

„Evičky“ pro lotyšský Daugavpils

03.11 2023 18:07, Matěj Stach, Tramvaje

Na koleje tramvajového provozu ve východolotyšském Daugavpilsu postupně dosedly první dvě ze čtyř objednaných tramvají EVO1, které do města v těsné spolupráci s tuzemským Pragiomexem dodává lokální závod na opravu lokomotiv DLRR. Jedná se o vůbec první nízkopodlažní tramvajové vozy, které Daugavpils nenakoupil z Ruské federace, zároveň jde o zahraniční premiéru vozů řady EVO, jejichž první zástupce se představil již v roce 2012. Zbylé tramvaje mají přijít v listopadu.

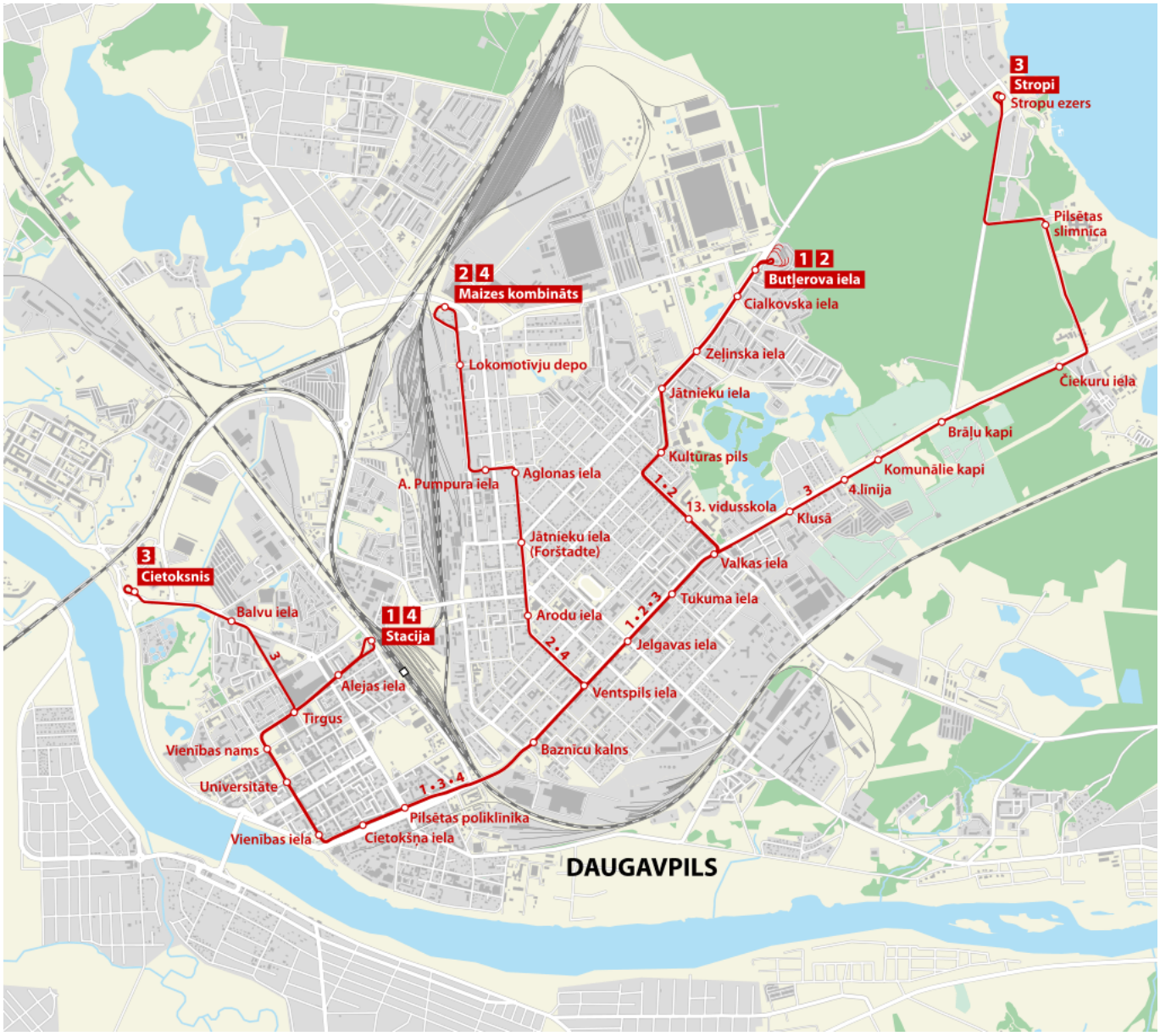
Daugavpils je co do počtu obyvatel druhým největším městem v Lotyšské republice. Nachází se nedaleko běloruských a litevských hranic na jihovýchodě země. Sídlo podle aktuálních údajů obývá necelých 79 tisíc obyvatel, což je pouhých 63 % oproti roku 1989, kdy měl Daugavpils 125 000 občanů. Snižující se počet obyvatel trápí celé Lotyšsko, na vině jsou záporný přirozený přírůstek obyvatel vycházející z velmi nízké porodnosti a zároveň záporná migrace, druhé největší lotyšské město tedy v tomto směru rozhodně není nikterak výjimečné. Odráží se v něm i specifické národnostní složení země, jelikož většinu obyvatel Daugavpilsu netvoří etničtí Lotyši, nýbrž občané hlásící se k ruské národnosti.



