

Praha hledá zhotovitele periodických oprav tramvají Škoda 14T

15.08 2024 19:45, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) vypsal dne 12. 8. 2024 výběrové řízení, jehož předmětem je zajištění vyšších stupňů periodických oprav tramvají typu 14T v rozsahu tzv. periodické opravy (PO), což je pojem používaný v pražském DP pro tzv. velké prohlídky, tedy vyšší stupně oprav.

Pražský DP zařadil v letech 2005 až 2008 celkem 60 tramvají Škoda 14T, pro které se s ohledem na designové křivky čel vozidel od studia Porsche Design vžily přezdívky „Porsche“ či „Porschetra“. V současné době má metropole k dispozici už jen 55 vozů, protože pět z vozidel bylo v mezičase vyřazeno po různých dopravních nehodách. Po proběhnutí oprav praskajících příčníků podvozků byly všechny tramvaje soustředěny do vozovny Kobylisy, přičemž souběžně začalo na vybraných vozech docházet také ke změně uspořádání interiéru spočívající v přestavbě podélného sezení v 1., 3. a 5. článku na sezení příčné. Touto tzv. malou modernizací za zhruba 1,6 milionu Kč – spojenou ve většině případů také s proměnou vzhledu tramvají – prozatím prošlo nebo prochází 34 vozů, zatímco ve zbylých „čtrnáct téčkách“ došlo buď k výměně sedadel za plastová při zachování původního uspořádání, anebo se opravy salonu pro cestující vůbec nedotkly.

Standardně údržbu vozů 14T prováděl až dosud ve všech stupních prohlídek přímo pražský DP, jež má k tomuto účelu k dispozici své ústřední dílny v Hostivaři. U nich se v minulosti hovořilo o možném odprodeji, takže údržbu by pak pro pražský DP prováděl externí subjekt, podobně jako je tomu v Plzni či Ostravě, kde údržbu zajišťují společnosti provázané se skupinou Škoda Group. Varianta prodeje byla naštěstí nakonec zamítnuta, přesto kapacitní problémy, které ústřední dílny mají, vedly již v minulosti k přenesení některých projektů k externím partnerům, vždy se ale jednalo o hloubkové modernizace, konkrétně o rekonstrukce tramvají T3 na typ T3R.P a tramvají KT8D5 na typ KT8D5.RN2, které zpočátku realizoval šumperský Pars nova (dnes součást skupiny Škoda Group). Aktuálně využívá pražský DP externích kapacit při projektu modernizace tramvají T3R.P

na typ T3R.PLF s novou vozovou skříní, kdy opravy repasované elektrické výzbroje zajišťuje společnost Electric Components (ze skupiny Škoda Group) a montáž u částí vozidel společnost Pragoimex (vlastněná společnostmi Krnovské opravny a strojírny a Škoda Transportation). Nyní pražský DP poprvé přistoupil k tomu, aby si nechal externě realizovat běžný stupeň prohlídek, a to v případě tramvají typu Škoda 14T. Jedinou výjimkou je vůz ev. č. 9136, jehož opravu stupně PO provádějí pracovníci v ústředních dílnách.



V pražské Stromovce (resp. ve smyčce Výstaviště Holešovice) byl zachycen v prosinci 2017 vůz ev. č. 9136, který prochází velkou opravou/periodickou opravou v ústředních dílnách DPP. Z tohoto důvodu není zahrnut do výčtu 54 tramvají 14T, u kterých bude tento druh opravy řešen dodavatelsky. (foto: Matěj Stach)

Zadávací řízení počítá s částkou 295 mil. Kč, což při 54 vozech odpovídá průměrně sumě cca 5,462 mil. Kč na vůz. Nabídková cena je jediným hodnoticím kritériem, přičemž DPP předpokládá, že k opravě tramvají dojde v průběhu 48 měsíců od podpisu smlouvy, případně dříve, pakliže by došlo k vyčerpání disponibilních prostředků. Nárůst smluvní ceny je připuštěn ve smlouvě pouze v případě, že by celková roční inflace překročila hodnotu 3 % dle dat Českého statistického úřadu.

Detaily o rozsahu prací nelze ze zadávací dokumentace vyčíst. Zadavatel je ochoten je poskytnout s ohledem na obchodní tajemství pouze po podepsání prohlášení o zachování mlčenlivosti.
Z podmínek je zřejmé, že DPP očekává, že ne u všech vozů budou provedeny práce v rozsahu periodické opravy (PO) v celém rozsahu, některých tramvají by se měly týkat pouze opravy elektrické výzbroje, u jiných by mělo dojít k opravám celého vozidla (tj. včetně elektrické výzbroje). Z tohoto důvodu jsou cenové položky v rámci hodnoticí tabulky rozděleny na dvě části, avšak vždy vynásobeny číslicí 54 (celkovým počtem vozidel).

Obecně se při velkých prohlídkách/periodických opravách přikračuje k demontáži elektrických výzbrojí a k celkové opravě skříní vozidel, včetně otryskání, oprav, lakování, zpětnému zasklení, montáži dveří, repasovaných podvozků atp. Lze předpokládat, že obdobný rozsah bude požadovat

pražský DP i v aktuálně vypsaném tendru. Je ovšem otázkou, jakým způsobem mají případní zájemci, byť s nejvyšší pravděpodobností bude stejně pouze jediný, hodnotu veřejné zakázky kalkulovat. Dopravní podnik totiž ve vlastní režii provedl, jak ostatně výše zaznělo, u části vozů již úpravy interiéru (spojené se změnou uspořádání sedadel), takže pokud by platilo, že tramvaje mají být následně sjednoceny (a mít tedy všechny pouze příčné uspořádání sedadel), bude se rozsah opravárenských činností na jednotlivých vozech lišit. Ze smlouvy přitom vyplývá, že dodavatel nemůže vědět, zda postupně opraví všechny tramvaje, případně které se externí údržbě podrobí a které ne (smlouva je pojata jako rámcová a teoreticky nemusí DPP využít žádné plnění).

Zajímavostí je, že pražský DP v zadávacím řízení vůbec neuvádí, jak dlouhá by měla být doba, za kterou vítězný uchazeč opravu tramvaje včetně přepravy z/do Prahy zrealizuje. Zadávací dokumentace sice odkazuje na termíny uvedené v rámcové smlouvě, avšak samotná rámcová smlouva uvádí pouze nutnost realizovat dodávku dle termínu v dílčí kupní smlouvě. Její vzor však nebyl vůbec zveřejněn a náležitosti, které by měla tato smlouva mít jsou zmiňovány jen v základních atributech. Dohody o termínu plnění tak budou vycházet patrně z jednání mezi DPP a dodavatelem, aniž by ze strany DPP byla stanovena maximální lhůta pro splnění díla (opravě každé z tramvají), což je u podobného typu veřejné zakázky poněkud nestandardní. Vybraný dodavatel se tak příliš nemusí obávat paragrafů o smluvních penálech za pozdní splnění díla, neboť časové možnosti a kapacity si bude moci vždy předem rozvrhnout. Kdyby přece jen ke zpožděním a nedostatkům došlo, jsou sankce kumulativně zastropeny na max. 20 % hodnoty z předmětné dílčí smlouvy.

Doplňme, že na vozidla, jež projdou opravou, má být poskytnuta záruka 24 měsíců. S ohledem na to, že veškerou klíčovou dokumentaci k vozidlům vlastní její výrobce, lze předpokládat, že soutěž má do značné míry jen formální charakter.

Url: Praha hledá zhotovitele periodických oprav tramvají Škoda 14T