

Škoda je blízko úspěchu v Polsku. Do Gdaňsku by mohla dodat až 47m tramvaje

01.04 2026 21:30, Libor Hinčica, Tramvaje

Výběrové řízení na dodání prvních velkokapacitních obousměrných tramvají pro Gdaňsk přilákalo dvojici účastníků. Kromě Pesy, jež byla dosud dvorním dodavatelem vozů pro místního dopravce GAiT (*Gdańskie Autobusy i Tramwaje*), se do tendru přihlásila také česká Škoda Transportation, která se o dobývání polského tramvajového trhu v uplynulých letech opakovaně snaží. Tentokrát je přitom vítězství velice blízko, protože v tendru podala cenově výhodnější nabídku. Na čí stranu se přikloní misky vah, bude jasné po vyhodnocení technických kritérií, které mají v hodnocení celkovou váhu 20 %. S ohledem na celkově vysokou vyspělost konstrukce tramvají od Škodovky ale nelze očekávat, že by měla nabídnout horší parametry než její konkurence. Na výsledek si však budeme muset počkat.

Gdaňsk vypsal výběrové řízení na velkokapacitní obousměrné tramvaje o délce 45–47 m dne 8. 1. 2026, přičemž celkem hodlá pořídit až 35 takových dlouhánů. Základní objednávka počítá s 20 kusy, zbylých 15 je předmětem opce. Nabídky se měly původně podávat do 18. 2. 2026, avšak termín byl opakovaně prodloužen. Poprvé se tak stalo v důsledku protestu společnosti Modertrans, která napadala neúplnost oznámení o veřejné zakázce v evropském věstníku a požadavek na úvěrovou kapacitu dodavatele ve výši 100 mil. zlotých (cca 573 mil. Kč), kterou požadoval snížit na polovinu (tj. 50 mil. zlotých). Zadavatel se rozhodl, že nebude vyčkávat na rozhodnutí odvolacího orgánu a své pochybení obratem napravil, současně snížil i požadavek na úvěrový limit. V důsledku toho ale musel prodloužit termín na podání nabídek, který nakonec uplynul až 27. 3. 2026.

Modertrans, který se proti původním podmínkám vymezoval a veřejně rozhlásil, že se hodlá soutěže v Gdaňsku účastnit, nakonec vůbec nepodal nabídku. Ty tak přišly pouze od Pesy a Škodovky. Oba výrobci přitom významně překročili stanovený rozpočet. Zadavatel odhadoval, že za tramvaje vynaloží 735 mil. zlotých bez DPH (zhruba 4,21 mld. Kč), tj. přibližně 120,3 mil. Kč za vůz. Pesa

ovšem jednu tramvaj nacenila v přepočtu na více než 145 mil. Kč (24,98 mil. zlotých) a levnější Škoda na bezmála 143 mil. Kč (24,89 mil. zlotých).

Cena má v rámci hodnoticích kritérií váhu 80 %, zbylých 20 % je distribuováno mezi vybraná technická kritéria, konkrétně je zohledňována velikost nápravových tlaků, dojezd tramvaje za využití zásobníku elektrické energie (baterie či superkondenzátoru), vnější hluk tramvaje a šířka uličky v nejužším místě vozidla.

Každá z tramvají musí pojmout minimálně 310 cestujících, z toho alespoň 96 sedících. Požadavkem GAiT bylo, že tramvaje musí být pětičlánkové (jiné koncepce nebyly připuštěny) s otočnými podvozky, z nichž minimálně čtyři musí být hnací. Všechny dveře mají být dvoukřídlé a přístupné nízkopodlažně. Součástí výbavy interiéru mají být USB nabíjecí porty pro cestující (kombinace USB-A a USB-C), či celkem 17 informačních obrazovek. Dodavatelé se museli rovněž zavázat k dodávce antikolizního systému založeného na kamerách, radaru a lidaru (laserových senzorech). Dodavatel se zaváže poskytnout tříletou záruku na celé vozidlo, pětiletou na informační systém a sedmiletou na lak.

Url: Škoda je blízko úspěchu v Polsku. Do Gdaňsku by mohla dodat až 47m tramvaje