Nové tramvaje EVO1 umožní utlumit provoz sovětských tramvají 71-605, kterých má ve svém stavu Daugavpils satiksme celkem 10. Vůz ev. č. 106 na snímku z konce června 2022 jede po bulváru 18. listopadu, jehož pojmenování odkazuje k datu vyhlášení samostatné Lotyšské republiky. (foto: Matěj Stach)

Se zavedením veřejné dopravy koketoval tehdejší Dünaburg, později Dvinsk, už na konci 19. století. Výstavba tramvajového provozu měla proběhnout během let 1910–1912, plány ovšem skartoval nedostatek financí, první světová válka a navazující Lotyšská válka za nezávislost. Daugavpils se tak tramvají dočkal až po konci druhé světové války, kdy už bylo Lotyšsko integrální součástí Svazu sovětských socialistických republik. Provoz byl zahájen 5. listopadu 1946 na první z dnešních čtyřech linek, přičemž síť o starém sovětském rozchodu 1 524 mm byla postupně rozšiřována až do osamostatnění země v roce 1991.

Poslední dekáda je spojena s celkovou rekonstrukcí tramvajové sítě v Daugavpilsu. Vedle opravy stávajících úseků byla 5. 2. 2020 zprovozněna nová jednokolejná trať kolem krajské nemocnice, již využívá linka č. 3. Novostavba v délce 2,1 km nahradila původní přímou trať vedoucí ulicí Vasarnīcu iela, která je na základě smlouvy uzavřené v říjnu 2023 aktuálně demontována. Na dalším rozšíření sítě se naopak pracuje. Jde o přímé spojení městských částí Ķīmiķu a Stropus (mezi smyčkami Butļerova iela a Stropu ezers). Práce na jednokolejné trati vedené ulicí Vaiņdes, která bude dlouhá zhruba 1,7 km, v tuto chvíli finišují a měly by skončit do konce prosince 2023.



Mapa aktuálního linkového vedení tramvají v Daugavpilsu. (zdroj: wikipedia.de, autor: NordNordWest)

Stranou nestojí ani obnova vozového parku. Daugavpils satiksme v roce 2014 zařadilo do provozu tucet částečně nízkopodlažních tramvají od ruského UKVZ, z nichž osm vozů představuje provedení 71-623 (KTM-23) a zbylé čtyři článkovou verzi 71-631 (KTM-31). Během roku 2019 na ně navázaly dodávky už 100% nízkopodlažních tramvají City Star (71-911) vyráběných taktéž ruským podnikem, konkrétně PK Transportnyje Sistěmy, rovněž v počtu osmi tramvají. Vozy ale do provozu začaly zasahovat až po jejich převzetí od 31. 1. 2020, nadto mohly ze začátku operovat pouze na lince č. 2, která byla jako jediná v té době přizpůsobena provozu tramvají se sběrači. Dnes mohou být provozovány v celé síti, přičemž v této souvislosti došlo k instalaci polopantografů také na novodobé vozy z UKVZ. Ve stavu Daugavpils satiksme se dále nachází také 10 tramvají 71-605 (KTM-5) společně s ex-schwerinskými vozy T3D (4 soupravy). Nyní je doplní české „Evičky“, které dopravce očekává v počtu čtyřech kusů.



