

Ostrava vypsala soutěž na až 25 velkokapacitních tramvají

10.03 2023 22:03, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik Ostrava (DPO) vypsal dne 10. 3. 2023 dlouho očekávané výběrové řízení na dodání až 25 nových velkokapacitních tramvají, čímž by měly být na rozdíl od předešlého tendru, do kterého se šlo přihlásit i s dvoučlánkovým (byť prodlouženým) vozem, míněny tramvaje o délce max. 32,4 m, které pojmou min. 240 osob (při 5 os/m^2). Tramvaje by se měly stát náhradou za vozidla KT8D5R.N1, kterých má ostravský DP k dispozici 16. Stejný počet vozů je pak předmětem základní objednávky nynějšího výběrového řízení, zbylých devět vozů si může ostravský DP přiobjednat v rámci opce.

Celková odhadovaná hodnota zakázky je 2,25 mld. Kč bez DPH, takže jeden vůz je naceněn na přibližně 90 mil. Kč. Pokud by některý z účastníků nabídl na počátku cenu vyšší, jedná se hned ze startu o důvod k vyloučení. Počáteční uvedená cena přitom nehraje v zásadě žádnou roli, protože o finální cenovce má tak jako tak rozhodnout (v Ostravě v rámci tramvajových soutěží populární) elektronická aukce. Ta v roce 2016 dopomohla k tomu, že DPO nakoupil dosud nejlevnější středněkapacitní 100% nízkopodlažní tramvaje v někdejším Československu (Stadler Tango NF2), o dva roky později (2018) při další soutěži (oficiálně na velkokapacitní vozy) naopak k tomu, že si metropole Moravskoslezského kraje koupila dosud nejdražší dvoučlánkové tramvaje (Škoda 39T) v téže teritoriu, protože po vyhození všech uchazečů zůstala v aukci jen Škoda Transportation, která svedla napínavý souboj o nejnižší cenu sama se sebou, nicméně pokud zadavateli účast jediného subjektu v aukci nepřipadala jako dostatečný důvod ke zrušení celého výběrového řízení, nelze pochopitelně jedinému rytíři turnaje jeho úspěch na kolbišti nikterak zazlívat.

Dopravní podnik Ostrava si dal v rámci aktuálně vypsaného tendru pečlivě záležet na tom, aby celá soutěž budila dojem co největší transparentnosti. V loňském roce za tímto účelem vypsal i tržní konzultace, kterých se účastnilo sedm subjektů – konkrétně šlo o společnosti Alstom, Cegelec, Modertrans, PESA, Pragoimex, Škoda a Stadler. Tyto tržní konzultace proběhly jen formou

videokonference, která dávala prostor spíše zadavateli než samotným posluchačům z řad výrobců sedících na druhé straně monitorů, což bylo dáno jednak relativně krátkým časovým pásmem vyhrazeným na tuto telekonferenci, ale také velmi vágní úvodní specifikací podmínek (ostatně celá prezentace měla pouze 14 slidů – včetně úvodní a závěrečné stránky). Následně dostali výrobci možnost vyplnit dotazník, který zahrnoval celkem 16 otázek, na které však mohlo být obtížné hledat odpovědi.



Jistou revolucí se u nás stalo vítězství Stadleru v Ostravě na dodání 40 tramvají Stadler Tango NF2. Výběrové řízení tehdy jasně ukázalo, jaké výhody mají pro zadavatele skutečně otevřené podmínky soutěže. (foto: Libor Hinčica)

Například dotaz číslo 8 chtěl po výrobcích odhad nákladů na střední a těžkou údržbu (to je mimochodem pro celý tendr, a tím i naše další pojednání, klíčové), aniž by však bylo uvedeno, co rozsah střední a těžké údržby v pojetí DPO zahrnuje. Přestože už v rámci konzultací zazněly dotazy směřující k tomu, zda bude následně probíhat další kolo, či zda budou výrobci nějakým způsobem se svými odpověďmi konfrontováni, nebylo zjevně přece jen nutné to s tou otevřeností až tak přehánět a žádná další jednání se už neodehrála. Ani nyní z výsledné specifikace přitom není možné vyčíst, které konkrétní připomínky a kterých subjektů byly či nebyly v přípravě zadání nakonec zohledněny. DPO k tomu v soutěžních podkladech uvádí jen následující: *„Ačkoliv informace získané v průběhu konzultace neměly bezprostřední dopad na úpravu zadávací dokumentace, tj. v tomto směru nedošlo k přesné úpravě dle návrhu konkrétního dodavatele, v obecné rovině zadavatel zohlednil náměty dodavatelů v následujících bodech: úprava technické specifikace tramvají, úprava kritérií technické kvalifikace, úprava hodnotících kritérií, lhůta plnění, požadavek na těžkou údržbu.“* Návrh hodnoticích kritérií či celá zadávací dokumentace přitom vůbec nebyly předmětem předběžných tržních konzultací, takže ono tvrzení poněkud naráží na reálnou přezkoumatelnost.

