

Košice vypsaly soutěž na až 30 nových tramvají

06.07 2026 20:45, Libor Hinčica, Tramvaje

Po neúspěšném tendru na 30 nízkopodlažních tramvají z roku 2021, kdy proti sobě bojovala Škodovka s polskou Pesou tak dlouho, až už nezbyl čas na realizaci dodávky ve vztahu k proplacení dodávky z evropských prostředků, se pouští Dopravný podnik mesta Košice (DPMK) do nového dobrodružství s nákupem tramvají, tentokrát formou soutěžního dialogu (jednacího řízení s uveřejněním).

DPMK vypsal soutěž formálně dne 25. 6. 2026, dokumenty pak byly zveřejněny dne 30. 6. 2026. Předmětem tendru má být dodávka až 30 tramvají o délce max. 32 m se šířkou vozové skříně max. 2,5 m, a to v blíže neurčeném časovém období. Při financování se počítá s využitím fondů EU.

O dodavateli by měla rozhodnout poměrně složitá matice hodnoticích kritérií. Nejvyšší váhu má mít cena (45 %) a náklady životního cyklu (15 %), zbylých 40 % bude rozdistribuováno mezi technické parametry. Ty byly rozděleny do celkem šesti skupin, které jsou ale v zadávacím řízení jen velmi obecně popsány a sám zadavatel uvádí, že základní technická specifikace může být na základě diskuze s dodavateli změněna.

To není v rámci jednacích řízení sice postup výjimečný (naopak tomuto účelu má soutěžní dialog sloužit), obvykle jsou ale striktně vymezeny základní body, které nikterak měněny být nemohou. Košice ovšem obecně uvádějí, že změněno může být v zásadě vše (*„…vrátane zmeny požadovaných technických parametrov*“), což s ohledem na česko-slovenské tržní prostředí (lze-li o trhu ještě vůbec hovořit) nebudí na první pohled příliš důvěru. Vzhledem k vysoké váze technických parametrů (zmíněných 40 %) se tím utváří prostor pro značnou svévoli zadavatele, ačkoli se může myšlenka jevit na první pohled ušlechtile.



Namísto nových vozů se rozhodly Košice zajistit obnovu vozového parku i modernizacemi tramvají KT8D5. I toto výběrové řízení provázaly diskuze o transparentnosti, protože podmínky byly od počátku nastaveny tak, že je mohl splnit jen jediný uchazeč. (foto: Libor Hinčica)

Co je nutné vyzdvihnout, je fakt, že Košice se rozhodly kupní cenu poskládat z předpokládané ceny 10 tramvají, které by měly tvořit první pevnou objednávku, a z ceny 20 vozů opčních. Hodnocená je celková cena 30 vozů. Košice si takto vytvářejí prostor pro dosažení co nejlepších cenových podmínek. Dodavatelé mohou rozpočítat vstupní jednorázové náklady do prvních 10 vozů, které pro ně budou představovat jistotu plnění, a zbylé vozy mohou nabídnout očištěné o tyto náklady.
V minulosti se tak podařilo například v Polsku dosáhnout výrazných cenových rozdílů a úspor pro místní dopravní podniky. Není jistě bez zajímavosti, že tento způsob hodnocení a nacenění vozidel se v minulosti opakovaně objevoval v dotazech dodavatelů jako návrh prakticky napříč celou někdejší federací, protože jde v daném oboru o nejférovější způsob cenotvorby pro obě smluvní strany, všichni provozovatelé ale tento styl až dosud unisono odmítali (čím ve výsledku v případě využití celých opcí akorát okradli sami sebe).

Abychom však košický DP nepřechválili, je vhodné zmínit také další parametry, které hospodářskou soutěž omezují. Formálně na několika místech DPMK uvádí, že nehodlá jakkoli omezovat počet uchazečů v soutěžním dialogu. Na jednom místě v zadávacím řízení sice připouští, že ke snížení dojít může, odkazuje zde ale na bod, který toto snížení vylučuje. Až potud je vše v pořádku. DPMK ale uvádí jako nutnou podmínku (kterou nelze změnit ani v pozdější fázi tendru), že některé vybrané konstrukční uzly vozidla musí být vyrobeny pouze dodavatelem vozidla, tj. nelze využít poddodavatele. Týká se to konkrétně podvozků, hrubých staveb skříní a trakčního pohonu. Právě v posledním bodě se ukrývá kámen úrazu.

