



Ostrava chce dalších 40 nových tramvají. Tentokrát velkokapacitních

04.09 2017 13:06, Redakce, Nezařazené

Už po vyhlášení výsledků na nákup 40 středněkapacitních tramvají, kde k překvapení všech zúčastněných podala nakonec nejlepší nabídku švýcarská společnost Stadler, deklaroval ostravský DP, že chce v blízké budoucnosti vypsát další soutěž na nákup dalších vozidel, tentokrát velkokapacitních (což v českých podmínkách odpovídá kapacitně soupravě vozů T3).

Dne 4. 9. 2017 byla zadávací dokumentace k novému tendru publikována. Moravskoslezská metropole by ráda pořídila až 40 nových vozů, a to do max. délky 32,4 m. Šířka tramvají má být min. 2,45 m a max. 2,60 m. Obsaditelnost, jež je jedním z hodnotících kritérií, musí být min. 200 osob. Min. šířka uličky je pak stanovena na 450 mm. Připuštěna budou vozidla pouze s tzv. otočnými podvozky. Vyloučeny z tendru jsou tak automaticky všechny tramvaje koncepce „Multigelenk“ (s pevnými podvozky), ale i tramvaje s tzv. dynamicky otočnými podvozky (nabízené například Siemensem, či v minulosti samostatně i Solarisem, který se kdysi právě s vozidlem této koncepce do Ostravy hlásil).

Podobně byla nakonec zamítnuta varianta kombinace otočných a neotočných podvozků, jaká je používána například v Bratislavě u tramvají ze Škody Transportation. S podobným řešením se snažil plzeňský výrobce uspět i v nedávno zastaveném tendru v polské Varšavě. Ze zadávací dokumentace přitom vyplývá, že DP Ostrava možnost nákupu vozidel kombinujících otočné a neotočné podvozky zvažoval, v průběhu tvorby zadávací dokumentace ovšem byla tato možnost zamítnuta s tím, že na trhu má údajně existovat dostatek výrobců, kteří jsou schopní vyjít vstříc požadavku na tramvaj pouze s otočnými podvozky.

U otočných podvozků je připuštěno řešení bez klasických náprav (volné upevnění kol či mechanická náhrada nápravy), nicméně takové řešení je na rozdíl od řešení s klasickými nápravami znevýhodněno v konečném bodovacím součtu.

Nejdůležitějším kritériem je opět cena - tvoří 70 %. Zbýlých 30 % pak představují různá technická kritéria, která ta jsou rozdělena znovu dle vah (součet 100 % dílčích technických kritérií má zmíněnou váhu 30 % v celkovém hodnocení). Největší váhu v rámci technických kritérií přikládá dopravce kapacitě vozidel a nápravovému zatížení (v obou případech jde o váhu subkritéria 20 %), dále podílu nízké podlahy (váha 15 %, přičemž minimálně musí jít o vozidla se 70% podílem nízké podlahy), a dalším dílčím kritériím (například šířce uličky, použití náprav, využití adhezní hmotnosti či zvolenému typu trakčních motorů).

Životnost vozidel má být min. 30 let a všechny tramvaje mají být koncipovány jako jednosměrné. Minimálně troje dveře vozidla musí být dvoukřídlé o šířce min 1 300 mm. Předpokládaná hodnota zakázky nebyla prozatím zveřejněna, finální výběr však bude opět proveden prostřednictvím elektronické aukce.

Dodávky vozidel mají proběhnout v několika etapách. Prvních deset vozů by mělo být dodáno 24–36 měsíců od podpisu smlouvy. Dalších 20 tramvají by mělo následovat mezi 37. a 48. měsícem a posledních 10 mezi 49. a 60. měsícem od podpisu smlouvy (těchto deset vozů je však řešeno v rámci opce, a dopravce je tedy nemusí odebrat). Doplňme, že termín na podání nabídek je nyní stanoven na 6. 11. 2017.

Uchazeči musí splňovat několik požadavků, například, že v posledních třech letech dodali min. 5 nízkopodlažních tramvají jakéhokoli typu, přičemž připuštěna jsou vozidla s podílem nízké podlahy min. 35 %. Zajímavý je také požadavek na určité finanční zajištění. Každý uchazeč totiž musí prokázat, že měl v uplynulých 3 bezprostředně předcházejících uzavřených účetních obdobích v součtu obrát min. 1,5 mld. Kč. V tomto požadavku zřejmě někteří výrobci, kteří by teoreticky byli schopni Ostravě popotávané vozidlo s otočnými podvozky nabídnout, neobstojí.

Libor Hinčica

Url: [Ostrava chce dalších 40 nových tramvají. Tentokrát velkokapacitních](#)