Riziko omezené možnosti reagovat na změny

Zvýšení produktivity a efektivity ČD

- Struktura a výše nákladů
- Mzdy a zaměstnanecké benefity
- Disponibilita vozidel
- Zlepšení projektové řízení u ČD
 - Zohlednění komplexnosti problému
 - Interní komunikace
- Míra zapojení ČD do jednotlivých výběrových řízení
 - Efektivita a strategické cíle
 - Koncentrace na obchodně a ekonomicky zajímavé výkony dle podmínek VŘ

Cíle vs. nástroje

Cíle

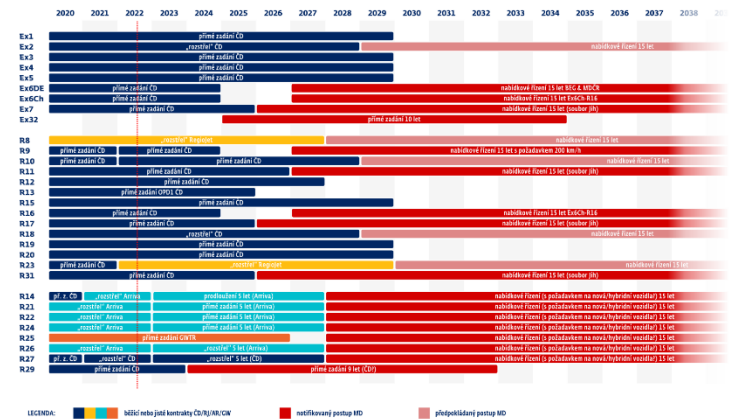
- Nižší náklady
- Rozsah nabídky spojení
- Vyšší tržby
- Vyšší podíl přepravního výkonu veřejné dopravy
- Vyšší podíl využití veřejné dopravy
- Kvalita veřejné dopravy
- Lepší služby
- ??
- ??
- Cíle často protichůdné... (low cost, standard, kapacita, kvalita) – obtížně čitelná situace (nejen) v ČR...
- „A co tu vlastně chcete?“ (Bony a klid, 1987)

Nástroje

- Otevírání trhu
- Nabídkové řízení
- Přímé zadání
- Balíčky
- Pokuty
- Bonusy
- Dopravní plán
- ITJŘ, systém
- ??
- ??
- I nástroje mohou být často protichůdné...

Plán otevírání trhu dálkové železniční dopravy 2020 - 2040

verze: 31. 08. 2022



Nabídková řízení a vnější prostředí (výběr některých jevů)

Přímé zadání/nabídkové řízení

- Do 3.12.2019
 - Přímé zadání – doba plnění maximálně 10 let
 - Nabídkové řízení – doba plnění maximálně 15 let
 - Možnost prodloužení až o polovinu
- Do 25.12.2023
 - Přímé zadání – doba plnění maximálně 10 let, bez možnosti prodloužení smlouvy
 - Nabídkové řízení – doba plnění maximálně 15 let
- Po 25.12.2023
 - Pouze nabídkové řízení

Nová služba

- Se zahájením platnosti JŘ 2020/21 platí nové nařízení 2018/1795
 - Účinnost od dne 1. ledna 2019
- Povinnost nahlásit novou službu 18 měsíců před zahájením platnosti příslušného období JŘ
- Před přidělením kapacity ŽDC je dle potřeby nutno provést test hospodářské vyváženosti
- Test hospodářské vyváženosti v souvislosti se službami v ŽOD, které nejsou poskytovány v rámci PSO a které jsou buď zcela nové, nebo které by představovaly podstatnou změnu stávající služby.
- K zahájení JŘ 2022/23 nutné nahlášení do 06/2021

Infrastruktura

- Plánování výluky se řídí §23b Zákona č. 266/1994 Sb., a §21 Vyhl. č. 173/95 Sb.,
- Cílem koordinace výluk je mj.:
 - zamezit dvojímu dopravnímu opatření u vlaků osobní dopravy
 - omezit souběh výluk s ND do jedné stanice,
 - omezit konání výluk v době zvýšené poptávky po přepravě,
 - zajistit průjezdnost případné odklonové trasy,
 - konat vybrané výluky v čase, kdy není potřeba opatření dopravců,
 - organizovat výluky na vícekolejných tratích tak, aby nebyly souběžně konány výluky se značným dopadem na plnění jízdního řádu.

Zadání objednatele, vliv infrastruktury vs. možnosti dopravce a vztah k cestujícím

Objednatel (stát, kraj)

- Dopravní koncept, mnohdy až do úrovně oběhů a provozního plánování, který má zásadní vliv na výši tržeb
- Požadavky na služby (některé lze přes objektivní smysluplnost obtížně a nekomplikovaně splnit – např. přeprava kol)
- Požadavky na odbavení (pokladny)
- Požadavky na vozidla (ve vyšším stupni dokonce vozidla vlastní)
- Postupně určuje i minimální požadavky pro personál (praxe zejména v zahraničí)
- Cestující je zákazníkem nepřímým, neexistuje přímý vztah v rámci přidělených dopravních výkonů

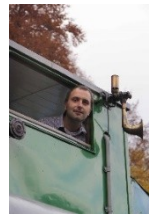
Infrastruktura (stát)

- Přístup na dopravní cestu
- Náklady za dopravní cestu
- Energie (elektrická)
- Vlastní nádraží a veškerou cestujícím přístupnou pozemní infrastrukturu a ovlivňuje tím kvalitu přepravní služby (WC, čekárny, přístupnost, úklid apod.)
- Realizuje výluky a omezení infrastruktury
- Rozvíjí infrastrukturu
- Podmínkami parametrů infrastruktury a přístupu na síť ovlivňuje cenu dopravních výkonů a parametry vozidel
- Cestující není v zásadě vůbec zákazníkem

Doprovce

- Vlastní personál (zatím, snaha v zahraničí o rovnost podmínek bez ohledu na dopravce – např. Německo)
- Nabízí management
- Zatím ještě vlastní vozidla
- Marketing
- Příprava ročních a výlukových JŘ, turnusů, oběhů
- Jednání s partnerskými dopravci
- Nafta v případě nezávislé trakce
- Přímý vztah k cestujícím (zajišťuje vlastní přepravní službu a ručí a odpovídá za její kvalitu i z hlediska práv cestujícího)

Přes všechnu komplexnost systémových vztahů je stále zásadní vztah dopravce - cestující



Cestující

zákazník



Objednatel

zákazník

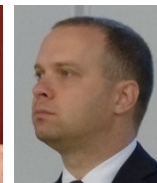


Dopravce



Manažer infrastruktury

zákazník



ALE
Vůči cestujícímu vždy je v první linii vždy dopravce (služby, reklamace, práva cestujících, nařízení 1371)

