



## Brno chce 41 nových tramvají. Kompletovat je hodlá samo

18.04 2018 07:15, Redakce, Nezařazené

Netradiční výběrové řízení na nákup nízkopodlažních tramvají vypsal Dopravní podnik města Brna. Až 41 vozů tzv. střední kapacity, tedy délky okolo 20–25 m, by si rád vyrobil sám na základě licenční smlouvy. Ta by předpokládala dodání všech nezbytných komponentů pro výrobu nových tramvají (včetně kompletních článků vozidel), z nichž by si následně dopravce za využití dokumentace a pod dozorem pracovníka dodavatele zkompletoval tramvaje ve svých ústředních dílnách.

Brno si podobným způsobem tramvaje kompletuje už dnes. Oficiálně tímto způsobem modernizovalo v minulosti celou řadu vozů T3 a K2 (v nejrůznějších variantách) na typy VarioLFR.E a VarioLF2R.E. Nyní by takto chtělo stavět i tramvaje, jež budou vykazovány již jako zcela nové a budou svými parametry více odpovídat moderní tramvaji. Výběr potenciálních dodavatelů je ale poměrně úzký, a to nejen kvůli tomu, že nabídka středněkapacitních tramvají je na trhu poměrně omezená.

Dopravce požaduje vozidla o délce 20–25 m, které pojmu při 8 os/m<sup>2</sup> min. 220 cestujících, z nichž min. 40 se bude moci posadit. Min. 10 sedadel nesmí být umístěno na žádné podestě. Vstup do tramvaje musejí umožňovat min. 4 dveře, z nichž první nebo poslední mohou být jednokřídlé, ostatní dvoukřídlé. Tramvaje musí být tzv. plně bezbariérové. Dopravce tak nehovoří o 100 % nízkopodlažnosti, nicméně požaduje, aby vozidla byla průchozí v celé své délce bez schodů (podesty pod sedadly nijak nevadí a nijak limitována není ani jejich výška). Min. šířka uličky je stanovena na 55 cm.

Tramvaje vybavené klimatizací salónu cestujících musí být vybaveny min. 3 podvozky, přičemž všechny podvozky musí být hnací a otočné. Otočné podvozky mohou být řešeny buďto jako klasické otočné (s otáčením na čepu), anebo tzv. dynamicky otočné. Druhou koncepci používá aktuálně německý Siemens. Ten by ale musel – aby splnil všechny požadavky na vozidlo se třemi podvozky – nabídnout tříčlánkové vozidlo, které by ale bylo nutné oproti základní koncepci počítající s devítimetrovými články zásadně upravit (aby nebylo vozidlo celkově delší než 25 m, neboť doposud vyrobené tříčlánkové vozy Avenio měly vždy přes 27,5 m). Navíc je zřejmé, že dopravce počítá s tím, že nabízená vozidla budou pouze dvoučlánková, protože v zadávací dokumentaci se hovoří v jednotném čísle o umístění LCD panelu „za kloubem“.

Klasické otočné podvozky v provedení, které by odpovídalo požadavkům DPMB na konstrukci vozidla, nabízejí v současné době teoreticky jen tři evropští výrobci. Jedním z nich je česká

společnost Inekon, která ale má tramvaj podle požadavků DPMB pouze na papíře. Dalším teoretickým uchazečem by mohl být Stadler. Ten má již v nejbližších dnech dopravit do Ostravy první z nových tramvají Stadler Tango NF2. Posledním v úvahu přicházejícím hráčem je společnost Pragoimex, resp. Aliance TW Team (sdružující Pragoimex, Krnovské opravy a strojířny a VKV Praha). Ta má v nabídce model EVO2, který dodala doposud do Liberce a uspěla s ním ve výběrovém řízení na dodávku tramvají pro Plzeň. Navíc má s montáží tramvají v kooperační výrobě s DPMB dlouholeté zkušenosti.

Zakázka předpokládá vypracování a dodání výrobní dokumentace nezbytné k zajištění sestavení a kompletaci vozidla podle technických požadavků DPMB, a dále poskytnutí licenční smlouvy, kterou dodavatel poskytne DP nevýhradní časově a množstevně omezené právo užit výrobní dokumentaci k sestavení, kompletaci a uvedení vozidel do provozu. Celkově může být podle této smlouvy vyrobeno až 41 tramvají, přičemž jejich výroba by měla proběhnout mezi léty 2020–2024.

Nabídky mají být předkládány už do 21. 5. 2018, jediným hodnotícím kritériem je cena, přičemž 90% váhu má cena za poskytnutí celého předmětu plnění zakázky (všech 41 vozů), dalších 10 % mohou uchazeči získat za to, v jak krátkém termínu jsou schopni dodat komponenty pro sestavení prvních dvou tramvají. Smlouva předpokládá jen max. dobu do zahájení výroby prvních dvou nových vozů (450 dnů od uzavření smlouvy), nabídnou-li uchazeči nižší, mají šanci získat 10 %, což je jistě lákavé. Předpokládaná hodnota celé veřejné zakázky je 1,1 mld. Kč. To znamená, že cena za jednu „sadu vozidla“ (započítány jsou ale v kompletní částce také technologické přípravy nezbytné pro výrobu, poskytnutí zadávací dokumentace, náklady na odzkoušení a případné schválení typu atp.) činí 26,829 mil. Kč/vůz.

*Libor Hinčica*

Url: [Brno chce 41 nových tramvají. Kompletovat je hodlá samo](#)