

Ostrava opakuje soutěž na velkokapacitní tramvaje

16.03 2025 19:23, Libor Hinčica, Tramvaje

Přibližně po roce od zrušení veřejné zakázky vypsané na jaře 2023 vypsal Dopravní podnik Ostrava a. s. opakovanou soutěž na nákup velkokapacitních tramvají, jež mají posloužit jako náhrada vozů KT8D5R.N1. Celkem by metropole Moravskoslezského kraje chtěla pořídit až 25 vozů, fixní objednávka má ale zahrnovat jen 16 vozidel (1:1 k náhradě vozů KT8D5R.N1), zbylých devět bude možné pořídit v rámci opce.

První výběrové řízení budilo značné pochybnosti nastavením hodnoticích kritérií, v nichž měly značnou váhu (40 %) náklady na těžkou údržbu, zatímco samotná pořizovací cena měla váhu pouhých 30 % (zbytek byl pak distribuován jednotlivým bonifikovaným technickým parametrům). Do elektronické aukce nakonec doputovala podle očekávání jen Škoda Transportation, resp. sdružení Škody Transportation a Škody Ekovy. Stadler, který měl o zakázku rovněž zájem, měl nakonec odeslat pouze „protestní dopis“, kterým se měl proti způsobu zadávacího řízení vymezit (dopis však nebyl nikdy zveřejněn).

Nyní se soutěž opakuje, přičemž změn doznala hodnoticí kritéria i technická specifikace. Vzhledem k tomu, že problematiku hodnocení jsme již nakousli, podíváme se nejprve na něj. Klíčová změna spočívá v rošádě distribuce bodů mezi pořizovací cenou a náklady na údržbu. Cena má tedy nyní váhu 40 %, zatímco náklady na údržbu 30 %. Jejich kalkulace má být složena z provedení dvojice středních prohlídek, jedné prohlídky velké a 30 000 hodin opravářské služby včetně mimořádných oprav. Stejně jako v předešlé soutěži lze diskutovat o tom, na kolik je uvedená váha kritéria ve vztahu k pořizovací ceně tramvaje logická, což si lze ilustrovat na odevzdaných nabídkách z minulého tendru, kde se objevily následující ceny za údržbu:

Sdružení Škoda Transportation + Škoda Ekova: 6 532 470 Kč/vůz

Sdružení Stadler Praha + Stadler Polska: 15 294 847 Kč/vůz.

Nabídka Stadleru (přičemž cena za údržbu tehdy nebyla předmětem elektronické aukce) tedy byla o 134 % vyšší. Švýcarský producent následně do elektronické aukce, v níž se mělo licitovat už jen o ceně vozidla, ani nedokráčel, a tak se odehrála situace známá již z předešlého výběrového řízení, kdy se očekával napjatý souboj Škodovky se sebou samotnou. Ta pak snížila kosmeticky cenu o zhruba 300 000 Kč, čímž se dostala nabídková cena za jeden vůz na 83 337 120 Kč, nicméně, jak už víme, dopravce (tentokrát) výběrové řízení tak jako tak zrušil.



Nové tramvaje mají posloužit jako náhrada vozů KT8D5R.N1, kterých má ostravský DP k dispozici celkem 16. (foto: Libor Hinčica)

Jak je nicméně z uvedených – tehdy fixních – cen za údržbu zřejmé, představovala cena za ni v podání Škodovky (resp. Škodovek) jen 7,83 % nabídkové ceny vozidla, pokud bychom k nabídkové ceně plzeňského výrobce vztáhli nabídkovou cenu za údržbu od Stadleru (potažmo Stadlerů), šlo by o 18,35 %. Přikládat těmto nákladům v rámci hodnoticích kritérií vyšší váhu (než pořizovací ceně) byl tedy čistě z pohledu ekonomického naprostý nesmysl, pakliže tedy nebyl za jejich stanovením ukryt jiný zájem, o jehož povaze si nedovolíme spekulovat.