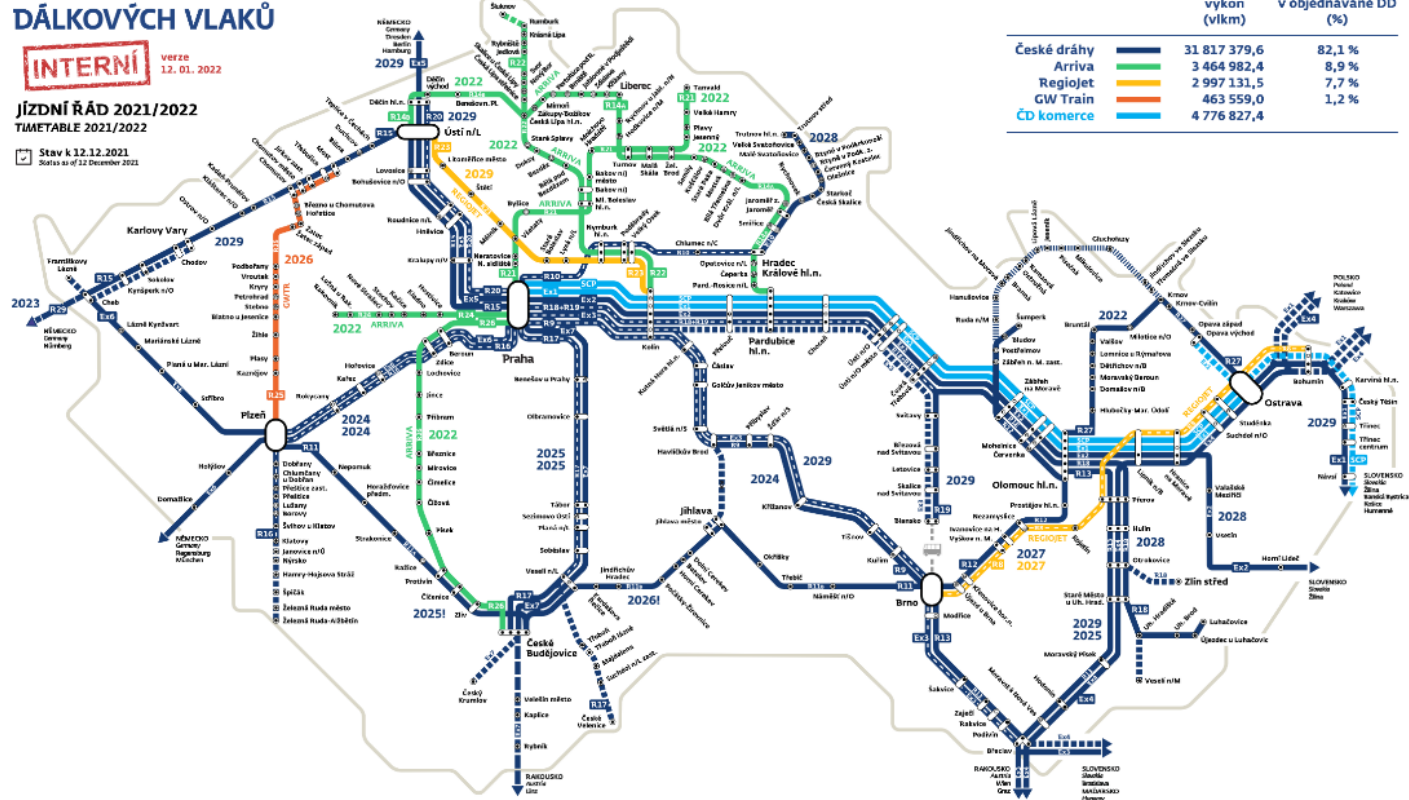
Vývoj a stav na dopravním trhu v železniční osobní dopravě k 12/2021 – dálková doprava

SCHÉMA LINEK DÁLKOVÝCH VLAKŮ

INTERNÍ verze 12. 01. 2022

JÍZDNÍ ŘÁD 2021/2022
TIMETABLE 2021/2022

Stav k 12.12.2021
Status as of 22 December 2021



Výkony v jŘ 2022	dopravní výkon (vlkm)	podíl v objednané DD (%)
České dráhy	31 817 379,6	82,1 %
Arriva	3 464 982,4	8,9 %
RegioJet	2 997 131,5	7,7 %
GW Train	463 559,0	1,2 %
ČD komerce	4 776 827,4	

Zakázky v DD 2015 - 2021

vyhlášení	forma	linka (dle označení 2021)	výsledek	vítěz
2016	zadávací řízení	R15/R20	zrušeno	
2015	zadávací řízení	R25	zrušeno	
2017	zadávací řízení	R14	zrušeno	
2017	zadávací řízení	R27	zrušeno	
2017	zadávací řízení	R9, R10, R23	zrušeno	
2019	zadávací řízení	R27	zrušeno	
2019	zadávací řízení	R9	zrušeno	
2019	zadávací řízení	R26	zrušeno	
2021	zadávací řízení	Ex6+R16	notifikace	
2021	zadávací řízení	Ex6 (Praha - Mnichov)	notifikace	
2015	přímé zadání	R25	uzavřeno	GWTR
2017	přímé zadání	R14	uzavřeno	ČD
2017	přímé zadání	R21+R22+R24+R26	uzavřeno	Arriva
2017	přímé zadání	R8	uzavřeno	RegioJet
2017	přímé zadání	R29	uzavřeno	ČD
2017	přímé zadání	Ex2+R18	uzavřeno	ČD
2017	přímé zadání	Velká smlouva	uzavřeno	ČD
2019	přímé zadání	R27	uzavřeno	ČD
2019	přímé zadání	R14	uzavřeno	Arriva
2019	přímé zadání	R9	uzavřeno	ČD
2019	přímé zadání	R10	uzavřeno	ČD
2019	přímé zadání	R23	uzavřeno	RegioJet
2019	přímé zadání	R21+R22+R24	uzavřeno	Arriva
2021	přímé zadání	R26	uzavřeno	Arriva
2021	přímé zadání	Ex7+R11+R17+R31+Ex32	zrušeno	
2021	přímé zadání	R27	uzavřeno	ČD

2025 Předpokládaný rok ukončení aktuální smlouvy

- Zastavují všechny vlaky linky
- Zastavují některé vlaky linky
- Zastavují některé vlaky linky v okrajových částech dne
- Nezastavují žádné vlaky linky
- Železniční uzly s více stanicemi

SCP Vlaky SC Pendolino
Číslo linky
Dlouhodobá náhradní autobusová doprava

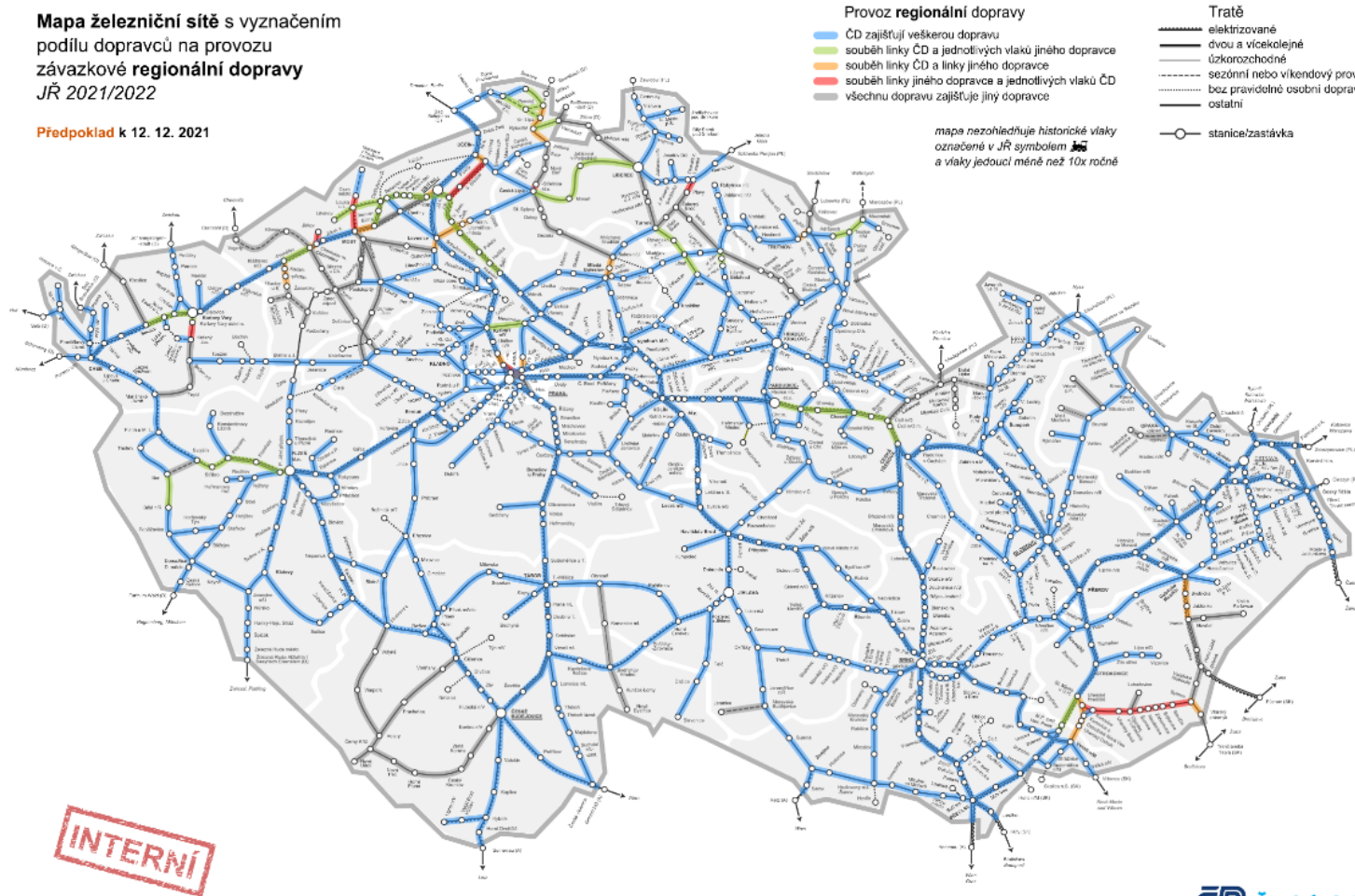
- Linka se základním taktem 1 hod.
- Linka se základním taktem 2 hod.
- Linka se základním taktem 4 hod.
- Jednotlivé spoje
- Přímé vozy od dálkových vlaků