Než se dostaneme k hodnoticím kritériím, pojďme se nejprve podívat, jakou tramvaj ostravský DP od potenciálních uchazečů vlastně očekává. Už jsme zmínili, že by mělo jít o tramvaje v našich podmínkách považované za velkokapacitní, tedy vozidla o délce zhruba 30 m. Z uvedené obsaditelnosti alespoň 240 cestujících (zopakujme, že jde o parametr při 5 os/m^2) mají představovat nejméně 30 % místa k sezení, přičemž mohou být započítána i sklopná sedadla. Tramvaje mají mít plně otočné podvozky, kdy připuštěny jsou jak pevné nápravy, tak například nápravnice. Šířka uličky v interiéru má činit min. 450 mm, sedačky mají být kupodivu plastové, nikoli dřevěné s koženkovým čalouněním, jak DPO vyžadoval doposud. Jistou zajímavostí je požadavek na vyhotovení tzv. přípravy (blíže nespecifikované) pro elektrické vyhřívání jednotlivých sedadel cestujících (toto řešení využívá od ledna zkušebně DP města Olomouce u tramvaje VarioLF.E ev. č. 251). Výměnu cestujících mají zajistit minimálně patery dveře, z nichž alespoň čtvery musí být dvoukřídlé. Vozidla mají být rovněž vybavena antikolizním systémem. Na dodání prvních 16 vozů mají potenciální zájemci max. 32 měsíců. Na dodání opčních vozidel jde o 24 měsíců, avšak opce může být využita nejdříve 12 měsíců po podpisu smlouvy.

Z hlediska kvalifikačních kritérií se předpokládá, že výrobce dodal min. 15 tramvají v uplynulých pěti letech. Jedna z těchto zakázek musela zahrnovat alespoň 5 vozů pro jediného zákazníka. Tato podmínka by měla být bez větších obtíží splnitelná pro všechny producenty pohybující se na evropském trhu. Mimoto se ovšem v rámci kvalifikace požaduje také osvědčení o vzdělání (resp. odborné kvalifikaci) v oblasti nedestruktivního testování (defektoskopie) a svářečského dozoru, předložení certifikátu při svařování, popis opatření dodavatele k zajištění kvality ve svařování, popis opatření dodavatele v oblasti řízení z hlediska ochrany životního prostředí a z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Právě množství dokumentů, které je nutné předložit, je ve vztahu ke lhůtě na předložení nabídek poněkud zarážející.



Dva roky po tendru na 40 středněkapacitních tramvají byla vypsána soutěž na tramvaje velkokapacitní, z níž nakonec vzešel jakýsi kočkopes. V elektronické aukci zůstal jediný uchazeč, přesto proběhla. Vítězem se stala Škoda Transportation s modelem 39T. Na snímku z 20. 3. 2022 je

zachycen vůz ev. č. 1753 u zastávky Křižíkova. (foto: Libor Hinčica)

Na podání nabídek mají výrobci něco málo přes jeden měsíc – v současné době je lhůta nastavena do 17. 4. 2023. Jen zadávací dokumentace má zhruba 180 stran, psaných pochopitelně pouze v jazyce nejsvětovějším – češtině, která je vyžadována i jako jediný komunikační jazyk se zadavatelem, pomineme-li tedy připuštění slovenštiny. V zadávací specifikaci se ale odkazuje na bezpočet norem (jen u požadavků na antikolizní systém je jich vyjmenováno šest), které odpovědný dodavatel musí prověřit (pro dosažení souladu nabízeného vozidla s požadavky), anebo jinak doložit jejich splnění (což je například případ předložení dokumentů v rámci kvalifikace). Nelze přitom asi očekávat, že mimočeští výrobci budou blíže seznámeni například se zněním Předpisu V 4/2 vydaným Sdružením dopravních podniků ČR pro svářečské práce, nebo Předpisem ČD V 95/5 vydaným Českými drahami – při vší úctě k jejich autorům jde o počiny z literárního pohledu nepříliš zajímavé, a tudíž nijak neohrožující pozici Osudů dobrého vojáka Švejka coby nejpřekládanějšího díla české literatury.

