



PESA dodá 30 obousměrných tramvají do Krakova

18.08 2025 18:39, Libor Hinčica, Tramvaje

Krakovský DP (MPK Kraków) uzavřel smlouvu se společností PESA Bydgoszcz na dodání celkem třicítky obousměrných tramvají z rodiny Twist. Poprvé by se mělo jednat o vozy Twist nové generace, označované někdy též „softwarovým“ přídomkem 3.0, kterou polský producent představil poprvé v loňském roce ve formě vizualizací v průběhu berlínského InnoTransu.

Připomeňme, že Krakov v loňském roce vypsál nadvakrát soutěže na dodání až 90 nových tramvají, z toho 30 jednosměrných o délce cca 33 m, 30 obousměrných taktéž o délce zhruba 33 m a 30 jednosměrných velkokapacitních o délce přibližně 45 m. První soutěže se zúčastnili výrobci Stadler a Bozankaya, obě nabídky ale byly pro nedostatky vyřazeny, takže nebylo co porovnávat a tendr byl v souladu se zákonem zrušen.



Pohled do interiéru prozrazuje, že nad podvozky bude nadále zachován malý schůdek. Vyhovět požadavku na zcela nízkopodlažní provedení dnes zvládne pouze dvojice výrobců, a sice Stadler a Škoda Transportation. (zdroj: PESA)

Opakované výběrové řízení poté překvapivě ani jednoho z původních zájemců už nepřilákalo a jejich pozice zabrala jiná dvojice dodavatelů – PESA a Škoda Transportation. Škodovka přitom podala nabídku jen do jediné části, a sice na velkokapacitní tramvaje. PESA oproti tomu participovala ve všech třech částech, z toho ve dvou z nich jako jediná. Ani v části na dodání velkokapacitních vozů se ovšem nakonec žádné velké drama neodehrálo a po sečtení bodů byla PESA prohlášena vítězem i v ní. Dne 3. 4. 2025 pak došlo k podpisu smluv, ty ale byly pojaty všechny jako rámcové a MPK Kraków nebyl na jejich základě povinen odebrat byť jen jediný vůz.



Noční vizualizace tramvají PESA Twist pro Krakov. (zdroj: PESA)

Krakov již v dubnu avizoval, že v jeho zájmu je v případě, že se mu podaří zajistit financování, využít možnosti nákupu nejprve obousměrných vozů. Ty byly dlouhodobě ve vozovém parku zastoupeny jen ve formě ojetin. MPK Kraków hodlá obousměrné tramvaje využívat jak při výlukách, tak například v rámci pravidelné obsluhy nových tramvajových tratí (všeobecně se sice nadále počítá s budováním smyček, nicméně například první etapa tramvajové trati na krakovské Azory by měla být na svém konci ukončena pouze úvratí).

K podpisu smlouvy na dodání všech 30 obousměrných vozů o délce 33 300 mm došlo dne 18. 8. 2025. Dodávky by měly proběhnout v letech 2028 až 2029, celkové pořizovací náklady činí 558,5 mil. zlotých (zhruba 3,2 mld. Kč; resp. 107 mil. Kč/vůz bez DPH), přičemž dopravci se již podařilo zajistit částečné spolufinancování z fondů EU (ve výši 78 mil. zlotých; přibližně 449 mil. Kč). Tramvaje budou mít šířku 2 400 mm a nástupní hrana se bude nacházet 300 mm nad temenem kolejnice. Každá by měla pojmout 252 cestujících, z toho 64 sedících.



Stanoviště řidiče nové tramvaje pro Krakov na vizualizaci výrobce. (zdroj: PESA)

Oproti soudobé produkci by měly být nové tramvaje lehčí a využívat ocelovou konstrukci svařenou pomocí laserů, což má zajišťovat vysokou kvalitu produkce. Přední část vozidel byla navržena s cílem dosáhnout co nejvyšší ochrany chodců (v souladu s normou CEN TR 17420 2020 EN), výrazně se má zvětšit podíl recyklovatelných materiálů. Inovace by se měla dočkat i elektrická výzbroj, u níž producent slibuje vyšší energetickou účinnost. V případě hnacích i běžných podvozků má dojít k výrazným úpravám. Výrobce v dřívější tiskové zprávě uvedl, že by měla být celá podlahová plocha bez schodů, a tudíž 100% nízkopodlažní, zveřejněné vizualizace ale prozrazují, že pro přístup ke čtveřici sedadel nad podvozkem bude nadále použit stupínek. Dohnat Stadler a Škodovku ve vývoji opravdu 100% nízkopodlažního podvozku se tak prozatím polskému rivalovi, zdá se, nepodařilo.

Url: [PESA dodá 30 obousměrných tramvají do Krakova](#)