Nyní DPO sice váhu obou kritérií prohodil (z 30:40 na 40:30), nicméně i tak zůstává otázka (ve vztahu k výše uvedeným poměrům), na kolik význam, který je přikládán nákladům na údržbu, kopíruje skutečnou nákladovost celého projektu.

Ani současné výběrové řízení přitom neuvádí, zda DPO poskytne své prostory pro provádění některých stupňů údržby či mimořádných oprav (jistě k tomu brzy vzejdou doplňující dotazy), případně zda je smluveno se současným majitelem někdejších ústředních dílen DPO (jímž je Škoda Ekova), za jakých taxativně vymezených podmínek bude onu údržbu provádět (podobně například

v minulosti férově ke všem účastníkům uváděly ceny Plzeňské městské dopravní podniky). Stále přitom existuje názorový rozpor v tom, zda skutečnost, že jeden z potenciálních účastníků má přímé napojení na kolejovou síť DPO, má v rámci přípravy nabídky výhodu v porovnání s účastníkem, který by musel své tramvaje převážet za využití silničních trajlerů či železnice. Přeprava tramvaje o délce přes 30 m přitom jen v rámci okruhu cca 30 km od centra Ostravy vychází jednosměrně na cca 100 000 Kč (bez DPH), přičemž je nutné obstarat i povolení pro transport nadrozměrného nákladu. Vzhledem k tomu, že dodavatel údržby musí provádět i ony mimořádné opravy (to je oněch 30 000 hodin, které musejí účastníci nacenit), hrozí, že by i banální opravy (či reklamace) v řádech hodin práce (a tedy tisícikorun) vyžadovaly nákladný transport (v řádech desetitisíců korun) do místa provádění údržby. Stadler měl v minulé soutěži se zvýšenou mírou rizika pro transport vozidel kalkulovat, přičemž k jakému závěru došel, je z výše uvedených cen zřejmé. Nově přitom budou i náklady na údržbu předmětem elektronické aukce.



Tramvaje Stadler TINA nalezly svého prvného zákazníka v německém Darmstadtu. Zde však vozidla nejsou ještě 100% nízkopodlažní a nad podvozky s klasickou nápravou se nachází podesta přehrazující i uličku. (foto: HEAG mobilo GmbH)

Pomineme-li kritéria vyjádřená v korunách, je dalších 30 % distribuováno mezi osm technických parametrů. Konkrétně jde o celkovou obsaditelnost (minimum je stanoveno na 240 osob, max. na 260), nápravové zatížení, vzdálenost protilehlých sedadel (min. 600 mm), průměr nových kol (min. 610), počet dvoukřídlých dveří (min. 4), šířku uličky nad podvozky (min. 450 mm), hmotnost neodpružených hmot v podvozku a využití adhezní hmotnosti (jinými slovy počet hnacích náprav).

Poptávané tramvaje mají mít na délku max. 32,4 m a šířku skříně od 2,45 do 2,6 m. Všechny

podvozky musí mít použitou klasickou nápravu a být plně otočné, přičemž tramvaje musí být 100% nízkopodlažní. Žádné schůdky v interiéru – vyjma prostoru za posledními dveřmi, kdy je umožněn schůdek ve výši max. 15 cm – nejsou připuštěny. Tato podmínka je novum, které výrazně snižuje počet potenciálních uchazečů. V současné době má takové řešení vozidla, tj. zcela bez podest i v oblasti podvozků s klasickou nápravou, zvládnuto na trhu pouze jediný dodavatel – Stadler se svým modelem TINA (i TINA má však hned několik verzí, některé z nich i s podestou, jiné bez podesty a s nápravnicí atp.). Vývojem takového podvozku se má však již delší dobu zabývat také Škodovka.

