

Ostrava připravuje soutěž na až 25 (opravdu) velkokapacitních tramvají

02.07 2022 17:54, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik Ostrava (DPO) oznámil na svém profilu vyhlášení předběžných tržních konzultací na nákup až 25 velkokapacitních tramvají. O jejich pořízení se zástupci DPO vyjadřovali již dříve. Nyní začíná soutěž na výběr dodavatele nabírat reálnějších obrysů.

Poslední soutěž na nákup velkokapacitních tramvají skončila vítězstvím Škody Transportation, která nabídla model 39T na platformě ForCity Smart. Zakázka se setkala se značnou kritikou kvůli vysoké pořizovací ceně (dopravce přistoupil k elektronické aukci, přestože v ní Škodovka vzhledem k vyloučení ostatních účastníků mohla podhazovat jen sama sebe) a skutečnosti, že zvolená formulace minimální obsaditelnosti umožňovala nabídnout jen dvoučlánkový vůz, což se přesně stalo. Přestože se o tramvajích v době jejich pořizování hovořilo jako o velkokapacitních, objevilo se později i označení „střední kapacita plus“, které je poněkud výstižnější.



Na sociálních sítích se po představení tramvaje Škoda 39T stala virální jednoduchá grafika zpracovaná fanouškovskou facebookovou stránkou „Tramvaje v České republice“ porovnávající hlavní rozdíly mezi pořízením tramvají Stadler Tango NF2 a Škoda 39T. Tentokrát by mělo dojít k nákupu již opravdu velkokapacitních tramvají. Jaká bude jejich cenovka a jaká úskalí na případné zájemce budou čekat, zůstává prozatím neznámou. (zdroj: Tramvaje v České republice)

Nyní se ostravský DP hodlá pustit do výběru dodavatele až 25 nových tramvají, které by již měly opravdu poskytnout větší přepravní kapacitu. Ve vozovém parku by měly nahradit především vozy KT8D5R.N1, kterých má Ostrava ve vozovém parku 16. Všechny vozy byly do Ostravy dodány v roce 1989 a zařazeny postupně na počátku roku 1990. Výjimku představoval prototyp ev. č. 1500, jenž byl zařazen už v lednu 1989 (vyroben byl ovšem již v roce 1984). Tramvaje prošly v letech 2003 až 2011 významnou modernizací, která vedla k jejich zjednosměrnění, a tím i k navýšení přepravní kapacity díky možnosti lepšího uspořádání interiéru. U tramvají ovšem zůstala zachována původní tyristorová výzbroj TV3 a pro provoz v Ostravě nejsou považovány dále za perspektivní.

Tržní konzultace vypsal DPO dne 1. 7. 2022 s tím, že na poslání žádosti o účast mají uchazeči čas pouze do 12. 7. 2022. Zvolené datum se může jevit jako poněkud nešťastné – pro zahraniční účastníky představuje komplikace z hlediska zajištění překladů, těm českým zase nenahrává doba dovolených daná nadcházejícími svátky. Samotná tržní konzultace má se zájemci proběhnout už 14. 7. 2022 ve formě telekonference přes aplikaci MS Teams. Dopravní podnik Ostrava si přitom vyhrazuje právo, pokud nabude dojmu, že by některý z přihlášených zájemců nebyl relevantním účastníkem, jej do tržních konzultací na konferenci nepřizvat. Samotná konzultace přes MS Teams má trvat podle sdělení DPO max. hodinu, přičemž jednacím jazykem bude pouze čeština, což představuje další komplikaci pro případné zahraniční účastníky bez stálého českého zástupce specializujícího se na prodej tramvají. Po telekonferenci mají účastníci obdržet formulář s dotazy, které by se měly týkat výrobních možností uchazeče, technické vhodnosti zvažovaných parametrů plnění, možnosti servisu tramvají a předpokládané hodnoty vozidel.

Zejména v případě servisu tramvají bude zajímavé sledovat, jak bude ostravský DP postupovat. Své vlastní ústřední dílny totiž v loňském roce definitivně prodal Škodovce, přičemž případná podmínka na servisovatelnost vozů u externího partnera, který je současně konkurentem pro všechny stojící mimo skupinu Škoda Group, bude pravděpodobně pro většinu účastníků neskousnutelný.

Url: Ostrava připravuje soutěž na až 25 (opravdu) velkokapacitních tramvají