Na těchto úsecích nemusí být zobrazeny všechny stanice a zastávky



Mapa železniční sítě s vyznačením podílu dopravců na provozu závazkové regionální dopravy JŘ 2021/2022

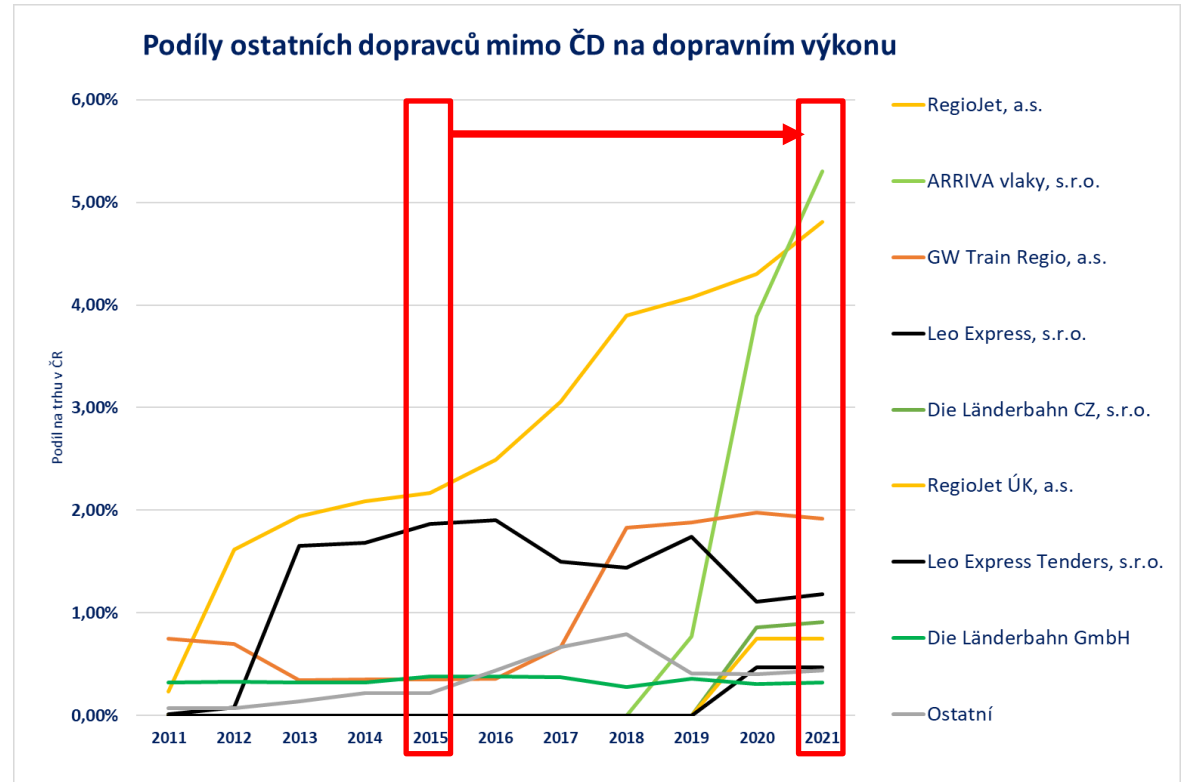
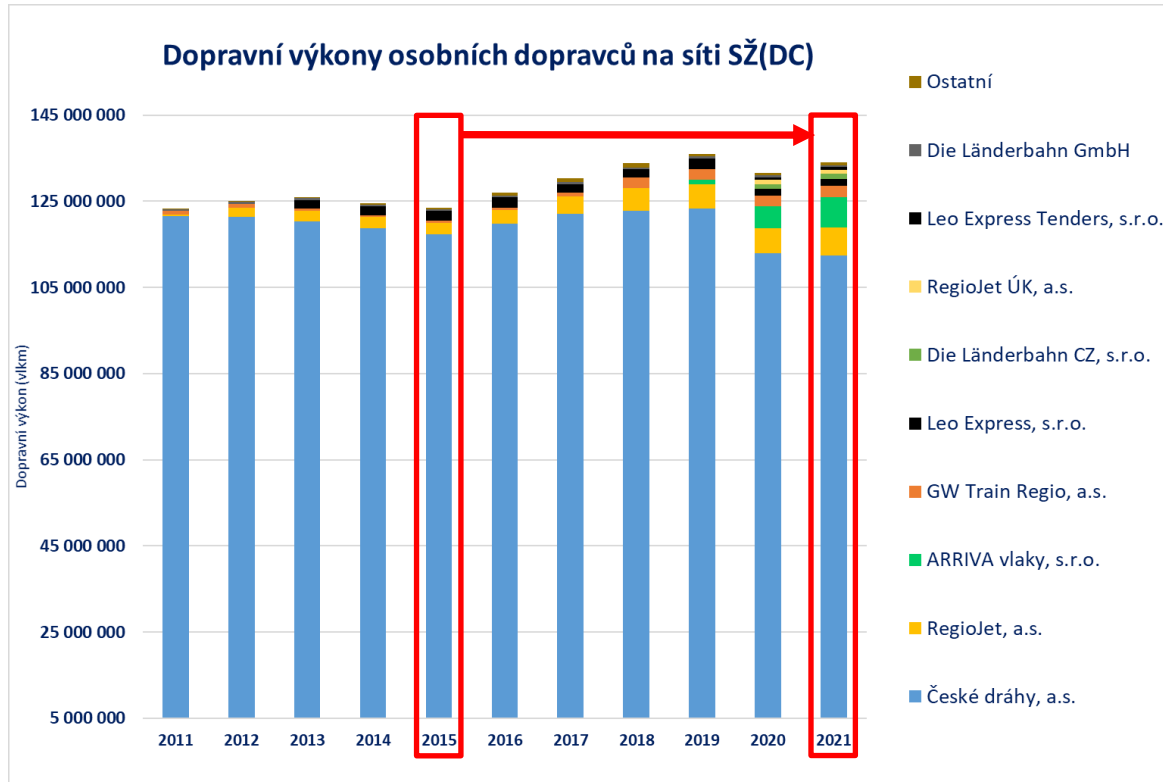
Předpoklad k 12. 12. 2021



Nabídková řízení RD ČD

- Výkony v regionální dopravě na základě nabídkových řízení
 - JIHOŽ Liberecký kraj
 - Liberec – Kořenov
 - Liberec – Černousy
 - Raspenava – Bílý Potok
 - Linka P2 Plzeňský kraj
 - Klatovy – Plzeň – Beroun
 - Regionální doprava v JMK
- Ostatní výkony v regionální dopravě ČD
 - Přímá zadání,
 - „rozstřely“

Vývoj a stav na dopravním trhu v železniční osobní dopravě k 12/2021 – DD+RD



Stav v zahraničí

ŽELEZNICE • DOPRAVCI • ZPRÁVY

Revoluce na britských kolejích. Vláda po čtvrtstoletí odpískala systém koncesí

22 Zář 2020 5:00



Desiro City UK, Thameslink, London Blackheath, foto: ZDopravy.cz/Josef Petráš

Revoluční změna na britských kolejích.

