

Praha připravuje tendr na 200 tramvají. Vypsala tržní konzultace

07.02 2022 14:08, Libor Hinčica, Tramvaje

Pražský DP vypsal předběžné tržní konzultace týkající se plánovaného výběrového řízení na dodávku až 200 nových tramvají. Modelové příklady dodávek vozidel ukazují, že by měly být rozděleny do let 2025 až 2031, přičemž minimální předpokládaný odběr počítá s 20, 50, anebo 150 kusy v roce 2025. Nastavené parametry modelového příkladu pracují s tím, že s postupným nákupem dalších vozů by mohla cena oproti základnímu kontraktu klesat. Podobně postupují při vypisování soutěží na nové tramvaje například některé polské dopravní podniky (a docilují tím značných úspor).

Nové tramvaje pro Prahu by měly být všechny jednosměrné s max. délkou 32 m (bez spřáhel; 34 m se spřáhly). Samozřejmostí bude klimatizace salónu cestujících i řidiče, součástí má být i antikolizní systém dle specifikace zadavatele. Tramvaje mohou mít vyvýšenou podlahu směrem k zadnímu čelu, avšak pouze pomocí šikmé rampy, která nesmí mít větší sklon než 15 %. Tato rampa navíc nesmí zasahovat do prostoru dveří. Průjezdní profil má odpovídat tramvají řady T nebo KT dle normy ČSN 28 0318 (přičemž je uvedeno, že zadavatel preferuje profil odvozený z tramvají T3; za žádných okolností však nesmí být horší než současné parametry vozů KT8D5R.N2P a Škoda 15T). Všechny podvozky musí být hnací a otočné. Zajímavý je požadavek na šest dvoukřídlých dveří se šířkou min. 1 300 mm, u nichž krajní dveře mohou být umístěny ve zkosené části skříně vozidla. Šestici dveří na voze délky 32 m mají současné tramvaje typu Škoda 15T, jiný výrobce tramvají prozatím takové řešení vozidla na trhu nenabízí. Maximální rychlost má činit 80 km/h.

Podvozky tramvají musí být vybaveny asynchronními motory (v současné době používají tramvaje 15T motory synchronní s vodním chlazením), přičemž podvozky musí být otočné, a to buďto kolem čepu, popř. je možno využít i jiný způsob otáčení podvozku vůči skříni (příslušného článku) tramvaje (což opět otevírá cestu k užití koncepce 15T, byť výrazně modifikované). Vždy dvě kola musí být propojena přímou mechanickou vazbou, zaručující neproklouznutí jednoho kola vůči druhému. Vedle

klasické nápravy může být použita i nápravnice. Minimální poloměr nového kola musí být 670 mm, sjetého pak min. 590 mm, přičemž životnost kol musí být minimálně 300 000 km.

Počet podvozků je fixně dán na 4. Hmotnost prázdného vozidla by dle představ DPP měla činit 43 000 kg (± 5 %), plně obsazeného 59 000 kg (± 5 %; při 5 os./m^2). S ohledem na to, že tržní konzultace počítají s užitím osmi trakčních asynchronních motorů (s výkonem max. 90 kW), je zřejmé, že nebude možné užít koncepce s koly individuálně hnanými (tedy současný podvozek vozů 15T). Životnost tramvají má činit min. 30 let.

Dodavatelé, kteří se budou tržních konzultací účastnit, mají zodpovědět široké spektrum dotazů (včetně toho nejzákladnějšího – zda lze vůbec nastaveným podmínkám vyhovět). Otázky se týkají i pasivní a aktivní bezpečnosti, zda budou provedeny crash testy vozidla, jaký bude kilometrický proběh mezi jednotlivými stupni prohlídek, jaká je spotřeba vozu na 1 kilometr jízdy, ale i jaká je optimální výrobní kapacita či náklady na údržbu. Tržní konzultace jsou svým obsahem poměrně podrobné, uveřejněny však byly pouze v češtině, přičemž na odpovědi – které musí být rovněž napsány česky – mají výrobci čas pouze do 20. 2. 2022. Vypsání výběrového řízení se poté očekává dle informace v evropském věstníku veřejných zakázek 1. 8. 2022.

Přímo osloveno mělo být osm výrobců, a sice Alstom, CAF, Hyundai Rotem, Modertrans, Pesa, Pragoimex (majetkově propojený se Škodou Transportation), Siemens, Stadler a Škoda Transportation. Konzultací se mohou účastnit také další producenti. Neúčast na předběžných konzultacích není důvodem k tomu, aby se nemohli výrobci v samotné soutěži přihlásit.

Url: Praha připravuje tendr na 200 tramvají. Vypsala tržní konzultace