



Oděsa do konce roku vypíše tendr na člankové nízkopodlažní tramvaje

02.11 2019 16:14, Redakce, Nezařazené

Dne 30. 10. 2019 schválila rada města Oděsy úvěrovou dohodu, která byla podepsána mezi místním dopravním podnikem Oděsgorelektrotrans, Evropskou investiční bankou (EIB) a ukrajinskými ministerstvy financí a infrastruktury dne 23. 10. 2019. Předmětem této dohody je poskytnutí 20 milionů eur oděskému DP ze strany EIB, a to za účelem nákupu vícečlankových plně nízkopodlažních tramvají.

Za peníze, které musí být splaceny do 20 let při ročním úroku nižším než 2 %, hodlá Oděsgorelektrotrans pořídit članková plně nízkopodlažní vozidla. Zůstává otázkou, kolik tramvají bude poptáváno. Radou města před časem schválený dokument věnovaný rozvoji elektrické dopravy na léta 2019 až 2021 počítal s 16 kapacitními vozy. Pokud by se zůstalo u tohoto čísla, asi by nebylo z čeho vybírat, jelikož maximální cena jedné tramvaje by se při (očekávané) nulové finanční spoluúčasti města mohla vyšplhat maximálně k hranici 31,9 mil. Kč.

Pro srovnání uvedeme přehled různých cen z poslední doby: cena zánovní tříčlankové tramvaje Stadler Metelica provozované v Minsku s délkou necelých 27 m je odhadována na zhruba 38 mil. Kč, cena zcela nového *čizžika* má být ještě o něco málo vyšší. Cena tříčlankového, cca 27,5 m dlouhého Vitjaze-M vyráběného ruskou společností Transportnyje Sistěmy se pohybuje okolo částky 34 milionů Kč. Dalším příkladem může být 26,3 m dlouhá Pesa Fokstrot, za kterou si letos polský výrobce v Kyjevě řekl o více než 53 mil. Kč (žádný z 10 letos [vysoutěžených vozů](#) tohoto typu nebyl do hlavního města Ukrajiny zatím dodán, neboť to momentálně není ve finančních možnostech Kyjeva), zatímco před dvěma léty chtěli Poláci za identický vůz z objednané 40kusové série jen cca 38,5 mil. Kč (poté došlo z důvodu nepříznivého kurzového vývoje ke snížení objednávky na 37 vozů, čímž se přepočtená cena za jedno vozidlo přehoupla přes 41 milionů Kč) a před třemi léty si za Pesy Fokstrot naučtovali přibližně 31 milionů Kč (jednalo se ale o hotové vozy nedodané do Moskvy). Výrazněji lépe než Poláci na tom není s kapacitní tramvají ani domácí Elektrontrans, protože jeho pětičlankové tramvaje T5B64 o délce 30,2 m byly letos v Kyjevu [vysoutěženy](#) v tendru na 10 vozů delších než 30 m za jednotkovou cenu 49,8 mil. UAH (také i v tomto případě zatím žádný Elektron do Kyjeva nedorazil), což je skoro 46 mil. Kč, byť [sedmikusová](#) sériová série totožných vozů dodaná do Kyjeva v letech 2017 a 2018 přicházela při jednotkové ceně necelých 38 mil. Kč. Elektrotrans by sice mohl uspět s tříčlankovou tramvají typu T3L44, která momentálně stojí okolo 28 mil. Kč, jenže ta má na délku jen 19,5 m a původně deklarované představě Oděsy pořídit kapacitní vozidla tedy neodpovídá.

Další ukrajinský podnik, Tatra-Jug, má plně nízkopodlažní tramvaj o délce 33 m jen v [počítači](#) a jeho částečně nízkopodlažní [tramvaj](#) K-1M6 o délce skoro 27 m je relativně drahá, jelikož, alespoň soudě dle momentálně zamrzlého kontraktu pro Kyjev (dodán byl dosud jen jediný vůz), stojí více než 35 mil. Kč.

Pokud by se tedy nesnížil počet poptávaných vozů o alespoň tři kusy, neměl by se s kapacitní tramvají *de facto* kdo přihlásit, pokud by se tedy nemělo jednat o "řemeslnou novostavbu" v některých ukrajinských podnikových dílnách. V oděských sdělovacích prostředcích se dokonce tyto dny opakovaně objevila zpráva o tom, že by mělo být pořízeno za onen 20milionový úvěr 20 tramvají, což by znamenalo ještě horší scénář, protože by maximální cena za jedno vozidlo spadla někde k 25,5 milionů Kč, za což výrobci dneska sotva zhotoví alespoň 100% nízkopodlažní dvoučlánkovou tramvaj, a tak by se už zcela jistě jednalo jen o místní výrobu "na koleně", která však sotva snese měřítka se západoevropskou produkcí.

Vyplatí se tedy počkat, s čím město Oděsa a Oděsgorelektrotrans přijdou. Vypsání tendru na nové vozy se odehraje zřejmě ještě v tomto měsíci, neboť tomuto kroku již nic nebrání. Uvedme, že plán nákupu nových kapacitních vozidel vychází z vládního programu "Městská elektrická doprava", který byl schválen již v roce 2016, a tento program počítá s celkem 440 miliony euro na projekty rozvoje elektrické dopravy v různých městech Ukrajiny, přičemž potřebné prostředky poskytnou především prostřednictvím úvěrů EBRD a EIB. Garance za splnění dluhových povinností přebírá u jednotlivých projektů centrální vláda. Z částky 440 milionů eur přitom připadá na Oděsu skoro 50 milionů eur, z čehož už byla využita část na nákup 47 trolejbusů BKM.

Závěrem dodejme, že nové článkové nízkopodlažní tramvaje mají najít uplatnění na připravovaném severojižním tramvajovém koridoru, který má v ukrajinském přístavním městě do několika let vzniknout.

Text: Vít Hinčica

Url: [Oděsa do konce roku vypíše tendr na článkové nízkopodlažní tramvaje](#)