Britská vláda v pondělí definitivně zrušila systém koncesí na železnici. Potvrdila tak stav, který kvůli koronavirové nazeze zavedla jako šestiměsíční provizorium v březnu. Tehdy licence pozastavila, převzala od dopravců riziko tržeb a zachránila tak provoz před kolapsem. Jde fakticky o brutto model, který využívají i řada krajů v českých zemích. Systém, ve kterém dopravci obsluhovali na komerčním základě

Jan Šindelář
@shndelar_jan

48

ZPRÁVY

Velká Británie zestátnila provoz na další trati. Ministerstvo ztratilo důvěru v soukromého dopravce

29 Zář 2021 5:00



Elektrická jednotka Desiro City v barvách Southeastern Railway. Foto: I SER

TVOŘÍME VIRTUÁLNÍ

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

Státního dopravce střídá v Německu zemský. Nizozemské Abellio předčasně opustí trať okolo Stuttgartu

28 Říj 2021 11:00



Elektrická jednotka Talent 2. Foto: Abellio

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

Dcera francouzských státních drah Keolis vzdává drážní byznys v Německu, prodá Eurobahn

10 Říj 2021 19:15



Stadler Flirt společnost Eurobahn. Foto: Eurobahn

ŽELEZNICE • ZPRÁVY

Konec monopolu SNCF. Francie chystá soutěž na dopravce

06 Srp 2017 7:01



Vlakýe TER, foto: SNCF

Francie má být další zemí, kde padne zvykové právo státního dopravce či jím ovládaných firem na provoz vlaků z peněz

Francie má být další zemí, kde padne zvykové právo státního dopravce či jím ovládaných firem na provoz vlaků z peněz daňových poplatníků. Může tak skončit monopol státní firmy SNCF.

Jan Šára
@shnsab

48

Italské dráhy si můžou oddechnout, dostaly smlouvu na Intercity



Jan Šindelář
8. listopad 2017 - 14:30

Italské státní dráhy dostaly od státu po dvouletém provizoriu desetiletou smlouvu na provoz dálkových a nočních vlaků Intercity. Zakázku zadala vláda přímo. Informoval o tom International Railway Journal (IRJ).

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

SBB uhájily stížností k soudu monopol u švýcarských dálkových vlaků, BLS nevyjede

11 Kvě 2019 13:00



Švýcarská RABe 510 od Stadleru v barvách BLS. Foto: IRJ

Všechny dálkové vlaky ve Švýcarsku budou i nadále provozovat švýcarské spolkové dráhy SBB. Státnímu dopravci se podařilo nastup jiného dopravce zastavit u soudu.

Všechny dálkové vlaky ve Švýcarsku budou i nadále provozovat švýcarské spolkové dráhy SBB. Státnímu dopravci se podařilo nastup jiného dopravce zastavit u soudu.

Švýcarský regulátor dopravy Bundesamt für Verkehr (RAV) oznámil

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

Bez soutěže na 15 let. Rakousko ochránilo své ÖBB před konkurencí

21 Zář 2019 17:30



Nová RABe 510 od Stadleru v barvách ÖBB. Foto: Eisenberg

Poslanci rakouské Národní rady poslali velký dárek státním rakouským drahám ÖBB. Podle jejich rozhodnutí zůstane ÖBB bez soutěže provoz na většině tratí v závazku veřejné služby.

Poslanci rakouské Národní rady poslali velký dárek státním rakouským drahám ÖBB. Podle jejich rozhodnutí zůstane ÖBB bez soutěže provoz na většině tratí v závazku veřejné služby.

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

Polsko chce nechat provoz dálkových vlaků bez soutěže 10 let státní PKP Intercity

10 Lis 2019 13:30



Polské státní dráhy PKP Intercity mají téměř jistý desetiletý kontrakt na provoz dálkových vlaků za státní peníze. Počítá s tím

Belgien, 30 November 2019 08:00

Belgien: Regiering leitet Direktvergabe für 10 Jahre an die SNCB ein

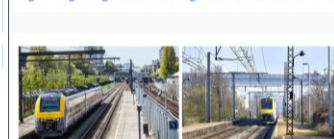


Foto: SNCB

Auf Vorschlag des Vizepremierministers und Ministers für Mobilität Georges Gilkinet hat der Ministerrat am 19.11.2021 die Zerstreuung der Verantwortung der Europäischen Union zur Kontrolle genehmigt, dass Belgien beabsichtigt, den öffentlichen Dienstleistungsvertrag direkt an die SNCB zu vergeben. Damit hat die Regierung eine weitere Stufe des formellen Verfahrens erreicht, das die SNCB für die nächsten zehn Jahre zum einzigen Betreiber für den Schienenpersonenverkehr in Belgien machen wird.

Das Abkommen der Föderalregierung sieht tatsächlich vor, die Schiene eine zentrale Rolle in der Mobilität von morgen zu geben und in diesem Rahmen die SNCB nicht dem Wettbewerb mit anderen Betreibern des Personenverkehrs auszusetzen, sondern ihr ganz im Gegenteil diese Aufgabe, die sie seit Jahrzehnten wahrnimmt, zu bestätigen.

Georges Gilkinet: "Als Minister für Mobilität möchte ich den Eisenbahnunternehmen einen moderneren Rahmen geben, mit starken Prioritäten für die Zukunft der Eisenbahnen: morgen mehr Züge, später am Abend und früher am Morgen, mit qualitativ hochwertigen Dienstleistungen, um mehr Menschen zu befördern. Der heutige Schritt ist wichtig, da er das formelle Verfahren zur Bestätigung des Status der SNCB als einziger Eisenbahnbetreiber für die nächsten 10 Jahre einleitet, ein Zeichen des Vertrauens der Bundesregierung in den historischen Betreiber."

Derzeit laufen Verhandlungen über den Abschluss eines neuen "öffentlichen Dienstleistungsvertrags" für die SNCB und eines "Leistungsvertrags" für Infrabel. Der Minister für Mobilität möchte dort mehr denn je den Reisenden und den Kunden in den Mittelpunkt stellen.

Georges Gilkinet: "Ich möchte den Zug von morgen auf die Schiene bringen. Der Service für Fahrgäste und Unternehmen muss verbessert werden. Es muss zum Beispiel mehr Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsbetrieben geben, damit Sie leichter vom Zug in die U-Bahn oder den Bus umsteigen können. Und unsere Eisenbahnunternehmen haben im Übrigen auch eine Vorbildfunktion im Bereich des Personalmanagements im Hinblick auf Vielfalt und Chancengleichheit, in der Umwelt-, Energie- und Biodiversität. Mit diesen Verträgen und Direct Awards möchte ich sie auf die Zukunft vorbereiten."

