

Škoda a Siemens se podělily o zakázku na sofijské metro

19.07 2023 18:34, Libor Hinčica, Metro

Nové soupravy metra pro bulharskou metropoli dodá dvojice výrobců. Celkem provozovatel metra Metropoliten EAD poptával 16 vlaků, tendr byl však rozdělen na dvě stejně velké samostatné části. V té první šlo o osm vlaků pro linku 3, v té druhé o soupravy, jež by měly být nasazeny na linkách č. 1, 2 a 4.

Ačkoli metro v Sofii začalo sloužit veřejnosti až v lednu 1998, v současné době dosahuje délka jeho sítě již 52 km (pro srovnání: v Praze jde momentálně o 65,2 km). Na lince č. 3, která byla do provozu uvedena v roce 2020, jsou nasazovány výhradně třívozové soupravy Siemens Inspiro (celkem 30 vlaků), na ostatních linkách slouží vozidla ruské (potažmo sovětské) provenience. Ta nejstarší byla – s ohledem na to, jak se výstavba podzemní dráhy v Sofii natahovala – dodána už v roce 1990 a dlouhá léta zůstala zakonzervována. Šlo o vozy řady 81-71, jež mohou být důvěrně známá českým čtenářům i z pražského metra (ve verzi pro Bulharsko šlo o typ 81-717, potažmo 81-714 v případě vložených vozů). Dvanáct souprav bylo tvořeno čtyřmi vozy, takže celkem šlo o 48 vagónů. Další generace ruských vlaků byla dodávána v letech 2005 až 2013, přičemž se do města dostalo celkem 120 vozů (40 souprav) řady 81-740/741.

I když soutěž na nová vozidla pro třetí linku metra vyhrálo v roce 2015 německo-polské konsorcium (Siemens se účastnil společně s Newagem), vztahy s ruským partnerem zůstávaly nadále nadstandardní, což se ukázalo v roce 2019, kdy mohl Metrovagonmaš zahájit rozsáhlou modernizaci

nejstarších sofijských vlaků metra z roku 1990, která odpovídala (podobně jako v Budapešti) spíše novostavbě. Rekonstruované vlaky se vracely z Ruska zpět v průběhu let 2019 a 2021. Do vypuknutí válečného konfliktu na Ukrajině a vyhlášení sankcí vůči Ruské federaci se ale nepodařilo dotáhnout modernizační program do konce – čtyři vlaky zůstaly v Sofii nemodernizované a město dnes přiznává, že projekt je odložen na neurčito.

Sofie přitom hodlala vedle modernizací vozů 81-71 pro linky č. 1, 2 a 4 i nakupovat nové vozy s cílem zahustit na nich interval po zprovoznění nové stanice na mezistaničním úseku Slivnica – Obelia. Asi nepřekvapí, že ruský Metrovagonmaš by byl v soutěži na takové vozy považován za favorita, jenomže „speciální vojenská operace“ na Ukrajině učinila jakýkoli další obchod s ruským partnerem nemyslitelným. Jiný případný dodavatel ale musel být schopen zajistit kompatibilitu svých souprav metra se stávajícím vlakovým zabezpečovačem i provozním zázemím, což do značné míry zvýhodňovalo výrobce, který má s obdobným projektem zkušenosti, a pro kterého tedy bude i relativně malý rozsah zakázky (pouhých osm vlaků, tj. 32 vagónů) zajímavý.

Hodí se říci, že uzpůsobení nových vlaků starému zabezpečovači bylo některými dopravními odborníky v Bulharsku kritizováno, protože by se mohlo zdát pro budoucnost provozu vhodnější se starého systému vlakového zabezpečovače zříct a pořídit místo něj modernější vybavení, které by z trojice linek sofijského metra nedělalo do budoucna uzavřený systém, kterému se zvládne přizpůsobit jen promile výrobců. S ohledem na nezájem provozovatele se cestou nového zabezpečovacího zařízení vydat vzrostly výrazně šance na úspěch české Škodovky, která má s ruskými zabezpečovači své zkušenosti a která po opadnutí ruské konkurence zůstala v zásadě osamocena mezi evropskými výrobci, kteří by dokázali požadavkům na nové soupravy pro linky 1, 2 a 4 plně vyhovět.

Sofie nakonec vypsala soutěž na nové vlaky dne 23. 12. 2022, a to s výše avizovaným rozdělením na dvě části, kdy pro prodloužení linky číslo 3 chtěla osm vlaků a pro zahuštění intervalu na linkách č. 1, 2 a 4 rovněž osm vlaků. Každé z částí se zúčastnil jen jediný uchazeč. Tu první ovládlo ne nečekaně opět konsorcium Siemensu a Newagu (Siemens je v něm zastoupen hned dvakrát, a to prostřednictvím své mateřské firmy v Německu a svým rakouským závodem). Celková hodnota zakázky činí 135 550 250 bulharských leva (cca 1,646 mld. Kč), což je výrazně více, než byla odhadovaná hodnota, která byla nastavena jen na 110 mil. leva (zhruba 1,34 mld. Kč). Druhou část opanovala Škodovka, resp. konsorcium tvořené Škodou Transportation a Škodou Vagonka (ta bude zodpovědná za výrobu hrubých staveb skříní). Cena nabídnutá českým výrobcem činila rovných 134 mil. leva (přibližně 1,628 mld. Kč), což bylo naopak o něco méně než odhadovaná hodnota zakázky, která byla 140 mil. leva (cirka 1,71 mld. Kč).

Vedle ceny hrála v obou soutěžích významnou roli ještě vybraná technická kritéria (měla váhu 42 %), konkrétně mělo jíž i počet ujetých kilometrů mezi vyššími cykly prohlídek (20 %), náklady na mzdy v rámci údržby (10 %) a míru hluku (12 %; rozděleného na vnitřní i vnější). Vzhledem k účasti vždy jen jednoho výrobce v každé části soutěže ale uvedené hodnoty nakonec žádnou váhu v rozhodování neměly.

Zatímco Siemens se opět přihlásil s Inspirem, Škodovka nabídla vozy, jež mají vycházet koncepčně z vlaků, jejichž dodávky momentálně probíhají pro Varšavu. Zásadní odlišností má být doplnění klimatizačních jednotek pro salón cestujících, které u varšavských vozů absentují. Max. rychlost vlaků má být 90 km/h, napájení bude probíhat tradičně z třetí kolejnice.

Url: Škoda a Siemens se podělily o zakázku na sofijské metro