

Stavba tramvajové tratě do Petržalky opět běží

17.09 2022 19:53, Libor Hinčica, Ostatní

Stavba 3,9 km dlouhého prodloužení tramvajové tratě v bratislavském sídlišti Petržalka se v létě na několik týdnů prakticky zastavila. Důvodem byl spor mezi stavebním konsorciem a městem o navýšení ceny za zhotovení díla v souvislosti s nárůstem cen stavebních materiálů a energií. Dne 9. 8. 2022 bylo oznámeno, že se město a konsorcium „Združenie MHD Petržalka“ na podmínkách dodatku dohodlo a zhruba o týden později se stavba opět rozeběhla. Otazník nad včasným dokončením díla ale visí dál.

Připomeňme, že první etapa tramvajové tratě na sídliště Petržalka byla uvedena do provozu dne 8. 7. 2016, přičemž tato část zahrnovala výstavbu 2,4 km dlouhého úseku od Šafárikova náměstí po provizorní úvraťovou konečnou Jungmannova. Nejvýznamnější investiční akcí této etapy byl nový most před Dunaj sloužící primárně potřebám tramvají a pěších. Po zdárném absolvování nezbytných procedur bylo v říjnu 2020 vypsáno výběrové řízení na stavbu druhé (a závěrečné) části o délce bezmála čtyř kilometrů se sedmi zastávkami, jehož se účastnilo osm sdružení, které nabídly poměrně značný cenový rozptyl (od přibližně 2,3 mld. Kč do 3 mld. Kč; včetně DPH). Pro podezření na nepřiměřeně nízkou nabídkovou cenu se proces podpisu smlouvy natáhl od doby podání nabídek o více než 7 měsíců, nakonec ale přece jen dne 4. 11. 2021 zaschl pod smluvními ujednáními inkoust a konsorcium „Združenie MHD Petržalka“ (tvořené společnostmi Aldesa Construcciones Polska sp. z o.o., Aldesa Construcciones S.A., CEDIS a HANT BA), jež nabídlo nejnižší cenu (89,5 mil. €, tj. zmíněné cca 2,3 mld. Kč včetně DPH) mohlo zahájit koncem roku 2022 stavební činnost.

S ohledem na skluz v projektu (původně se například počítalo s tím, že výběrové řízení bude vypsáno už v srpnu 2020, nikoli až v říjnu, a rovněž se předpokládalo dřívější uzavření soutěže) vyvstávaly už v době podpisu smlouvy obavy, zda se podaří celou stavbu zdárně dokončit do konce roku 2023, aby ji bylo možné v celém původně plánovaném rozsahu spolufinancovat z evropských peněz. Již v květnu

2022 se objevily první zmínky o tom, že se stavba dostává do zhruba měsíčního skluzu oproti harmonogramu, avšak zhotovitel ještě tehdy prohlásil, že jde o skluz, který zvládne stáhnout. Jen po pár týdnech se ale začala stavební činnost zadrhávat a konsorcium postavilo město do nezáviděníhodné situace. Růst cen stavebních materiálů, energií i mezd měl způsobit, že finanční prostředky alokované na stavbu přestaly dostačovat a zhotoviteli hrozilo, že nebude schopen platit své subdodavatele. S výjimkou některých přeložek inženýrských sítí se tak v létě stavební činnost na budoucí trati prakticky zastavila.

Město muselo vstoupit do jednání se zhotovitelem, přičemž zdárnému jednání o dodatku smlouvy výrazně napomohlo, že slovenský Úrad pre verejné obstaravanie (ÚVO) vytvořil již v polovině května novou metodiku, která umožňuje dodatečně navýšit hodnoty stavebních prací v důsledku aktuální situace na trhu, a to až o 50 %. Bratislava sice má vlastní metodiku výpočtu na kolísání cen, její znění je nicméně v souladu se směrnicí ÚVO, takže ji bylo možné uplatnit i pro daný případ.

Pro stanovení navýšení nákladů na stavbu tramvajové trati byl přizván znalec, přičemž výsledkem jeho bádání bylo, že rozdíl v ceně materiálů byl v srpnu 2022 oproti listopadu 2021 (kdy se smlouva podepisovala) 20,37 %. To samo o sobě neznamená, že by musela stoupnout cena zhotovení tratě o sumu odpovídající uvedenému procentuálnímu rozdílu, protože část stavebních činností se pochopitelně odehrála již dříve. Na druhé straně se ale město po dohodě s vítězným konsorciem dohodlo, že se ke smlouvě budou každé tři měsíce vracet a cenu dále upravovat podle aktuálního vývoje. Teoreticky tak lze přistoupit i ke snížení ceny, což ale můžeme v současné situaci jen stěží očekávat.

Stavba tramvajové trati v důsledku zastavení takřka všech stavebních činností se každopádně dostala do několikatýdenního skluzu. O novém harmonogramu stavby by měl dodavatel informovat město v září. Město doufá, že se podaří celou investiční akci i tak stihnout do konce roku 2023, připraven je ale už i záložní plán. Ten počítá s tím, že by se stavba rozdělila na dílčí fáze, přičemž z bruselské pokladnice by se profinancovaly jen ty části, které se podaří do konce roku 2023 stihnout. Zbytek by muselo doplatit ze své kapsy město. Pokud by se opravdu ukázalo, že je konec roku 2023 příliš ambiciózní pro dokončení celé stavby, počítá město s možností odklonění části evropských peněz z tohoto projektu na jiné investiční akce, konkrétně se hovoří o výstavbě čtyř nových trolejbusových tratí a modernizaci stávající trolejbusové tratě na Kramáre.

Url: Stavba tramvajové tratě do Petržalky opět běží