ŽELEZNICE • DOPRAVCI

Průlom na francouzské železnici. Státní SNCF přijdou o první výkony, má je nahradit Transdev

12 Zář 2021 12:00



Monopol SNCF končí. Za stejnou cenu nabídl Transdev dvakrát více vlaků.

Zatímco ve většině evropských zemích jsou soukromé železniční dopravci v závazkové dopravě samozřejmostí, Francie se svými státními drahami SNCF dosud nástupu konkurence odotávala. I to by ale mohlo být brzy minulostí.

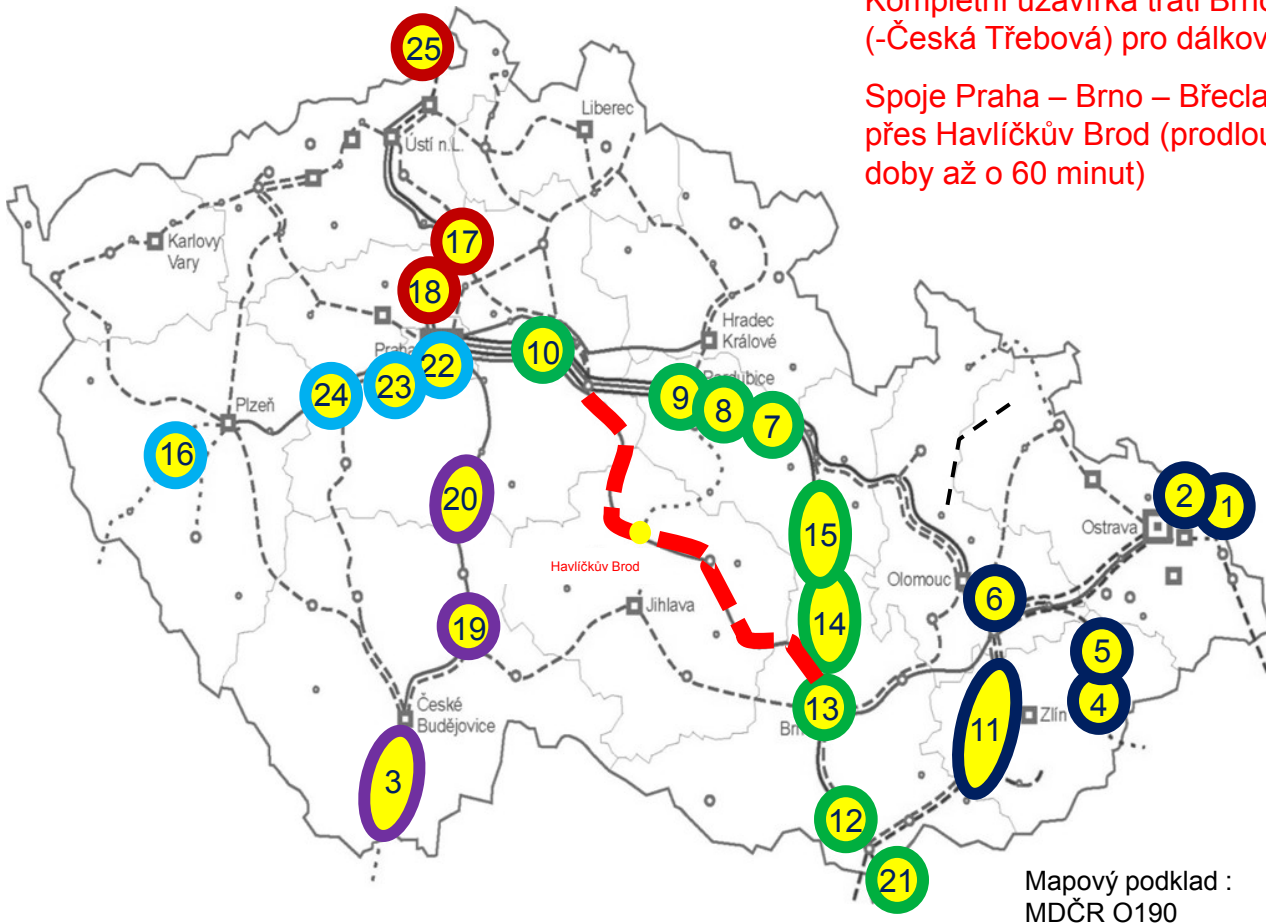
Regionální rychlíky TER (Transport express régional) mezi Marseille a Nice v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) má podle návrhu ministr vlády převzít namísto SNCF soukromý dopravce Transdev. Stalo se tak poté, co nabídl lepší podmínky než SNCF Voyageurs (část SNCF podnikající v osobní dopravě). Proti předání soukromému dopravci už protestují podle očekávání místní odboráci.

Jan Šára
@shnsab

60 komentářů

Sdílet

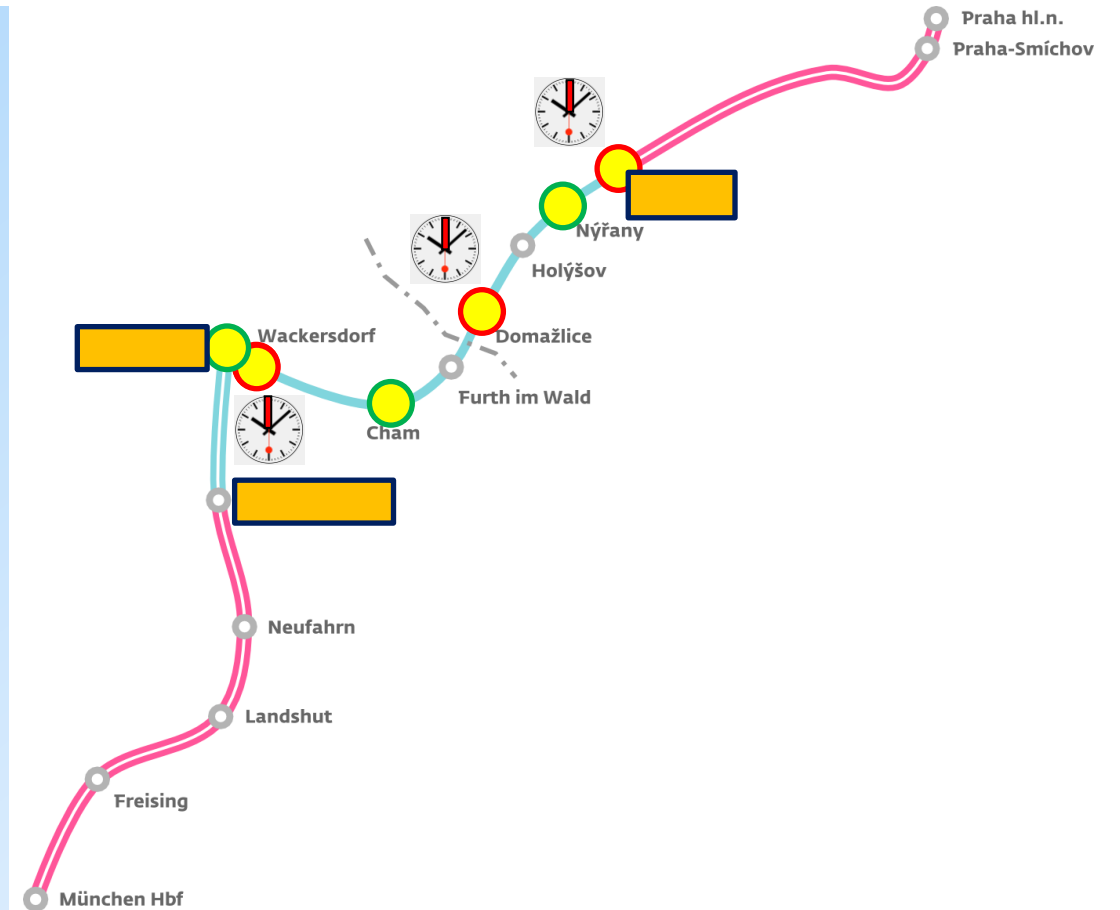
Realita na straně infrastruktury v roce 2022 (vybrané stavby a opatření)



