Plzeň vypsala „soutěž“ na částečnou modernizaci tramvají VarioLF2/2 IN

18.10 2026 17:56, Libor Hinčica, Tramvaje

Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) vypsaly dne 12. 10. 2026 výběrové řízení na tzv. technické zhodnocení čtveřice tramvají typu VarioLF2/2 IN, jež dodala v letech 2013 a 2014 společnost Pragoimex a. s. Rozsah prací na jednotlivých vozidlech se přitom bude lišit, neboť u dvou tramvají odpadají požadavky na instalaci klimatizačních jednotek (a s tím související úpravy), protože tyto práce byly provedeny již dříve – tehdy na základě přímého zadání bez výběrového řízení.

V červenci 2023 uzavřely PMDP smlouvu na doplnění klimatizace salónu cestujících do tramvají ev. č. 361 a 366, přičemž v registru smluv sice zveřejnily příslušnou smlouvu, avšak bez uvedení ceny za plnění díla. Případem se zabýval Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který loni na podzim konstatoval, že tímto způsobem došlo ze strany PMDP k porušení povinností vyplývajících ze zákona. PMDP argumentovaly tím, že Pragoimex (v němž má 32% podíl Škoda Transportation) v roli původního výrobce vozidla deklaroval, že je schopen práce realizovat údajně jako jediný, a současně uvedl, že cena těchto prací je podle něj obchodním tajemstvím. Ve stejné době přitom probíhaly práce na obdobném technickém zhodnocení sólo tramvají VarioLFR.E v Ostravě (tedy rovněž z produkce Pragoimexu) subjektem stojícím v té době ještě mimo Pragoimex i skupinu Škoda Group – společností Cegelec (dnes Electric Components; od r. 2024 rovněž součást skupiny Škoda Group). PMDP namísto průzkumu trhu či vypsání transparentní soutěže jen přijaly argumentaci dodavatele, jemuž zakázku následně svěřily.

ÚOHS se zabýval nikoli možným obcházením výběrového řízení (ačkoli obecně konstatoval, že výběrové řízení vypsáno být mělo), ale pouze a výlučně skutečností, zda PMDP splnily zákonné podmínky, pokud nezveřejnily udanou cenu. Závěrem bylo, že tuto povinnost nelze přejít tím, že si výrobce (dodavatel) nadiktuje, že je podle něj cena obchodním tajemstvím a veřejný zadavatel se s tímto tvrzením jednoduše ztotožní. Pak by totiž – logicky – pozbýval registr smluv a princip

zveřejňování cen jakýkoli smysl, protože by mohl za obchodní tajemství prohlásit v podstatě kdokoli cokoli. Na porušení této povinnosti myslí zákon možností udělení pokuty až do výše 1 mil. Kč, nicméně ÚOHS udělil PMDP sankci poněkud nižší – celých 5 000 Kč. Šlo jistě o vysoce motivační částku, když PMDP dodnes pochybení zjištěné ÚOHS nenapravily a smlouvu s cenou nezveřejnily.

Na druhé straně nyní již Plzeň v případě doplnění klimatizačních jednotek do zbylých dvou tramvají VarioLF2/2 IN (ev. č. 362 a 363) alespoň vypsala veřejnou zakázku na práce, které nazvala „technickým zhodnocením“. To se týká všech čtyř „INek“, avšak s rozdělením činností, jež mají být provedeny na všech čtyřech vozech (ev. č. 361, 362, 363 a 366), a prací, které budou provedeny jen na oněch dvou vozech ev. č. 362 a 363.

Klimatizačními jednotkami byly dosud vybaveny pouze tramvaje VarioLF2/2 IN ev. č. 361 a 366. Plzeňské městské dopravní podniky dodnes neuvedly, kolik za tuto úpravu zaplatily. Ze nedodržení zákonné povinnosti zveřejnění ceny přitom obdržely pokutu od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, byť směšnou. (foto: Libor Hinčica)

Podíváme-li se nejprve na práce, které mají být pro všechny tramvaje společné, pak by se mělo jednat o instalaci nových vnitřních LCD panelů (coby náhrada LED panelů), instalaci elektronické kurzovky, doplnění optické závory u dveří pro automatické zavírání dveří, o náhradu bočních slunečních clon v kabině řidiče za elektrické, rozšíření kamerového systému, úpravu zapojení dveří a výměnu podvozkových silnoproudých svorkovnic za hermeticky uzavřené.

V případě vozů ev. č. 362 a 363 má dojít k zatěsnění střech, neboť do tramvají zatéká (tuto vada přitom již nelze reklamovat, protože PMDP si svého času sjednaly záruku na výrobní vady v délce pouhých 5 let a na neprorezavění karoserie 6 let). Součástí má být nejen kompletní přetěsnění střechy, ale také oprava zkorodovaných míst. Cestující nejvíce rozeznají doplnění klimatizačních jednotek, přičemž dodavatel má povinnost zpracovat konstrukční a technické výkresy včetně výkresů

změn (zakotvení do hrubé stavby, vyztužení skříně atp.), doložit pevnostní výpočet vozidla a provést samotné úpravy v interiéru. Klimatizační jednotky musí mít chladicí výkon min. 25 kW a topný 15 kW, jako chladivo musí být použito R134a, které je přitom aktuálně považováno za výběhové (EU postupně omezuje jeho použití), nicméně je kompatibilní s jednotkami, které byly dodávány dříve pro vozy ev. č. 361 a 366.