Na dokončení vývojových prací takového vozidla má výrobce relativně dost času, protože lhůta na dodání prvních 16 tramvají je stanovena na 32 měsíců od podpisu smlouvy (v případě využití opce jde pak dokonce o 36 měsíců od podpisu smlouvy). To se však nedá říct o samotné lhůtě na podání nabídek. Zadávací dokumentaci čítající desítky česky psaných stran a počítající s předložením celé řady kvalifikačních dokumentů (včetně řady osvědčení, například ve vztahu ke svařování) zveřejnil DPO v pátek 14. 3. 2025 po 15. hodině, načež začal odpočet dnů. Termín byl stanoven na 21. 4. 2025, avšak vzhledem k tomu, že ono datum připadá na Velikonoční pondělí, došlo ze strany zadavatele ihned ke zveřejnění tzv. vysvětlení zadávací dokumentace, jímž lhůtu o den protáhl. Na vypracování nabídky tedy mají dodavatelé něco málo přes minimálně stanovenou zákonnou lhůtu 30 dnů.



Interiér tramvaje Stadler TINA pro německý Rostock. 100% nízkopodlažnosti je dosaženo i v oblasti podvozků. (foto: RSAG)

Vraťme se však zpět ke specifikaci poptávaných vozidel. Tramvaje mají mít garantovanou technickou životnost 30 let, přičemž rozhodující pro posouzení (ne)splnění tohoto kritéria je projevení koroze či únavových lomů, které by zabránily provozu vozidel v souladu se stanovenými předpisy. Vozy musí umožňovat jízdu rychlostí 80 km/h, přičemž je myšlena rychlost provozní, nikoli pouze konstrukční.

Stejně jako u všech vozidel poptávaných DP Ostrava nesmí výrobci umisťovat své logo či název společnosti na čela vozu. Zadavatel uvádí, že preferuje použití asynchronních motorů s dovětkem, že typ motorů je předmětem hodnocení, avšak hodnoticí kritéria o typu trakčních motorů vůbec nehovoří. Elektrická výzbroj má být dle zadání postavena na prvcích IGBT, ačkoli není jasné, jaký tento požadavek přináší zadavateli benefit ve vztahu k rozšiřujícím se (modernějším) SiC (MOSFET) tranzistorům, používanými ve větší míře zejména polskými výrobci.

Tramvaje musí být vybaveny minimálně pěti dveřmi, z nichž alespoň čtvery musí být vždy dvoukřídlé. Ve výbavě nebude chybět antikolizní systém, samozřejmostí je klimatizace salónu, kamerový systém, zařízení na počítání cestujících, posuvná okna, nabíjecí porty v interiéru (již pouze USB-C), nerezová madla či sedadla s omyvatelným povrchem. U nich však už DPO v porovnání s dřívějšími dodávkami ustoupil od kombinace se dřevem a nově požaduje sedačky s plastovým korpusem, které budou mít polstrovanou nejen sedací část, ale i tu opěrací, což je bezpochyby krok k vyššímu pohodlí. Po řadě let se také DPO navrací k elektricky výsuvným plošinám pro vozíčkáře, takže řidičům skončí dlouhé procházky k vyklápění plošiny pomocí háčku. I tento prvek, který v západních zemích používají mnohdy i minibusy, lze rozhodně označit za přínos a technické pozvednutí vozidla.

Závěrem doplňme, že záruka na celé vozidlo je stanovena pouze na 24 měsíců, ovšem vybrané komponenty mají záruční lhůtu prodlouženou. V případě informačních panelů jde například až o 10 let, u kontejnerů trakční výzbroje, topnic, brzd, dveřních pohonů či v případě karoserie a rámu o 5 let atp. Celková předpokládaná hodnota zakázky (zahrnující vedle ceny vozidla a údržby i dodávky servisních přípravků, diagnostiky a školení) činí 2,75 mld. Kč.

Url: Ostrava opakuje soutěž na velkokapacitní tramvaje