



Praha zrušila soutěž na doplnění klimatizací do tramvají Škoda 15T

28.08 2025 17:26, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) zrušil dne 26. 8. 2025 výběrové řízení na doplnění klimatizací do tramvají Škoda 15T ForCity Alfa. Důvodem byla zpětná vazba od potenciálních dodavatelů, kteří se o předmětnou veřejnou zakázku zajímali. Z jejich dotazů mělo vyplynout, že nastavené zadávací podmínky v dané veřejné zakázce mohou být problematické z hlediska plnění.

DPP zveřejnil zadávací dokumentaci k předmětnému zadávacímu řízení dne 1. 7. 2025 s tím, že původně byla pro nabídky stanovena nejkratší zákonná lhůta. Ta byla později v důsledku dotazů dodavatelů natahována, takže termín odevzdání nabídek se posunul na 1. 9. 2025. V rámci výběrového řízení byl hledán dodavatel, jenž by byl schopen zajistit montáž klimatizačních jednotek do stanovených zástavbových prostor (na místo současných ventilačních jednotek) u celkem 123 tramvají Škoda 15T z první 125kusové série ev. č. 9201-9325. Vyjmuty byly z výčtu pouze vozy ev. č. 9243 a 9285, jež byly zkušebně osazeny klimatizačními jednotkami již dříve. Celková odhadovaná hodnota zakázky byla stanovena na 431,5 mil. Kč bez DPH. Za přibližně téže částku nabízela doplnění klimatizací už v roce 2019 Škoda Transportation, později v rámci vyjednávání s DPP cenovku snížila na 394 mil. Kč. Praha ovšem nakonec ze záměru ustoupila.

Nová, v prosinci loňského roku uzavřená smlouva mezi organizací ROPID a DPP na zajištění dopravní obslužnosti až do konce června roku 2047 (na 22,5 roku) nicméně mj. stanovila také určité podmínky stran navýšení komfortu, které v případě tramvají znamenají povinnost doplnění klimatizačních jednotek alespoň do vozů Škoda 15T. Dopravní podnik proto připravil zadávací řízení, na jehož základě měla být uzavřena rámcová smlouva s dodavatelem, který by pak mohl na základě dílčích objednávek doplňovat klimatizace tempem cca 20 vozů ročně.



Jednou z dvojice tramvají 15T z první série s doplněnou klimatizací je vůz ev. č. 9285, který fotograf zachytil na Mánesově mostě. (foto: Vojtěch Povolný)

Soutěž vypadala na první pohled otevřeně, když bylo připuštěno použití řešení, které bude nezávislé na stávající sběrnici (a softwaru) vozidla. Pražský DP se takto pokusil obejít skutečnost, že si v době podpisu smlouvy s dodavatelem (Škodou Transportation) nezajistil možnost přístupu třetích stran do systémů vozidla, resp. nepojistil si povinnou součinnost dodavatele tramvají při aplikaci obdobných změn. Z tohoto důvodu se ostatně před šesti lety označovala Škodovka jako jediný možný potenciální dodavatel klimatizačních jednotek a jednání byla napřímo vedena pouze s ní.

Ona otevřenost ale měla své limity, protože DPP nepřiliš obratně doplnil, že bude nutné případné změny v softwaru zajistit ze strany dodavatele v kooperaci s původním výrobcem vozidla a vlastníkem dokumentace, tj. se Škodou Transportation. Ze zvolené textace přitom nebylo vůbec zřejmé, zda i v případě vytvoření segregovaného (ostrovního) systému chlazení a vytápění je, či není nutné do stávajícího systému vozidla zasahovat. Současně pražský Dopravní podnik nezajistil žádnou spolupráci původního dodavatele vozidla a celou odpovědnost přenechal na budoucím zhotoviteli díla, který by tak musel vyžadovat kooperaci od někoho, kdo by byl patrně sám účastníkem téhož zadávacího řízení. Jaké by byly asi šance na úspěch takového zhotovitele, ponecháme na laskavém posouzení čtenářů.

