



Turecké tramvaje pro polský Olsztyn?

22.02 2018 18:24, Redakce, Nezařazené

Zajímavý vývoj má výběrové řízení na nové tramvaje pro město Olsztyn, které se proslavilo z pohledu dopravy zejména jako první novodobý polský tramvajový provoz (k zahájení došlo v prosinci 2015). Již krátce po otevření tramvajové dopravy se ukázalo, že současná flotila tramvají složená z vozů Solaris Tramino je nedostatečná. Město proto začalo hledat cestu, jak získat další vozidla, a to nejen pro rozšíření obsluhy na stávajících linkách, ale také pro nově plánované tratě. Původní kontrakt totiž nezahrnoval opci, kterou by bylo možné promptně využít. Nakonec došlo k vypsání tendru na až 24 tramvají.

Původní kontrakt z května 2017 počítal s tím, že 8 tramvají bude tvořit základ kontraktu a zbylých 16 vozů si bude moci dopravce pořídit v rámci opce (tu měl využít zejména s přihlédnutím k tomu, jak se mu podaří zahájit čerpání financí z EU). Zadávací dokumentace tendru však byla značně kritizována, zejména kvůli požadavku na vozidla se šířkou 2,65 m, která polští výrobci běžně nenabízejí. Jediným polským producentem, který byl ochoten podobná vozidla vyrobit, byl Solaris. Nebylo proto překvapením, že se konsorcium Solarisu a Stadleru (tramvajová divize Solarisu byla z větší části Stadlerem odkoupena) přihlásilo do tendru do Olsztynu jako jediné, nemile překvapivá ale byla cena, kterou výrobce (resp. výrobci) za svá vozidla požadoval. Rozpočet počítal s necelými 64 mil. zlotých včetně DPH (cca 384 mil. Kč, tedy 48 mil. Kč/vůz), společnost Solaris Tram si ale osm vozidel ocenila na 80,8 mil. zlotých (484,8 mil. Kč, tedy zhruba 60,6 mil. Kč za jeden vůz). Olsztyn se proto rozhodl tendr i přes svízele v provozu zrušit a vypsát znovu. Opět na 24 vozů, avšak základní kontrakt měl zahrnovat již 12 vozidel. Jeden vůz byl tentokrát požadován za částku cca 55,35 mil. Kč. V řadě parametrů měla být soutěž otevřenější, například už nebyla striktně požadovaná šířka vozové skříňe 2,65 m, ačkoli byl na ni provoz v Olsztyně ve všech směrech přizpůsoben (s cílem zajistit větší přepravní kapacitu vozů).

O tendr se zajímala řada uchazečů, z polských pochopitelně konsorcium Solarisu a Stadleru (Solaris Tram), a dále také Pesa. Ze zahraničních pak sondařoval informace především Siemens. Ani jedna z těchto firem se ale nakonec do tendru nepřihlásila. Do Olsztynu pouze doručily vysvětlující dopisy, v nichž se vymezovaly proti podmínkám tendru. Ten totiž neměl být zásahy do výběrového řízení

otevřen, ale naopak uzavřen v tom smyslu, že bylo požadovaná příliš specifická vozidla. V praxi to znamenalo, že by výrobci museli (při jistotě dodání jen 12 vozů) vyvinout zcela nové vozidlo na míru šité olsztynským požadavkům.

Problém s tím podle všeho neměl jediný uchazeč, a to poněkud nečekaný v podobě turecké společnosti Durmazlar, která si za 12 tramvají řekla o částku necelých 108 mil. zlotých (zhruba 648 mil. Kč, tj. 54 mil. Kč/vůz), v případě využití opce pak 206 mil. zlotých (v přepočtu zhruba 51,5 mil. Kč na vůz). Tramvaje mají mít kapacitu 210 cestujících (z toho 40 sedících) při šířce vozové skříně 2,5 m.

Nabídka turecké společnosti v Polsku je nečekaná, nicméně nejedná se o prvního „exotického“ uchazeče z poslední doby na dodávky nových tramvají pro polská města. Loni například neuspěla firma Hyundai Rotem v obřím tendru ve Varšavě (ten byl nakonec zrušen, byť má ještě soudní dohru).

Durmazlar začal vyrábět tramvaje v roce 2012 a v současné době nabízí dva typy svých vozidel s obchodními jmény Panorama a Silkworm. Tyto tramvaje byly dodány do trojice tureckých měst, přičemž bychom na nich našli také některé české subdodávky (např. od společnosti AmiT). Pokud Durmazlar splní veškerá předepsaná kritéria a Olsztyn zakázku nezruší, může se turecká firma těšit na první expanzi svých tramvají mimo rodnou zemi. Dodávky vozidel by měly být zahájeny do 21 měsíců od podpisu smlouvy.

Připomeňme, že zatímco turecké společnosti chtějí své tramvaje vyvážet mimo své hranice, samotný turecký trh se zahraničním účastníkům uzavírá. Od konce loňského roku prakticky již není možné nově pro veřejnou dopravu objednávat vozidla, která by nebyla vyráběna přímo na území Turecka.

Libor Hinčica

Url: [Turecké tramvaje pro polský Olsztyn?](#)