Vůz 71-623 ev. č. 007 projíždí centrem Daugavpilsu na lince č. 4. Za povšimnutí stojí kombinace v roce 2022 již nevyužívaného tyčového sbrače a polopantografu. (foto: Matěj Stach)

Cesta k pořízení dalších nových tramvají ovšem byla stejně jako v předchozích případech poněkud trnitá. Nákup ekologických tramvajových vozů ve městě Daugavpils, jak jsou zakázky nazývány, tak musel před podepsáním první smlouvy proběhnout načtyřikrát. Všechna výběrová řízení na nové tramvaje pro Daugavpils navíc měla společného jmenovatele v podobě rozkouskování zakázek do malých počtů. Zatímco standardně je ve veřejných zakázkách obdobného plnění upřednostňována forma vypsání maximálního počtu vozů určeného provedení, kdy je vymezena minimální objednávka a zbytek může být předmětem následných odvolávek (tj. využití opce či opcí), druhé největší lotyšské město opakovaně přistoupilo k rozdělení kontraktu na více částí značených písmeny, v nichž ovšem byla poptávána totožná vozidla. Podobný postup Daugavpils dříve uplatnil také u tendrů na autobusy.



Jeden z osmi vozů City Star (71-911) pořízených v roce 2019 uhýbá na novou trať vedoucí k nemocnici. Z pohledu fotografa doleva pokračující trať ulicí Vasarnīcu iela je aktuálně demontována, jelikož pozbyla významu. (foto: Matěj Stach)

Poprvé město Daugavpils, které výběrová řízení na tramvaje vypisuje, poptávalo celkem 7 sólo tramvají. Zakázka byla rozdělena na dvě části spočívající v dodání 5 (část A), resp. 2 (B) vozů a k jejímu vypsání došlo 20. 4. 2021. Lhůta pro podání nabídek se posunula z původního 27. května až na 21. června, následně ale byla celá zakázka zrušena, jelikož zadavatel dospěl k nutnosti provést zásadní úpravu technických podmínek. Další pokus o získání nových tramvají se rozeběhl 3. 2. 2022, kdy město Daugavpils vypsalo tendr na dodání celkem 12 sólo tramvají rozdělený na tři části, ve kterých byly počty stanoveny následovně: 6 (A), 2 (B) a 4 (C). Ani toto výběrové řízení ale neskončilo úspěšnou volbou dodavatele a bylo zrušeno k 2. dubnu.



Pohled do salonu jednoho z vozů EVO1. (zdroj: DLRR)

Hned vzápětí (7. 4. 2022) došlo k vypsání soutěže na dodání stejného množství vozů, do kterého se přihlásila společnost Daugavpils Lokomotīvju remonta rūpnīca (DLRR), jež za 12 tramvají požadovala 17 760 000 eur bez DPH (zhruba 437 mil. Kč, asi 36,5 mil. Kč za vůz). Komise ovšem zjistila, že její nabídka nesplnila požadovanou technickou specifikaci – nabídka podle šetření neobsahovala délku vozidel ani počet sedadel pro cestující, dodrženy nebyly požadavky na harmonogram prací nebo kapacita tramvají. Už v této nabídce počítal uchazeč se zapojením společnosti Pragoimex, na níž jako na subdodavatele mělo být převedeno 50 % prací. Podle lotyšských médií však dodavatel nikde uváděné procento rozdělení prací výpočetně neprokázal. Zadávací komise města Daugavpils se zároveň pozastavila nad samotným angažmá Pragoimexu, který je očividně také v Lotyšsku proslulý poškozováním finančních zájmu Evropské unie.

Poslední a alespoň částečně úspěšný tendr vypsal Daugavpils 22. června 2022. Tentokrát rozdělil svůj tramvajový kontrakt na šest částí (A až F), přičemž pod každým písmenem se stejně jako v předchozích případech ukrýval jiný fixní počet vozidel. Například pod písmeny A, B a C se vždy ukrýval sólo vůz o délce max. 18 m, ovšem počet tramvají byl stanoven na 6 (A), 2 (B) a 4 (C), přičemž nabízející neměl jistotu, které písmeno si dopravce nakonec „vylosuje“ a na jaký počet vozů bude dílčí smlouva uzavřena. Kromě sólo tramvají byla poptávána i vozidla článková o délce max. 28 m (pod písmeny D, E a F, opět s rozdělením na 6, 2 a 4 vozy), kde o výsledku soutěže nebylo vůbec informováno. Původní termín pro podání nabídek se z původního 5. 8. odsunul na 22. srpna a následně dále na 24. 8. 2022. Na základě zmíněné soutěže byla 29. 9. 2022 uzavřena smlouva v celkové hodnotě 7,4 milionu eur bez DPH (v přepočtu asi 181 mil. Kč) se společností Daugavpils

Lokomotīvju remonta rūpnīca (DLRR), týkající se dodávky čtyř tramvajových vozů (část C). Zároveň bylo dohodnuto řešení interiéru a jeho barevnost, potahy sedadel nebo uspořádání pracoviště řidiče. Zbarvení bylo převzato z vozů City Star.



