

Škoda předala ostravskému DP poslední tramvaje 39T

31.08 2024 18:23, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik Ostrava informoval dne 30. 8. 2024, že došlo k předání posledních tří tramvají Škoda 39T ForCity Smart ev. č. 1786 až 1788, čímž byl dovršen proces dodávky těchto dvoučlánkových tramvají, které si metropole Moravskoslezského kraje objednala na základě smlouvy uzavřené dne 19. 9. 2018, jež předpokládala odebrání až 40 těchto oficiálně „velkokapacitních tramvají“.

Nákup si zasloužil pozornost především díky způsobu výběru dodavatele, kdy se podařilo vyloučit všechny subjekty mající zájem o dodávku vozidel s výjimkou Škody Transportation. O vítězi měla rozhodovat elektronická aukce, která se osvědčila v ostravských podmínkách v minulosti, kdy se podařilo nakoupit tramvaje Stadler Tango NF2 Ostrava za částku cca 27,2 mil. Kč/ks. Aukce ale ztrácí ve chvíli, kdy v tendru zůstane jediný subjekt, smysl, přesto DP přikročil k uzavření soutěže, aniž by byl tehdy tlačen skutečnou potřebou nákup tramvají uzavřít (například kvůli čerpání dotací). S ohledem na to, že výsledná cenovka byla 48 950 000 Kč a Škoda nabídla tramvaj jen o 1,5 m delší (a stále dvoučlánkovou), než byla vozidla od Stadleru, vyvolal celý kontrakt poněkud diskuze o tom, jak se veřejné zakázky v Ostravě vlastně připravují.

Původní objednávka počítala s dodáním 30 vozidel. Výroba prvních vozů (budoucích ev. č. 1751 a 1753) se rozeběhla v Plzni, další tramvaje se pak již kompletovaly v Ostravě (z Plzně pocházely nadále hrubé stavby článků), a to v areálu někdejších ústředních dílen, které DP Ostrava za symbolickou cenu předal Škodě Transportation. Té převzetí původně dceřiné společnosti Ekova

Electric vytrhlo významně trn z paty, neboť firma bojovala s nedostatkem výrobních kapacit. Termín dodání třicítky tramvají byl rozdělen tak, že prvních 10 vozů mělo být předáno od 24 do 36 měsíců od podpisu smlouvy, tedy od října 2020 do října 2021, následoval mělo dalších 20 vozů do 48 měsíců od podpisu smlouvy (tj. od října 2021 do října 2022). Započteme-li dobu nutnou na realizaci zkušebního provozu (cca 5 měsíců), zjistíme, že první vůz měl být fyzicky dodán pro zahájení zkoušek do Ostravy přibližně počátkem května 2020. V té době ale tramvaj zjevně vůbec neexistovala. Výrobci ovšem přišel nesmírně vhod příchod pandemie Covidu-19, na kterou pak ve zdůvodněních bobtnajícího zpoždění několikrát odkazoval, přičemž skutečnost, že první vůz měl být fyzicky dokončen pro zahájení zkoušek v době, kdy se ČR teprve pár týdnů seznamovala s prvním lockdownem (a tedy že k reálnému ovlivnění ve vztahu k danému vozidlu mohlo jen těžko dojít), byla zcela vytěsněna.



Tramvaj Škoda 39T ev. č. 1751 je prvním dodaným vozem tohoto typu do Ostravy. Na snímku projíždí po tramvajové trati směrem k sídlišti Dubina. (foto: Lukáš Novotný)

První tramvaj nakonec dorazila do Ostravy až 7. 10. 2021, načež zahájila zkušební jízdy bez cestujících (od 13. 10. 2021) a posléze i s cestujícími (od 29. 11. 2021). Zatímco v případě firmy Stadler byly účtovány náklady na upravení trati pro vykonání zkušebního provozu bez cestujících (300 000 Kč) za účelem ověření max. rychlosti 80 km/h (v té době ještě žádný traťový úsek umožňující jízdu takovou rychlostí v Ostravě neexistoval) a vyčísleny byly v rámci zkušebního provozu i vybrané náklady na školení (280 Kč/hod.), údržbové práce (580 Kč/hod. + spotřebovaný materiál) a penále (byť symbolické ve výši 100 Kč/den) za odstavení vozidla ve vozovně, v případě Škody Transportation šly veškeré náklady (včetně materiálu na údržbu) k tíži DP Ostrava, a to: *„vzhledem k tomu, že zkušební provoz s cestujícími je veřejnou službou obyvatelstvu Ostravy.“*