Výrobci mají pochopitelně možnost se v případě nejasností doptávat na podrobnosti a žádat jejich vysvětlení. I zde je ovšem ukryt malý háček. Otázky totiž musí být podány max. 8 pracovních dnů před uplynutím už tak šibeniční lhůty na předložení nabídek. Vzhledem k tomu, že pracovní týden má jen pět dnů, znamená to, že do lhůty musí být vždy započítán i víkend, takže reálný čas na předložení dotazů se ještě více zkracuje. Jelikož není výjimečné, že odpověď zadavatelů vyvolává další otázky uchazečů, je nastavení zhruba měsíčního termínu na podání nabídek v soutěži za více než 2 miliardy korun ve světle výše uvedených údajů nesplnitelné snad i pro české výrobce (pakliže by tedy někteří z nich již náhodou v záloze odpovídající řešení neměli, přece jen je svět místem plným nevysvětlitelných zázraků).

Pojďme se nyní podívat na slíbená hodnoticí kritéria. Prozradili jsme si, že o finální ceně vozidla bude rozhodovat elektronická aukce, jejíž počet účastníků, a tím i její napínavost, nelze v tento okamžik nijak předjímat. Výrobci mají podhazovat cenu jedné tramvaje, která bude až následně vynásobena 25 a vstupovat do finálního hodnocení. V něm má však váhu cena váhu jen 30 %. Dalších 30 % je rozděleno mezi technická kritéria, a ta jsou následující.

Vezmeme-li, že součet všech technických kritérií dává dohromady 100 %, pak 50 % je přerozděleno rovných dílem mezi nápravové tlaky a celkovou obsaditelnost (při 5 os/m^2). Po 5 % mohou výrobci získat za vzdálenost hrany protilehlých sedáků, průměr nových kol, počet dveří s min. šířkou 1 300 mm, šířku uličky, použití mechanické zajišťovací brzy namísto hydraulické, využití adhezní hmotnosti a výšku schodu k podestě, na níž jsou umístěny sedáky. 10 % je pak dáno za využití asynchronních motorů, namísto synchronních (ty jsou hodnoceny 0 %).

Kritériem ze všech nejdůležitějších – s váhou 40 % – je nabídková cena za těžkou údržbu. Dopravní podnik Ostrava plánuje uzavřít s vybraným uchazečem nejen kupní smlouvu, ale i servisní, kdy bude vybraný dodavatel při nikterak početné flotile max. 25 tramvají (při využití opce) odpovědný za údržbu vozidel v rozsahu středních a velkých prohlídek a mimořádných oprav. V tomto směru lze nanejvýš pochybovat o tom, na kolik mají uchazeči možnosti být vůbec konkurenceschopnými.

Jistě, z pohledu samotného znění zákona nelze nastavení tohoto kritéria nic vytknout, litera všech paragrafů je splněna bezezbytku. Problém tkví ve skutečnosti, že jeden z potenciálních uchazečů má již v Ostravě rozsáhlý areál údržby, který je přímo napojen na síť tramvají ostravského DP. Připomeňme, že DPO se rozhodl prodat v roce 2020 své údržbové zázemí – někdejší ústřední dílny – skupině Škoda. Ta za rozlehlý areál s kompletním vybavením pro těžkou údržbu, zkušebními tratěmi atp., kde jen do hlavní haly směřuje 13 kolejí, vynaložila formálně 416,3 mil. Kč – sumu, která je pro srovnání jen o zhruba 100 mil. Kč vyšší než ta, za kterou vzniká hala pro (pouhý) odstav tramvají u olomouckého hlavního nádraží zahrnující celé tři (!) koleje (308 mil. Kč). Nový majitel se pak ne

neočekávaně stál vítězem výběrového řízení na realizaci údržby stávající flotily ostravského DP. Závazky vůči tramvajím, které dosud z výrobní linky nesjely, v soutěži zahrnuty nebyly.



