

Olomouc shání 9 oboustranných tramvají

26.07 2023 19:35, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik města Olomouce (DPMO) vypsal dne 17. 7. 2023 výběrové řízení na dodání devíti sólo tramvají délky max. 16 m, které budou vybaveny dveřmi na obou stranách a umožní provoz ve spojení zadními čely k sobě (tzv. PX), což je provozní režim, který je v Olomouci od doby otevření první etapy tramvajové tratě na Nové Sady v roce 2013 pravidelně využíván.

Všechny soutěže na dodávky nových tramvají vyhrává v Olomouci už od roku 2006, kdy byly dodány poslední tramvaje Trio 01 z produkce Inekonu, společnost Pragoimex, potažmo Krnovské opravny a strojírny, s nimiž tvoří Pragoimex Alianci TWT (v té je začleněna ještě konstrukční kancelář VKV Praha). Lze očekávat, že Aliance TWT ovládne i nyní vypsaný tendr, v němž je cena jednoho sólo vozu odhadována na těžko představitelných 32,15 mil. Kč.

Z hlediska hodnoticích kritérií má cena váhu jen 60 % a je zde překvapivě specifikována jen jako „výše nabídkové ceny za 1. a 2. část životního cyklu“. Jde o jednu z mnoha zmatečných informací, jimiž je zadávací dokumentace protkána, jak si budeme ilustrovat na několika příkladech dále v textu.

Co je myšleno prvním a druhým životním cyklem se mohou potenciální dodavatelé spíše jen domyslet než jednoznačně určit až z krycího listu nabídky, do nějž mají vepsat hodnoty za údržbu v období záruční doby (48 měsíců/4 let), jenomže ani zde se nehovoří explicitně o prvním a druhém cyklu. Rozdělena je zde sice ona záruční doba a náklady na údržbu a servis v době po skončení záruky (rozepsané na 26 let zbylé předpokládané životnosti), což působí rozdělením na dvě části, jenomže do hodnocení nabídek vstupuje následně váhou 30 % ještě položka nákladu třetího životního cyklu, čímž se tato domněnka bortí. Mimoto je samotná specifikace prvního kritéria „nabídková cena“ omezena jen na zmíněné náklady 1. a 2. životního cyklu, takže z ní úplně vypadává cena za pořízení tramvaje, což lze jen obtížně vysvětlit.

Posledních 10 % v rámci hodnocení mohou dodavatelé obdržet za zkrácení dodací lhůty. Ta je specifikována jako časový okamžik, kdy dojde k předání posledního vozidla, což nesmí být později než za 24 měsíců. Samotné kritérium ale nepracuje s měsíci, nýbrž s dny, kterých má být zrovna v roce 2024 o jeden více a ze specifikace nevyplývá, jak případný přestupný rok započítat (obecně je kritérium pojato tak, že čím méně dní dodavatel nabídne, tím více bodů dostane). Současně není nikde uvedeno, kdy má být předán první vůz, ani jaká má být kadence dodávek, což znamená, že teoreticky může být všech devět tramvají vyloženo na dvůr vozovny najednou. Základním nedostatkem onoho kritéria je ale neohraničení zespodu, což nahrává výrobci, který již má svůj typ pro provoz v České republice schválený. Oproti tomu výrobce, který by chtěl na trh uvést nový model, je v podstatě bez šance lhůtu zkrátit a nějaké body získat – doba na výrobu a homologaci nové tramvaje totiž bude sotva kratší než 24 měsíců, což většina i českých DP již v zadávacích podmínkách alespoň na oko respektuje. Olomouc tak činí také, jen s tím rozdílem, že nejkratší možnou realizovatelnou dobu pasuje do role stropu.



Starší generaci částečně nízkopodlažních oboustranných vozů reprezentují v Olomouci vozy VarioLF+/o, kterých bylo dodáno v roce 2013 celkem čtrnáct. (foto: Libor Hinčica)

Zajímavé jsou i další podmínky olomouckého pojetí veřejného soutěžení. Kupní smlouva například uvádí, že její přílohou má být „Podrobná technická specifikace tramvaje pro městskou hromadou dopravu osob schváleného typu pro provoz v ČR“. Schválený typ požadovaného provedení má ale u nás pouze Pragoimex (potažmo Krnovské opravny a strojírny). Dále se jako vysvětlení uvádí, že účastník tuto přílohu dokládá ve své nabídce ve formě tabulky č. 3 vyplněné podle požadavků zadávací dokumentace, kde už se o „schváleném typu pro provoz v ČR“ nehovoří, drobnou komplikací pro potenciální uchazeče by ale mohla být skutečnost, že tabulka číslo 3 mezi přílohami zadávací dokumentace chybí, stejně jako požadavky na její vyplnění. Je možné, že zde má olomoucký DP na mysli přílohu číslo 1 kupní smlouvy, která skutečně technické požadavky vyjmenovává, tu ale nelze rozhodně považovat za tabulku (a ani tak není pojmenována).

Podobně je zapotřebí mít fištrón, aby se případní zájemci o olomoucký tendr dovtípili významu vybraných použitých zkratek, které nejsou nijak vysvětlovány (a z překladu nemohou být zahraničním účastníkům zřejmé), anebo aby věděli, jaké jsou v Olomouci zažité termíny pro jednotlivé typy prohlídek, které nejsou rovněž nijak vysvětleny a specifikovány.

Technické požadavky na nové tramvaje stojí také za alespoň krátkou zmínku. Obecně je lze shrnout tak, že je lze všechny splnit se současnou generací olomouckých tramvají EVO 1/o, které bychom v někdejší moravské metropoli napočítali čtyři (tři z roku 2018 a jeden vůz z roku 2021). Má jít tedy o jednosměrné tramvajové klimatizované vozidlo délky max. 16 m a šířky max. 2,5 m s dveřmi na obou stranách, přičemž na pravé bočnici musí být min. troje dvoukřídlé dveře šířky 1 300 mm a dvoje šířky 1 300 mm na levé straně. Jednokřídlé dveře jsou připuštěny, byť při důsledném pročítání může uchazeč nabýt dojmu, že je tomu tak pouze u levé bočnice. Tramvaje musí být usazeny na otočných podvozcích spojených pevnou nápravou a nabídnout obsaditelnost alespoň 90 míst, z toho 70 k stání (při 5 os./m^2). Zajímavostí je, že ačkoli zadávací dokumentace či kupní smlouva hovoří o tom, že by tramvaje měly být 100% nízkopodlažní, technická specifikace se o nízkopodlažní ploše vůbec nezmiňuje a už vůbec neříká, co je a co není do nízkopodlažní plochy počítáno.

Závěrem už jen doplňme, že nabídku může zájemce o dodávky tramvají do hanácké metropole podávat do 13. 9. 2023.

Url: Olomouc shání 9 oboustranných tramvají