Pesa, která se jako jediná odvážila (naivně) postavit v minulé košické soutěži československému

hegemonovi trhu, používá ve všech svých projektech elektrické výzbroje od jiných dodavatelů. Platí to i pro Pesou nedávno získaný HeiterBlick, ale také další dodavatele. Ze hry je tak například také Modertrans, Bozankaya, ale pravděpodobně (v závislosti na důslednosti interpretace) také španělský CAF. Alstom zase nezřídka dováží hrubé stavby tramvají ze zahraničí, takže i jeho participace se pohybuje spíše v teoretické rovině. Popis poskytnutý DPMK navíc jasně neuvádí, zda se do trakčního pohonu počítají trakční motory. Pokud by tomu tak bylo, byla by účast omezena fakticky jen na jediného dodavatele (avšak lze předpokládat, že toto dopravce ještě ozřejmí). I bez toho se ale počet výrobců tramvají, kteří mohou uvedenou podmínku za současné konstelace výrobních vztahů splnit, smrknul na minimum, přičemž v úvahu je vždy nutno i brát nejen teoretickou možnost splnění parametru, ale také realitu trhu (tj. kdo se v dané oblasti pohybuje či se o to alespoň pokouší).



Jedna z uvolněných vizualizací tramvaje Pesa Twist pro Košice z roku 2021. Tendr nakonec skončil blamáží. Aktuální podmínky tendru participaci Pesy prakticky vylučují. (zdroj: PESA)

Zadávací dokumentace pak obsahuje vedle vybraných nejasností i nějaké zjevné chyby – na několika místech (nicméně klíčových) například jako zadavatele uvádí nikoli DPMK ale Východoslovenskou vodárenskou spoločnosť, a.s. Lze tak důvodně předpokládat, že v nadcházejících dnech se dočká tendrová dokumentace ještě vybraných úprav.

S podivem je poté také výzva k samotnému soutěžnímu dialogu, kdy DPMK uvádí, že bude informovat dodavatele s předstihem 5 dnů (a více). Taková doba je u obdobných tendrů mimořádně nestandardní, už jen proto, že dodavatelé mimo SR a ČR jsou povinni zajistit si tlumočníky a připravit případné dokumenty, o jejichž povaze jim po odeslání žádosti o účast je známo jen velmi málo. Opět jde o bod, který sice nemusí být nikterak špatně ze strany zadavatele myšlený (doba může být i delší), ale na straně dodavatelů příliš důvěry vzbuzovat patrně nebude (co kdyby se někdo rozhodl opravdu poskytnout jenom oněch 5 dnů?).

Závěrem doplňme, že tramvaje musí být 100% nízkopodlažní, a to úplně bez podest. Takové řešení na trhu v oblasti tramvají s otočnými podvozky jsou schopni nabídnout toliko dva dodavatelé – Škoda

Group a Stadler. Košice ovšem žádnou technologii podvozků přímo nevylučují (resp. formulace je zde poněkud šalamounská), budou ale některá provedení bonifikovat v rámci hodnoticích kritérií technické části. Právě nejasnost těchto hodnoticích kritérií – není jasné, jak budou body v takto klíčovém parametru ovlivňujícím celou konstrukci vozu (a vůbec případnou participaci dodavatelů) rozděleny – je vedle zmíněného omezení dodavatelského řetězce asi nejpodivnější částí specifikace, nemluvě o tom, že zadavatel může v průběhu soutěže kritéria ještě uzavřít a například neotočné podvozky zcela vyloučit (jak jsme si nastínili výše).

Se znalostí česko-slovenského prostředí (a posledního košického tendru na modernizaci tramvají KT8D5 či dvoupólově nabíjených elektrobusů) se tak vtírá bohužel otázka, nakolik je soutěžní dialog opravdu snahou o otevření trhu a dosažení nejlepšího řešení (poměr kvalita, cena, technika), a nakolik plní pouze roli marketingovou, která má přilákat na počátku více dodavatelů, aby se v další části mohly podmínky postupně utáhnout tak, aby je už splnili nemnozí („ti jediní správní“).

Poslední větou tohoto článku pak už zmíníme jen odhadovanou hodnotu zakázky, která byla stanovena na 135 mil. €, tj. 4,5 mil. € na vůz (tj. cca 110 mil. Kč).

Url: Košice vypsaly soutěž na až 30 nových tramvají