Nové tramvaje mají nahradit vozidla KT8D5R.N1. Na fotografii z října 2015 vidíme vůz ev. č. 1514 na konečné Hlavní nádraží. (foto: Libor Hinčica)

Údržbu v České republice provádějí u externích subjektů na základě dlouhodobých smluv jen DP v Ostravě a v Plzni, obě v rámci skupiny Škoda, resp. PPF. Když však Plzeň vypisovala v roce 2021 výběrové řízení na dodávku velkokapacitních tramvají, hrozilo sice z pohledu potenciálních uchazečů riziko, že detaily k dokumentaci se dostanou do rukou konkurence, byl ale zajištěn rovný přístup do areálu údržby za striktně dané ceny za hodinu práce vybraných činností. Bylo na producentech, jak komplikovanou tramvaj nabídnou a jak náročnou údržbu bude vyžadovat (po kolika ujetých kilometrech a jak dlouho tato údržba zabere). Vložené hodnoty náročnosti byly násobeny sumou hodinových sazeb, která byla pro všechny uchazeče identická. Plzeň tak nastavila kritérium údržby v rámci možností transparentně, byť vzhledem k legendárnímu výsledku soutěže, kdy došlo „na prameni“ Berounky k náhlému (avšak, světě, div se, pouze krátkodobému) osvícení, že mít v tendru jen jediného uchazeče není to pravé ořechové (což jistě nijak nesouviselo s tím, že tímto jediným uchazečem byl někdo jiný než místní producent), zůstal nad otázkou smyslu soutěžení v rodišti Urquellu nakonec tak jako tak viset otazník.

Ostrava pojala nyní celou záležitost jinak. Uchazeči mají stanovit cenu za 50 středních prohlídek, jež mají následovat po zhruba 200 až 220 tisících kilometrech a 25 velkých prohlídek, k čemuž je nutné připočíst ještě částku za 30 000 hodin opravářské služby včetně mimořádných oprav. Rozsah obou hlavních činností je definován přílohami zadávací dokumentace. Vezmeme-li uvedené hodnoty ročních kilometrických proběhů (60 000 km), jde pro dodavatele tramvají o závazek na období cca 10 let. K tomu ale bude potřebovat odpovídající zázemí. Jelikož zadavatel (na rozdíl od Plzně před

dvěma lety) negarantuje přístup k údržbě svého v současné době nasmlouvaného subjektu (Škody Ekovy), znamená to pro dodavatele se buďto na podrobnostech a možnostech takové externí údržby se Škodovkou dohodnout na vlastní pěst, přičemž není zřejmé, proč by Škoda měla vůbec takovému požadavku vyhovět, anebo si zajistit vlastní dílny, kde bude možné údržbu provádět. Jenomže to znamená zajištění silničních trajlerů, kterými by se tramvaje coby nadrozměrné náklady přepravovaly.

Takového zhruba 32m dlouhého cvalíka naloženého na trajler rozhodně nelze přepravit bez předchozí přípravy (povolení pro nadrozměrné náklady) a sumy, jež je nutné vynaložit, šplhají zhruba ke sto a více tisícům za jeden směr jízdy (obousměrně, pakliže by šlo o transport jen v rámci Ostravy). Pokud vezmeme v úvahu, že například údržba (byť kratších) tramvají od Stadleru v Ostravě vychází na jednu střední prohlídku na 1,25 mil. Kč, není jistě částka za transport nadrozměrného nákladu ve výši cca čtvrt milionu korun (obousměrně) něčím, co by se v nabízené částce za údržbu dalo snadno schovat. To se ještě prohlubuje ve vztahu k oněm 30 000 hodinám mimořádných oprav a údržby. Zde se může jednat o činnosti naprosto nepředvídatelné a banální – například opravu dveřních pohonů. Úkon v řádech pár hodin práce by vyžadoval nákladný transport celé tramvaje.

S ohledem na to, že ony náklady na údržbu mají váhu 40 %, jde o část v rámci celého výběrového řízení naprosto klíčovou. Co se odehraje v elektronické aukci (pokud vůbec něco), je v kontextu sum za údržbu v podstatě irelevantní, pokud by tedy nabídnutá částka za vozidla či údržba nebyla příliš nízká, což ale zavdává příležitost takového opovážlivého účastníka ze soutěže vyprovodit.

Důsledné pročtení bezmála dvou set stran zadávací dokumentace může u leckoho vytvořit dojem, že celé soutěžení je v ostravských podmínkách zhruba tímtéž, čím byla v minulosti účast při volbách s loajálním odevzdáváním jednotných kandidátek Národní fronty, tedy pouze nezbytnou kulisou, jakýmsi vyžadovaným obřadem, který je papírově pochtíván (v našem případě zákonem o zadávání veřejných zakázek), avšak plněn jen v nezbytných konturách divadelního aranžmá, zcela vyprázdněn od účelu, ke kterému byl zamýšlen. A to je skutečně… škoda.

Url: Ostrava vypsala soutěž na až 25 velkokapacitních tramvají