V tiskové zprávě DPO z 29. 11. 2021 vydané při příležitosti zahájení zkušebního provozu s pasažéry

bylo uvedeno, že k zařazení tramvají Škoda 39T ForCity Smart do běžného provozu s cestujícími dojde v únoru 2022, kdy bude najednou převzato šest vozů, a následně budou dodávky probíhat tempem jednoho vozu týdně. Z uvedeného se podařilo splnit jen polovinu, a sice předání oněch prvních šesti tramvají ev. č. 1751 až 1756. Tento akt, k němuž bylo tlačeno i dokončení zkušebního provozu s cestujícími a urychlené vydání dokladů ke schválení typu, byl pro DPO nutností, protože ke konci února 2022 byly vázány dotace z dotačních projektů na nákup nových tramvají, které se podařilo dopravci až po uzavření smlouvy získat. Konkrétně šlo o projekty „Nákup vozidel pro DPO z IROP“ s pořadovými čísly 5 (1 ks), 6 (1 ks), 9 (2 ks) a 10 (2 ks). Pravidelný provoz se podařilo zahájit od 21. 2. 2022.

Zařazování dalších tramvají Škoda 39T začalo až od 1. května 2022, přičemž v řadě posloupnosti evidenčních čísel zůstala po voze ev. č. 1756 ponechána mezera deseti vozů, takže další zařazený vůz nesl ev. č. 1766, po němž následovaly tramvaje až po ev. č. 1785 (do listopadu 2022). Také tento krok souvisel se způsobem financování vozidel, tentokrát nikoli z prostředků dotačních, ale z úvěru. Ty si DPO sjednal na pořízení tramvají hned dva. Dvacítku vozů hodlal krýt z prostředků *Národní rozvojové banky, a. s.*, která poskytla možnost čerpání až do výše 986 191 429 Kč, další finance poskytla *UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.*, a to až částky 484 531 457,65 Kč. Vzhledem k tomu, že podmínky uzavřených smluv s bankami vymezovaly konkrétní výrobní čísla vozidel a DPO zvolil nejprve čerpání od Národní rozvojové banky, bylo s ohledem na zpoždění dodávek nutné zařazovat v daných termínech přednostně nejprve tramvaje kryté těmito peněžními prostředky. Teprve po dokončení dodávky těchto vozů se pokračovalo zařazováním dalších tramvají ev. č. 1757–1765.



DPO si nakonec pořídil 38 z 40 tramvají, které si mohl na základě rámcové smlouvy objednat. 9 tramvají se podařilo financovat z dotací EU, zbytek kryla dvojice úvěrů. (foto: Lukáš Novotný)

Jak si mohl pozornější čtenář povšimnout, dostali jsme se ve výčtu tramvají nikoli k původním 30 objednaným vozům, ale již k 35. Ostravský DP totiž v mezičase využil možnosti vyčerpání opčního práva. Již dne 2. 10. 2020 si přiobjednal čtyři tramvaje, dne 9. 6. 2021 následovala objednávka na jeden vůz (formálně vykazovaný jako náhrada za nehodou zničený „Stadler“ ev. č. 1737) a dne 27. 6. 2022 si přikoupil ještě tři vozy. Celková objednávka tak činila 38 z 40 vozidel.

Dopravní podnik Ostrava měl původně právo využít odvolávku opce nejpozději do února 2021. Po dohodě se Škodou Transportation ale došlo k dohodě o prodloužení, a to nejprve do 30. 11. 2021, a poté dalším dodatkem až do 30. 6. 2022. Přestože Škoda akceptovala v dílčích objednávkách uvedené termíny dodání (tj. do 60 měsíců od uzavření původní smlouvy, což znamenalo do září 2023), nepodařilo se tento termín ani tentokrát splnit, navíc došlo k zajímavé právní kličce, když dne 30. 10. 2023 (tedy už po uplynutí smluvního termínu) uveřejnil DP Ostrava dodatek smlouvy, v němž se uvádělo, že poslední tři tramvaje ev. č. 1786–1788 mohou být dodány až do konce roku 2024, čímž z výrobce spadla hrozba placení penále za nedodání těchto vozidel, na něž se opět podařilo sehnat financování z fondu EU (tentokrát v rámci projektu s názvem „Nákup vozidel pro DPO II. z IROP-9.“).

Jako důvod k prodloužení smluvního termínu dodání byl využit fakt, že původní smlouva sice definovala lhůtu dodání všech tramvají do maximálně 60 měsíců od účinnosti smlouvy, ale současně také pracovala s termíny na výrobu vozidel v délce až 32 měsíců (!). Dle právního názoru obou smluvních stran (tedy DP Ostrava a Škody Transportation) posunem termínu na využití opčního práva došlo při současném ponechání mezní lhůty na dodání (oněch max. 60 měsíců počítaných od září 2018) ke zkrácení termínu na výrobu, a to na *„méně než 16 měsíců“*. Posunem až do konce prosince 2024 tedy mělo dojít k částečnému navrácení doby plnění ve vztahu k oněm třem posledním opčně objednaným tramvajím. U tramvají z opcí využitých v říjnu 2020 a v červnu 2021 k podobné úpravě smlouvy již dojít nemohlo, a tak zde platil nadále termín dodání do září 2022. Ve skutečnosti byly tramvaje ev. č. 1761 až 1765 uváděny do provozu mezi únorem 2023 a lednem 2024.