Záběr na zadní čelo vozidla. (foto: Karl Paiken)

Opět byla deklarována i spolupráce s Pragoimexem, který se k dodávce vozidel vyjadřuje pouze ve výroční zprávě, kde naopak zcela chybí jakákoliv zmínka o lotyšském partnerovi: *„Koncem roku 2022 jsme uzavřeli kontrakt na dodávku 4 ks vozidel EVO1 na širokorozchodném podvozku pro lotyšské město Daugavpils. Zakázka by měla být realizována do konce roku 2023.“*

Daugavpilská lokomotivní opravna (DLRR) o možnost vyrábět tramvaje usilovala dlouhodobě a tak lze nyní na internetu najít nemalé množství proklamací o tom, jak firma plánuje rozvinout výrobu tramvají pro malá a střední města. Dočíst se jde také to, že jsou tramvaje dodané DLRR levnější jak vozy z Pragoimexu. Uzavřená smlouva ovšem hovoří o těžko uvěřitelné sumě zhruba 45 milionů Kč za sólo vůz, která nemá obdoby ani v tuzemsku (rekordní cena v této délkové kategorii činí 27,5 mil. Kč, přičemž šlo o olomouckou zakázku na jedinou tramvaj). Vysoká pořizovací cena je politicky omlouvána podporou lokální výroby a zřízením až 50 nových pracovních míst, což kazí snad pouze fakt, že bylo toto množství v mezidobí sníženo na pětinu. Zrekonstruované výrobní prostory, k nimž neexistuje jediná fotografie, pak nepřetržitě hlídá soukromá bezpečnostní agentura.



Skladání prvního dodaného vozu EVO1 na daugavpilské koleje. (zdroj: Daugavpils satiksme)

První vůz EVO1 byl po více než čtyřhodinovém zápolení složen na koleje v úterý 17. 10. 2023 večer. Po oživení ve vozovně musí tramvaj najet 250 km ve zkušebním provozu bez cestujících, přičemž tyto jízdy probíhaly ze začátku pouze v nočních hodinách. Přítomni jsou jim čeští technici, jelikož podnik svými specialisty nedisponuje (ostatně skutečná míra zapojení lotyšského partnera do realizace projektu je v některých zdrojích zpochybňována). Druhá tramvaj měla do sítě Daugavpils satiksme dosednout v noci z 19. na 20. října, zbylé ji budou následovat v listopadu. Daugavpilské vozy EVO1 mají být oproti české variantě přizpůsobeny pro provoz až do -40 °C, pročež bylo přistoupeno k použití hybridního rámu s nerezovými prvky. Elektrická výzbroj pochází ze Škody Electric, elektrické vodiče měla DLRR zakoupit od německého výrobce. Dalším rozdílem je užití širokorozchodných podvozků. Nákup nových tramvají by se neobešel bez finanční podpory z Evropské unie. Vozy byly financovány z projektu Integrovaná mobilita šetrná k životnímu prostředí ve městě Daugavpils, jehož celkové náklady činí 28 317 548,49 eur. Z Fondu soudržnosti bude hrazeno 85 % uznatelných nákladů, což je necelých 23,2 milionu eur.

Daugavpilské „Evičky“ obdrží evidenční čísla 022–025 navazující na dosavadní nízkopodlažní vozy. Patnáctimetrové tramvaje jsou pochopitelně vybavené klimatizací, nechybí v nich ale ani kamerový systém, USB porty pro nabíjení drobné elektroniky nebo obrazovky s informacemi pro cestující. Na rozdíl od tramvají City Star z roku 2019 vozy nejsou vybaveny speciálním sedadlem pro průvodčí, kteří v daugavpilských tramvajích působí i v první čtvrtině 21. století. Jejich mise se má každopádně naplnit už v květnu roku 2024.

Url: „Evičky“ pro lotyšský Daugavpils