1. Petrovice u Karviné – Dětmárovice (02-07)
2. Bohumín – st. hr. (11)
3. České Budějovice – Honí Dvořiště (07)
4. Vsetín, Vsetín – Valašská Polanka (03-12)
5. Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město (05-06)
6. Dluhonice (02-10)
7. Brandýs nad Orlicí – Choceň (01-12)
8. Uhersko (03-08)
9. Uzel Pardubice (01-12)
10. Poříčany – Pečky – Velim (03-08)
11. Nedakonice – Říkovice (03-07)
12. Zaječí - Šakvice (04-05)
13. Brno hl.n.- Brno Maloměřice (03-11)
14. Brno Maloměřice - Adamov – Blansko (01-12)
15. Blansko – Svitavy (03-08)
16. Vejprnice – Holýšov (09-10)
17. Roudnice nad Labem (02-12)
18. Roztoky u Prahy (01-05)
19. Soběslav – Planá n. Lužnicí (03-11)
20. Votice - Chotoviny (03-08)
21. Lanžhot – Staatsgrenze CZ-SK (01-12)
22. Praha Smíchov, P. Smíchov – P. Radotín (01-12)
23. Beroun – Karlštejn (09-12)
24. Hořovice (07-09)
25. Výluky v údolí Labe (Děčín – Bad Schandau) (01-12)

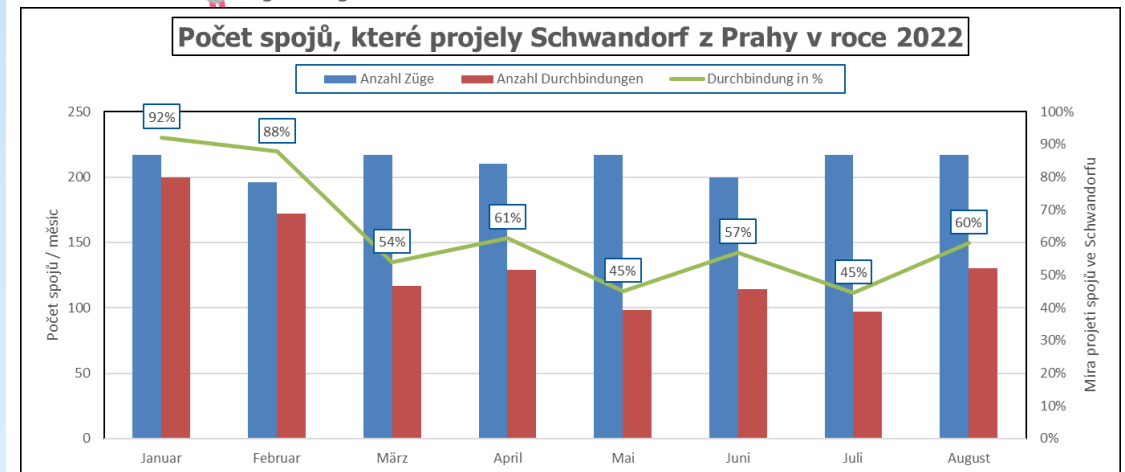
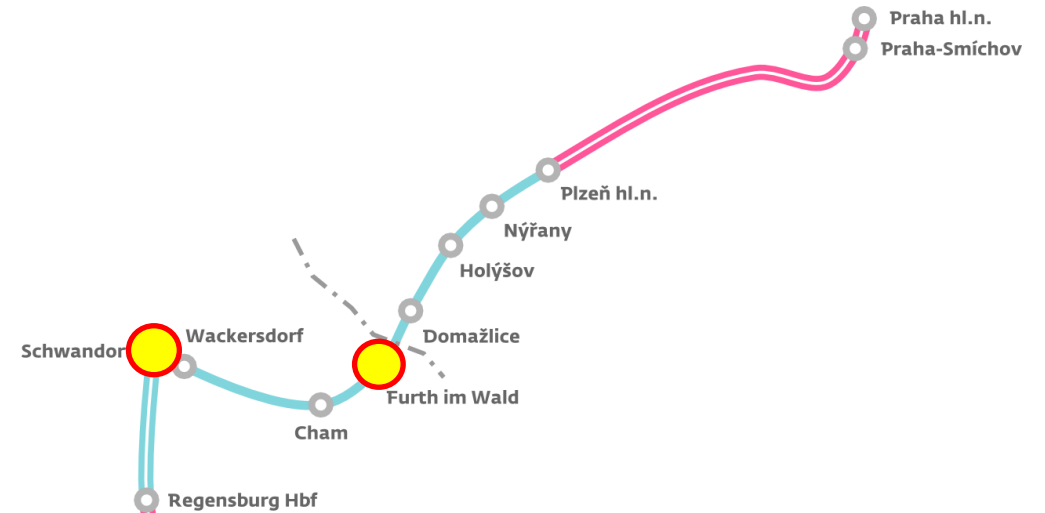
Linka Ex6 Praha – Plzeň – München (krásný, ale velmi komplexní projekt)

- Dopravní koncept je v zásadě koncepčně OK, ale velmi komplexní
 - 1 kolejná trať Plzeň – Domažlice – Schwandorf
 - Neelektrizovaný úsek Plzeň – Schwandorf – Regensburg
 - Silná příměstská doprava Praha – Beroun, Plzeň – Domažlice a München – Freising – Regensburg,
 - Silná regionální doprava Schwandorf – Furth i. W.
 - Systémová křižování na 1 kolejné trati Plzeň, Vejprnice, Nýřany, Staňkov, Domažlice, Cham, Wackersdorf, Schwandorf
 - Přepřah - Plzeň a Regensburg
 - Úvrať - Schwandorf a Regensburg
 - Spojování a dělení souprav - Schwandorf
 - Výměna pořadí vozidel v soupravě – München
 - Posilování - Plzeň, Schwandorf, Regensburg
- Z hlediska služeb dálková doprava v ČR a regionální doprava v Bavorsku (včetně vnímání obou příslušných objednatelů)



Linka Ex6 Praha – Plzeň – München (causa Schwandorf)