S ohledem na to, že projekt dodávky 38 tramvají byl provázen řadou zpoždění ze strany výrobce, nabízí se pochopitelně otázka, jaké penále bylo Škodě Transportation fakturováno. Dne 30. 6. 2023 byl publikován ve vztahu k předmětné veřejné zakázce v registru smluv Dodatek číslo 3 eufemisticky nazvaný „úprava smlouvy“, který se zabýval danou otázkou ve vztahu k pouze prvním deseti dodaným tramvajím ev. č. 1751 až 1760. Na základě dokladů předložených Škodovkou DPO uznal působení vyšší moci v důsledku pandemie Covidu-19 a v období od 2. 10. 2021 do 17. 2. 2022 se zavázal nekalkulovat žádné penále. Za zpoždění, která nebyla způsobena vyšší mocí pak DPO vyfakturoval Škodě Transportation částku 9 601 868 Kč. Za další opožděné dodávky byla penále upravena dodatkem z 27. 6. 2024, v nichž se tentokrát Škoda Transportation neodvolala na důsledky vyšší moci ve vztahu ke Covidu-19, ale k válce na Ukrajině. Dopravní podnik Ostrava tuto argumentaci uznal a ve vztahu ke čtyřem tramvajím (pořadových čísel 24 až 27) penále úplně odpustil a u čtyř částečně. U tramvají pořadových čísel 21, 22 a částečně u vozů 23, 28 až 30 poté vyfakturoval sumu 1 474 554 Kč. U vozů pořadových čísel 11 až 20 nemělo ke zpoždění dojít, a tak nebylo penále fakturováno. Penále ze pětici opčních opožděných tramvají ev. č. 1761 až 1765 nebylo dodatkem řešeno.



Vůz ev. č. 1756 uzavíral první šestikusovou dodávku spolufinancovanou z prostředků EU. Do provozu byl zařazen v únoru 2022. Na snímku projíždí po ulici 28. října nedaleko náměstí Republiky. (foto: Lukáš Novotný)

Naopak jeho součástí bylo vyrovnání za provedené vícepráce (a naopak nerealizované práce, tedy méněpráce). Zde mělo dojít dle Škody Transportation k vykonání víceprací v hodnotě 9 952 922 Kč bez DPH, od čehož byly odečteny méněpráce ve výši 796 936 Kč. Sečteme-li tedy obě penále za pozdní dodávky a odečteme-li vícepráce, byl rozdíl obou částek 1 123 500 Kč (ve prospěch DPO). Některé z uvedených víceprací, které DPO akceptoval, přitom působí poněkud nejasně. Škoda se ve své technické nabídce, která je součástí smluvní dokumentace uveřejněné společně s kupní smlouvou, například uvedla, že tramvaj bude disponovat i stolkem řidiče, tj. vozidlo bylo za danou cenu objednáno v konfiguraci včetně stolku. Při zkušebním provozu se ale ukázalo, že výrobcem zvolené řešení je poněkud nepraktické, protože tramvaje mají tu neblahou vlastnost, že se pohybují, což vlivem působení sil může v případě nezajištění odkládacích ploch působit pád uložených předmětů. To se projevilo hned na prototypu, a tak došlo k logickému doplnění podložek a zábran proti pádu, neboť řešení z výroby bylo zjevně pro účel, kterému mělo sloužit, nevhodné. DP uvedená vylepšení akceptoval jako vícepráce a jen za úpravy odkládacích ploch na 38 tramvajích akceptoval souhrnnou částku 211 888 Kč.

30. srpen 2024 se stal každopádně pro Ostravu významným milníkem, když bylo konečně předáno dopravci všech 38 vozů Škoda 39T ForCity Smart, čímž se flotila stala kompletní. Další nákup (tentokrát opravdu) velkokapacitních tramvají od Škodovky, jehož uzavření se původně plánovalo už v loňském roce, se neuskutečnil, když DP počátkem letošního roku nakonec přece jen zrušil výběrové řízení, v němž Škoda zůstala opět jediným uchazečem, přičemž tendr od počátku provázely spekulace o jeho transparentnosti ve vztahu ke stanoveným podmínkám i bizarně nastaveným hodnoticím kritériím. Nicméně účast jediného subjektu nebyla důvodem ke zrušení soutěže. Ostrava

pouze nenašla na další nákup tramvají financování.

Url: Škoda předala ostravskému DP poslední tramvaje 39T