Mimoto mají být změněna okna na uzamykatelné provedení a dojít má i k úpravě sedadel, kde mají být plastové povrchy sedáku a opěráku nahrazeny provedením s čalouněním. V neposlední řadě pak bude dosazen nový měnič a zásuvky 230 V, 24 V a USB-A a USB-C na stanovišti řidiče a upraveny mají být spodní čelní plenty dle nového technického řešení původního výrobce vozidla (s odkazem na přesná katalogová čísla, přičemž nikde není závazek, že uvedený dodavatel případnému zájemci o účast v soutěži tyto díly dodá).

Ačkoli se nynější postup zadavatele může již – v porovnání s předchozím vyvedením veřejných peněz napřímo – jevit jako transparentní, když na zakázku s odhadovanou hodnotou 12,5 mil. Kč bez DPH tentokrát vypsal výběrové řízení, je dobré se podívat na termíny plnění, které PMDP požadují od budoucího dodavatele.

Setkání trolejbusu 15 TrM ev. č. 464 s „INkou“ ev. č. 366 během objednané fotojízdy v roce 2021. (foto: Libor Hinčica)

Samotnou nabídku má dodavatel zvládnout vypracovat do 24. 11. 2026, přičemž se může přijít seznámit s vozidlem v rámci prohlídky místa plnění až dne 3. 11. 2026. Po uzavření smlouvy má pak dojít k předání první tramvaje, a to jednoho z vozů, u nichž má být doplněna klimatizace (ev. č. 362 nebo 363) do pouhého jednoho měsíce od nabytí účinnosti, tj. od (správného) uveřejnění smlouvy v registru smluv. Tramvaj má být následně již po provedených úpravách dodána do pouhých čtyř měsíců, a to tak, aby mohla být uvedena do provozu. Poté by měla přijít na řadu úprava druhého

vozidla, na jehož dokončení má mít dodavatel už sedm měsíců. U tramvají ev. č. 361 a 366 se předpokládá provedení vybraných úprav do 10 měsíců od účinnosti smlouvy.

Všechna čtyři vozidla mají být dokončena do deseti měsíců, což znamená, že stanovené termíny jsou tak, jak jsou napsány, už částečně v rozporu (jak vyplývá z popisu: druhý vůz pro dosazení klimatizace může následovat 5 měsíců po podepsání smlouvy a dodavatel má mít na jeho dokončení 7 měsíců, což už v součtu dělá 12, nikoli 10 měsíců). Především je ale nutno říci, že jsou uvedené termíny nerealistické pro jakéhokoli dodavatele, který už identické plnění na vozidlech VarioLF2/2 IN dříve nerealizoval, což si můžeme ilustrovat například hned na prvním kroku takové úpravy vozidla – provedení pevnostního výpočtu.

Ten je nezbytný a v daném případě by jej musel dodavatel dělat zpětnou analýzou až po částečném odstrojení vozidla. Tomuto kroku se lze vyhnout pouze v takovém případě, že už dodavatel dokumentací disponuje, což ale může jen původní výrobce. Pevnostní výpočet je přitom s ohledem na náročnost prací a modelování otázkou zhruba dvou měsíců, načež je teprve možné dopracovat výkresovou a technickou dokumentaci, zadat jednotlivé části do výroby a začít s provedením prací (tj. až dle výsledku výpočtu/modelu). Čtyřměsíční lhůta pro první vozidlo je v tomto kontextu naprosto výsměšná.

Vezmeme-li navíc v úvahu, jaké jsou běžné lhůty pro objednání a výrobu klimatizačních jednotek, nemluvě o specifickém provedení, které musí být pro tento typ vozidla použito (zadavatel například nepožaduje jen splnění teplotní křivky, ale striktně stanovuje chladicí a topný výkon), je otázkou, zda vůbec v teoretické rovině by bylo možné, aby někdo obdobné plnění v nastavených termínech dokázal vyrobit, natož instalovat. Současně PMDP žádají, aby první tramvaj byla již po čtyřech měsících připravena pro provoz s pasažéry, což znamená s veškerými doklady zkušeben, potvrzením Drážního úřadu atp. Jen lhůta pro schválení odchylky na Drážním úřadu (opět odpadá v případě, že je již produkt schválený) přitom činí 30 dnů (a v odůvodněných případech až 60 dnů), přičemž Drážní úřad rozhoduje až na základě dokumentů ze všech zkoušek, které lze realizovat až na dokončeném vozidle.

Stručně řečeno – pokud se vyskládají na časovou osu všechny úkony, které je nutné provést z výrobních a legislativních důvodů či s ohledem na požadavky zadavatele, zdá se být hospodářská soutěž při aktuálním znění zadávacích podmínek vyloučena a vypsání tendru je nejspíše vnímáno ze strany zadavatele jen jako nutné aranžmá s výsledkem, který si lze už dnes snadno domyslet.

Url: Plzeň vypsala „soutěž“ na částečnou modernizaci tramvají VarioLF2/2 IN