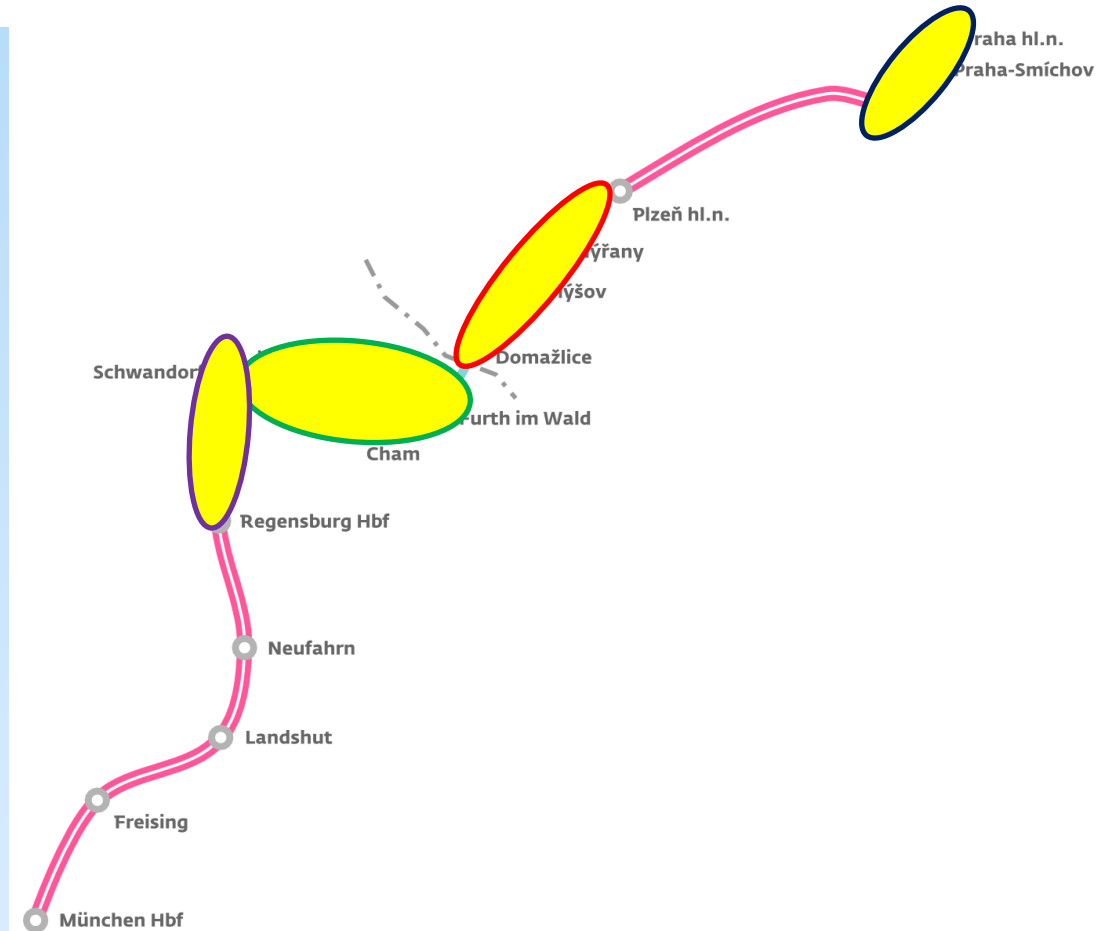
- Provozně komplikovaná linka z hlediska plnění JŘ
 - 1 kolejný úsek Plzeň – Schwandorf a komplexní provozní technologie (úvratě, přepřahy, spojování, dělení, posilování)
 - Výluky v ČR (zejména Praha Smíchov – Praha Radotín)
 - Dodatečné hraniční kontroly bavorské policie od 03/2022 ve stanici Furth im Wald
- Výsledek
 - Každodenní rozpad přímého spojení ve stanici Schwandorf náhodným způsobem (3-4 spoje denně)
- Desítky stížností týdně (cestující musí přestupovat, přijíždí o 2h později, ztrácí rezervace, je ve stresu, trpí jeho okolí...)
- Neplnění podmínek přepravní smlouvy vůči cestujícím
- Jediné řešení je (přechodná) změna konceptu (garance průjezdu nebo ukončení spojů ve Schwandorfu) a **HLAVNĚ NELHAT** cestujícím
- Bavorský objednatel bohužel zatím **NEMÁ** zájem na řešení dané situace



Linka Ex6 Praha – Plzeň – München (postřehy k nabídkovému řízení)

- Předpoklad zahájení provozu od 12/2026
- Během období 2023 – 203x proběhne celá řada intenzivních stavebních kroků v podstatných částech linky (např. nickolejný provoz)
- Lze předpokládat delší období s přerušením provozem (oddělení údržby a provozu vozidel, dodatečné náklady)
- Míra zohlednění v zadání (nebo je to čistě věcí dopravce?)

Stavba	Zahájení	Ukončení

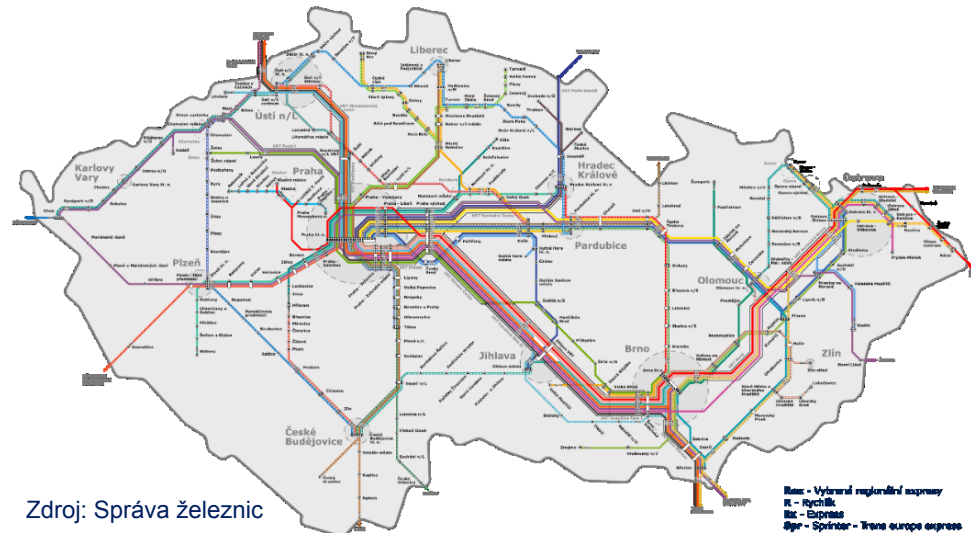
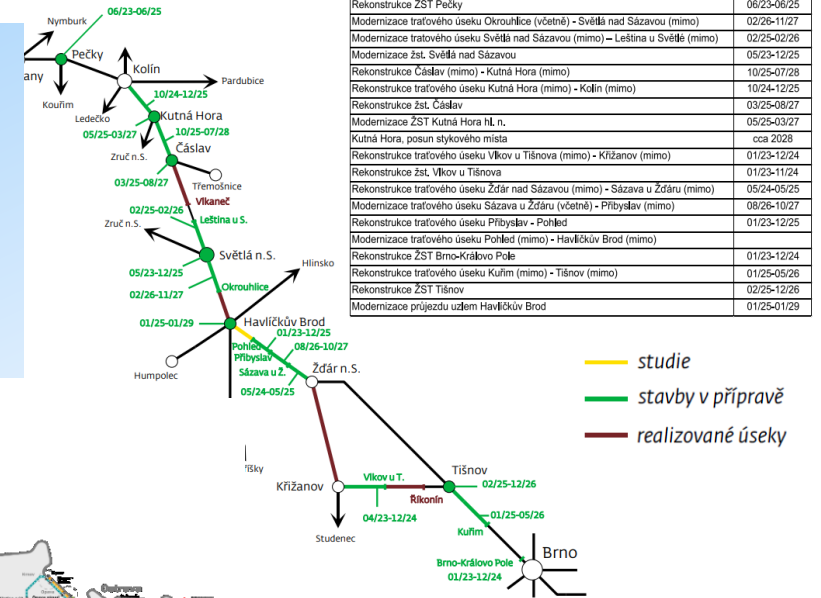


Linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno (postřehy k nabídkovému řízení)

- Dopravní plánování
 - Jaká je interakce linky R9 v kontextu projektu RS (a budoucího linkového vedení)
- Parametry infrastruktury
 - Realizace potřeb objednatele v rámci modernizace trati Kolín – Brno (topologie stanic apod.)
- Výluky
 - Míra zohlednění v zadání (např. nickolejný provoz)
- Vozidla
 - Parametry potřebné pro systém RS v době životnosti vozidel (rychlost, tlakotěsnost apod.)