Pomineme-li tuto kličku na vyvlečení se z odpovědnosti v případě, že by i instalace ostrovního systému vyvolala tak jako tak potřeby softwarových úprav, obsahovala soutěž celou řadu jiných nedostatků. Zadavatel sice požadoval striktní lhůty na potvrzení objednávek, ale vůbec nestanovoval, do kdy by mělo být dílo dokončeno. Jako místo plnění navíc uváděl všechny své tramvajové vozovny a ústřední dílny, aniž by byly jakýmkoli způsobem specifikovány podmínky užití těchto prostor či jejich výbavy (například z hlediska nájmu, použití montážních lávek, uskladnění materiálu atp.).

Dodavatelé navíc vůbec neměli jistotu, jak by museli práce distribuovat (teoreticky mohl zadavatel nechat například v každé z vozoven probíhat práce na jednom vozidle, což by bylo logisticky a personálně v podstatě neřiditelné).



Tramvaj Škoda 15T ForCity Alfa ev. č. 9250 stoupá po rampě od zastávky Vltavská na Hlávkův most. (foto: Vojtěch Povolný)

Dopravní podnik současně – logicky – požadoval, aby tramvaje byly předávány zpět se všemi nezbytnými dokumenty a zkouškami (a tudíž schválené pro provoz). Vůbec žádným způsobem ale nezohlednil skutečnost, že doplnění klimatizace do salónu cestujících znamená významnou odchylku od schváleného typu, tj. že dodavatel bude muset po instalaci první klimatizace požádat o zkušební provoz Drážní úřad, jenž následně stanoví podmínky. Ty jsou přitom u klimatizací (a vytápění) odlišné od standardních úprav, protože nestačí jen najet stanovený počet kilometrů, ale musí být splněny i okolní podmínky z hlediska teploty, které nemohou dodavatelé ovlivňovat. V případě dříve realizovaného výběrového řízení na doplnění klimatizací do tramvají VarioLFR.E/R.S v Ostravě proto DP Ostrava připouštěl podmíněčné převzetí vozidel, kdy i vozy ve zkušebním provozu s cestujícími již akceptoval (takových vozidel ale může být i tak jen omezené množství). Praha nic takového do zadávacích podmínek nevtělila, což znamená, že jedinou možností, jak by bylo možné podmínky dodávek splnit, by bylo nainstalovat na vozidla takové klimatizační jednotky, které jsou již v provozu a na tramvajích Škoda 15T schváleny, tj. řešení, které dříve zajistila Škoda Transportation. Jiný dodavatel by nemohl plán dodávek nezohledňující legislativní nároky vůbec splnit.

Jako oficiální důvod zrušení poněkud podivné soutěže je tvrzení, že dodavatelé se opakovaně dotazovali, zda je možné realizovat doplnění klimatizace i mimo prostory DPP s tím, že sám pražský DP s takovým scénářem nepočítal. Současně DPP přiznal, že měl obdržet množství dotazů (zjevně nad rámec těch, jež byly dříve zodpovězeny a zveřejněny), na jejichž základě usoudil, že nastavené

podmínky (aniž by bylo řečeno které) „*mohou být problematické z hlediska plnění*“. Zajímavý je pak závěrečný komentář, že by neustálým vysvětlováním a doplňováním zadávacích podmínek docházelo k neúměrnému protahování soutěže a že by se zadávací podmínky stávaly nepřehledné až chaotické. Z toho lze usoudit, že sám DPP nakonec usoudil, že kvalita vstupů poskytnutá z jeho strany potenciálním dodavatelům byla vskutku neobvykle nízká, neboť aplikace běžného rozsahu upřesnění na základě doplňujících dotazů by jen těžko mohla vyvolat *chaotické* zadávací podmínky.

Dopravní podnik nicméně přijal poučení z krizového vývoje a přislíbil, že soutěž vypíše znovu, přičemž: „*zvolí postup, kdy přehodnotí způsob zadání a zadávací řízení připraví způsobem, aby bylo více odpovídající reálné situaci na trhu a zadávací podmínky se nestaly nepřiměřenými a pro některé z dodavatelů diskriminačními.*“

Url: [Praha zrušila soutěž na doplnění klimatizací do tramvají Škoda 15T](#)