

Škoda vyrobí až 40 tramvají pro Kassel. Porazila Pesu a Alstom

25.07 2023 07:34, Libor Hinčica, Tramvaje

Plzeňská Škoda Transportation uspěla v dalším kontraktu v Německu. Na trh, na němž se snažila dlouhá léta marně prosadit, vstoupila s tramvajemi teprve v roce 2016 vítězstvím v tendru pro Chemnitz, kam první vůz dodala o dva roky později. Následovaly úspěchy v Schöneiche (nejprve v podobě prodeje ojetých prototypů z Helsinek, jež byly následovány jedním zcela novým vozem), v Mannheimu (potažmo u dopravce RNV, který první vozy uvedl do provozu letos), v Bonnu (kam byly první vozy rovněž předány v letošním roce) a u dopravců v Cottbusu, Frankfurtu nad Odrou a Brandenburgu, jež na svá vozidla prozatím čekají. Nyní se k těmto městům přidá i hesenský Kassel.

Ten hodlal pořídit až 40 nových tramvají coby náhradu starších nízkopodlažních vozů, přičemž nákup byl avizován již v červnu 2021, kdy byla investice v předpokládané výši 130 mil. € (v té době cca 3,3 mld. Kč) schválena orgány provozovatele KVG (*Kasseler Verkehrs-Gesellschaft*). Optimistické prognózy hovořily o tom, že by se výběrové řízení mělo otevřít i uzavřít ještě v průběhu roku 2021, kdy se počítalo s objednáním 22 vozů, načež měly být využity dvě opce na osm (v průběhu roku 2024) a deset vozů (během roku 2026).

Realita byla poněkud odlišná. Výběrové řízení bylo vypsáno až v únoru 2022 a bylo koncipováno jako vícekolové (obdoba českého jednacího řízení s uveřejněním), kdy se závěrečná podoba nabídek ladila jen s kvalifikovanými uchazeči. Tendr se táhl déle než rok a o přízeň KVG v něm bojovala nakonec trojice evropských výrobců. Vedle české Škodovky šlo ještě o polskou Pesu a francouzský gigant Alstom.

Z hlediska hodnoticích kritérií měla největší váhu cena – 52,5 %, která v sobě kromě samotné vstupní investice zohledňovala významným procentem také náklady životního cyklu (LCC; *Life Cycle Costs*). Další body bylo možné získat za termín dodání (2,5 %), vybrané technické parametry (17,5 %),

specifikované inovativní prvky a vybavení pro pasažéry (22,5 %) a za řešení možného prodloužení vozidel vložením dalších článků (5 %).

Rozložení dodávky se oproti plánu z roku 2021 nezměnilo – základní kontrakt počítal nadále s 22 vozy, opce byly rozděleny na 8 a 10 vozů. Původní termín dodání prvních dvou vozidel v roce 2025 byl s ohledem na posun uzavření soutěže adekvátně o rok posunut, takže nyní platí termín v roce 2026. V té chvíli se ovšem nepředpokládá, že půjde o vozidla schválená pro provoz, ale o tramvaje, které budou muset nezbytné testy teprve absolvovat. K předání zákazníkovi se všemi náležitostmi tak má dojít až v roce 2027, kdy se očekávají sériové dodávky s kadencí jednoho vozidla měsíčně.

Podmínky soutěže umožňují dopravci objednávat vozidla v jednosměrném i obousměrném provedení. Takový mix v rámci jednoho typu je ostatně typický i pro současnou flotilu KVG. Zadání bylo koncipováno tak, že z prvních 22 vozů mělo být 10 obousměrných a u zbylých 12 se mohl kasselský DP o konfiguraci dodatečně rozhodnout. Nakonec zvolil i u těchto tramvají obousměrnost, avšak u opčních kusů je nadále možné sáhnout i po jednosměrném řešení.

Smlouva s vybraným dodavatelem byla podepsána už 11. 7. 2023, dopravce KVG nicméně překvapivě neprozradil, s kým ji uzavřel s tím, že informace bude zveřejněna až 24. 7. 2023. Ve skutečnosti však budoucí vlastník o vítězi na sociálních sítích ani tiskovou zprávou v avizované datum vůbec neinformoval, a tak roli věrozvěsta převzal sám vítězný uchazeč, jímž se stala Škoda Transportation.

Ta sice nenabídla nejnižší pořizovací cenu – v tomto kritériu ji předehnala polská Pesa – ztrátu ale dohnala v oblasti nákladů životního cyklu, jež měly v rámci cenového kritéria vysokou váhu 35 %. Škodovka měla podle dosud nepotvrzených informací (zpráva zadavatele nebyla prozatím publikována) nabídnout údajně o zhruba třetinu (!) nižší náklady na údržbu vozidel než její konkurenti. Přestože lze důvodně pochybovat o tom, že lze takový cenový rozdíl u moderních nízkopodlažních tramvají dosáhnout, žádný z konkurentů výběr českého výrobce a nereálnost uvedených hodnot nenapadl, a tak bylo možné přiklepnout zakázku plzeňskému výrobci. Dopravce samotný neměl důvod uvedeným údajům nevěřit – pakliže nebudou dodržovány, bude cenový rozdíl muset v budoucnu hradit sám dodavatel.

Za 22 tramvají vynaloží Kassel 88 mil. € (cca 2,06 mld. Kč, tj. 94 mil. Kč/vůz). Škoda nabídla vozidla z rodiny ForCity Smart s otočnými podvozky, jež mají u předního čela ve směru jízdy vždy jednokřídlé dveře a dále troje dveře dvoukřídlé. Výroba by měla být zahájena v roce 2024. Tříčlánkové vozy budou mít délku okolo 30 m a budou vybaveny spřáhly (typu „Albert“), u nichž se počítá s využitím pro spřahování do souprav, anebo k tažení vlečných vozů, které si Kassel v minulosti pořídil jako ojeté z Rostocku. Součástí výbavy bude i antikolizní systém, který Škoda prezentovala poprvé veřejnosti na veletrhu InnoTrans v Berlíně v roce 2022.

Vozidla nebudou určena pro obsluhu místní vlakotramvaje (RegioTram Kassel) a jejich působištěm bude výhradně městská tramvajová síť (s rozchodem 1 432 mm), byť i ta napojuje okolní sídla, z nichž některá mají statut samostatných měst.

Url: Škoda vyrobí až 40 tramvají pro Kassel. Porazila Pesu a Alstom