- Období předpokládaného plnění R9
 - 12/2024 – 12/2039 (+/- 1-2 roky)
- Plán výstavby RS
 - P. Běchovice – Poříčany 2025 - 2030
 - Poříčany – Světlá n.S. 2028 - 2032

Připravované stavby, které ovlivňují linku R9 (stav k 04/22)



Výluky na železnici pohledem Správy železnic

Ing. Pavel Páidar

Mezinárodní konference ŽVOD, Mariánská Lázeň, 13. a 14. října 2022

- Úplná uzavírka části infrastruktury (tzv. nickolejné provozy)
 - Preferovaný model
 - Významná úspora času, finančních prostředků, eliminace mimořádných událostí, žádné přechodové stavy
 - Aktuálně prověřujeme využití na připravovaných projektech
 - Velký Osek – Chlumec – Hradec Králové – Chocet
 - Brno – Přerov
 - Praha – Kladno – Letiště Václava Havla
 - Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- Zdroj: Správa železnic

PRACOVNÍ KONCEPT LINKOVÉHO VEDENÍ VLAKŮ DÁLKOVÉ DOPRAVY – PROVĚŘOVÁNO STUDIEM PROVEDITELNOSTI K HORIZONTU 2050

Interval: 120 min 60 min 30 min 15 min

Verze 5.3 (3.12.2021)
 Odbor přípravy VST (021)
 © Správa železnic, ústřední organizace, Ministerstvo dopravy

Od unitární železnice k unitárním subjektům (aneb přirozené proměny monopolů)

- Rozbití monopolu unitární železnice (zpátečnický a nepružný monopol)
- Oddělení role dopravce a manažera infrastruktury (vznik nového monopolu bez vazby na potřeby dopravce)
- Vznik a postupné posilování role objednatele (vznik nového monopolu nebo oligopolu)
- Postupně dochází k rozpadu systému železniční osobní dopravy na menší provozní balíčky (divide et impere, monopoly posilují)
- Atomizovaný svět železnice nemá systémového koordinátora (monopoly hrají Monopoly)
- Chybí provazba mezi jednotlivými monopoly a oligopoly, každý sleduje primárně své zájmy (monopoly hrají Monopoly)
- Objednatel kromě určení objednávky přísně definuje požadavky na vozidla nebo je přímo pořizuje sám (monopol vstupuje do role dopravce)
- Regionální systémy se více integrují v rámci regionu (autobusy, vlaky, systémová odpovědnost), postupný přechod na regionálního vnitřního dopravce (monopol nového dopravce)
- Otevřením trhu roste poptávka po konkurenceschopné kapacitě a infrastruktuře (komerce, PSO i nákladní doprava), ta se stává vzácná a její rozvoj je pomalý (bez jisté vize návratnosti?) (monopoly na rozcestí)
- Neuspokojivá situace s dostupnou kapacitou a pořizovanými vozidly, která odpovídají sice podmínkám nabídkových řízení, ale jsou časově a vůči budoucí infrastruktuře poddimenzovaná (monopoly se stále neumějí nebo nepotřebují zkoordinovat)
- Úvahy o provázanější roli státních institucí např. společná role objednatele a manažera infrastruktury (potřeba osvětleného monopolu)
- Krizové balíčky přebírá národní vnitřní dopravce národního objednatele a manažera infrastruktury (vznik unitárního monopolu)
- Smyčka se uzavřela → Chrám byl zbořen a znovu postaven (nový/nové monopol/y opět na světě)

Od unitární železnice k unitárním subjektům (aneb přirozené proměny monopolů)



- Poslední roky smlouvy snížení motivace plnit smlouvu, pokud dopravce dále nepokračuje
- Hodnotí se nejlevnější nabídka (ne optimální)
- Vozidla se pořizují na dobu jejich životnosti (cca 30 let), smlouvy trvají cca 15 let
- Ekonomická efektivita požadovaných služeb
- Neadekvátnost požadavků na parametry vozidel se promítá do nákladů
- Budoucí ztráta úspor z rozsahu
- Při paralelně provozovaných balíčcích více dopravců nemožnost synergie při omezení provozu (výluky, covid apod..)
- Náklady na realizaci a přípravu nabídkového řízení (nárůst zaměstnanců objednatele, externí studie, externí právní zastoupení) a náklady spojené s faktickou realizací „stínového dopravce“ za účelem kontroly plnění vs. úspory z výhodnějších nabídek (jaký se stav, řeší se to vůbec?)
- Dopravní plánování – malá míra provázanosti potřeb objednatele a rozvoje a úpravy infrastruktury
- Spolehlivý dodavatel může být nahrazen přesoutěžen a nespolehlivý zůstane
- Nevhodně nebo nepřesně zadané parametry vozidel (někdy může podpořit kreativitu řešení, někdy může zabít očekávanou nebo požadovanou službu či řešení)
- Pozdější dopořízení stejných vozidel z důvodu změny poptávky není vždy úplně jednoduché (cena, vývoj techniky, délka rámcové smlouvy...problém u nových EMU/DMU)

- Nevhodně nebo nepřesně zadané parametry vozidel (může podpořit kreativitu řešení nebo zabít očekávanou nebo požadovanou službu či řešení)
- Ochrana investic v PSO vůči komerční dopravě – institut Nové služby nefunguje, vstup paralelní komerční služby s dopadem do tržeb možný
- Nedostatečná kapacita infrastruktury – ohrožuje PSO i nemožnost růstu trhu
- Při nevhodně nastavených podmínkách přístupu na síť a přidělování kapacity riziko spekulace s kapacitou a její blokování stabilním službám
- Riziko nepřidělení kapacity (celkově nebo dílčím způsobem např. z důvodu výluk) nebo nutnost odklonové vozby
- Výluky a stavební činnost
- Úprava dopravního konceptu (i přechodná), pokud navržený dopravní koncept nefunguje
- Obecně motivace dopravců při malém prostoru k vlastní realizaci
- Brutto vs. netto smlouvy a motivace dopravců
- Rizika odchodu personálu v posledním období provozu
- Tlak na úspěch může vést k nadhodnocení tržeb (velká očekávání)
- Dodatečné náklady při obtížně řešitelných požadavcích na parametry vozidel (kola, kočárky, striktně vyžadovaná identita objednatelů)
- Nepřiměřená výše rizik a penále se promítá do ceny dopravního výkonu
- Řešení mezinárodní dopravy a rozdílnost požadavků objednatelů
- Není-li optimálně řešen vývoj trhu (růst trhu a vliv na případné budoucí investice nebo naopak propady poptávky) v případě netto smlouvy
- Pozdější dopořízení stejných vozidel z důvodu změny poptávky není vždy úplně jednoduché (cena, vývoj techniky, délka rámcové smlouvy...)

Spousta otázek pro chytré hlavy

- Jak má být zaintegrován systém komerční dopravy do světa nabídkových řízení?
 - doplňuje, rozvíjí, je dílčí součástí, je naprosto mimoběžný a izolovaný?
- Jaká je optimální míra zapojení dopravce?
- Má mít dopravce vozidla?
- Má mít objednatel vozidla?
- Potřebuje objednatel ještě dopravce?
- Jak má být optimálně řešena mezinárodní doprava v případě zapojení více subjektů na lince?
- Jak má být optimálně zajištěna kontinuálnost služby v přeshraniční dopravě u více objednatelů?
- Jaká je role „národních dopravců“ v celém systému?
- Jak moc zohledňuje objednatel plány rozvoje infrastruktury v nabídkových řízeních?
- Jak moc zohledňují a reflektují plány dopravní obslužnosti objednatelů (a z nich např. i vycházející plány nabídkových řízení) výstavbu infrastruktury a výluky?
- Jako moc zohledňuje výstavba infrastruktury plány dopravní obslužnosti objednatelů (a z nich např. i vycházející plány nabídkových řízení)?
- Má být železniční osobní doprava jako provázaný systém nebo jako jednotlivé nezávislé projekty?
- Jak má být optimálně zohledněn vývoj trhu (dodatečné nebo přebytečné kapacity)?

A jaká jsou možná řešení, milí, moudří a vážení?





Or ?



Děkuji Vám za pozornost!!!

Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy
a dopravní chování populace, CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání

MŠMT
MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY