



Košice chtějí zmodernizovat devět vozů KT8D5 - jeden za 40,4 mil. Kč

24.05 2024 14:31, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravný podnik mesta Košice (DPMK) vypsal dne 3. 5. 2024 výběrové řízení na modernizaci tramvají typu KT8D5. Rekonstruované tramvaje mají do značné míry posloužit coby náhrada za zrušený tendr na dodávku nových nízkopodlažních vozů, jejichž opakovaný nákup je plánován až v dalším programovém období. Košice podle zadávacího řízení však počítají s tím, že by i modernizační program mohl být financován z prostředků EU. Odhadovaná cena za modernizaci jednoho vozu je přitom astronomická - 1 633 343 €, tedy v přepočtu zhruba 40 408 905 Kč. Cena je jediným hodnotícím kritériem celé soutěže.

Formálně zadavatel uvádí, že hodlá uzavřít rámcovou smlouvu až se třemi uchazeči podle pořadí, v jakém se ve veřejné zakázce umístí. Je ovšem otázkou, kolik subjektů se bude moci do soutěže s ohledem na povahu veřejné zakázky reálně přihlásit. Zadávací podmínky totiž předpokládají mj. výměnu středního článku za nový, který je homologován pro provoz na tramvajových tratích na Slovensku. Takový střední článek je ale na Slovensku pouze jediný - ML8LF z produkce Pragoimexu/Krnovských opraven a strojírén. Ostatně právě Krnovské opravy a strojírny, které jsou většinovým vlastníkem Pragoimexu (zbylých 33 % drží Škoda Transportation), realizovaly obdobné modernizace tramvají KT8D5 pro Košice v minulosti a jiný provozovatel těchto tramvají na Slovensku není.



Košice v letech 2003 až 2009 postupně zmodernizovaly osm tramvají KT8D5 za využití středního nízkopodlažního článku. (foto: Libor Hinčica)

V letech 2003 až 2009 bylo modernizováno pro Košice osm vozů, přičemž cena poslední realizované modernizace (vůz ev. č. 528 v roce 2009) činila 589 283 €, dle tehdejšího kurzu cca 15,58 mil. Kč. Není ovšem bez zajímavosti, že i tehdy v průběhu let rychle stoupala – jen o dva roky dříve, v roce 2007, byl jeden vůz modernizován za sumu pouze 8,553 mil. Sk (zhruba 7 mil. Kč). Přestože rozsah činností není u nyní poptávané modernizace identický, je nárůst odhadované ceny na takřka trojnásobek oproti ceně z roku 2009 velmi zajímavý. Pokud bude kontrakt v hodnotě blížící se předpokládané hodnotě zakázky skutečně podepsán, půjde v česko-slovenském prostředí o cenový rekord.

Košický DP, jenž podle účetní uzávěrky z roku 2022 vykazoval zadluženost takřka 24 %, má přitom v oblasti drahých nákupů tramvají svou historii. V roce 2013 podepsal smlouvu – shodou okolností rovněž s Pragoimexem – na dodávku tramvají VarioLF2+ v hodnotě 1,449 mil. € za vůz (cca 39 mil. Kč). Plzeňské městské dopravní podniky ve stejné době pořizovaly jeden vůz příbuzného provedení VarioLF2/2 IN za sumu pouhých 31 mil. Kč, ačkoli objednávka byla výrazně menší (4 ks) a zahrnovala (dražší) obousměrné provedení v inovované verzi (odtud ostatně přídomek „IN“).



Tramvaj KT8D5.RN2P ev. č. 9101 v Praze. Modernizace jedné „ká té osmičky“ vychází dne v Praze na cca 21 mil. Kč. Ačkoli se pro letošní rok s ohledem na stav k modernizaci přistavovaných vozidel očekává významný nárůst ceny (alokováno je na jeden vůz cca 31 mil. Kč), je nutno zdůraznit, že zhruba 10 miliónů z uvedené částky připadá na kompletní dodávku nové elektrické výzbroje. Tu Košice nepoptávají. Navíc chtějí oproti Praze jenom klimatizaci salónu cestujících. (foto: Vojtěch Povolný)

Kromě Košic modernizuje nadále tramvaje KT8D5 na nízkopodlažní ještě pražský DP (ve vlastních dílnách, avšak za využití subdodávek Pragoimexu/Krnovských opraven a strojíren). DP hl. m. Prahy odesílá na modernizace v posledních letech vozidla pořízená dříve z maďarského Miskolce, kde oprava hraničí prakticky s novostavbou, neboť vozidla vstupují do modernizace již ve značně omšelém (a neprovozním) stavu. Pražský DP ovšem k modernizaci přistupuje vsutku hloubkově, kdy dochází i výměně původní elektrické výzbroje za novou (TV Progress z produkce společnosti Electric Components, dříve Cegelec). Jen sama nová elektrická výzbroj přitom vychází na cca 10 mil. Kč.

Tato položka v případě košického tendru, který předpokládá sice repasi, ale přece jen ponechání původní elektrické výzbroje TV3 z produkce ČKD, tedy odpadá. Poslední vůz KT8D5, jenž byl v Praze modernizován (vůz ev. č. 9108 zařazený do provozu s cestujícími teprve před několika dny - 16. 5. 2024), vyšel podle sdělení DPP na částku cca 21 mil. Kč, z nichž - jak již bylo řečeno - tvoří velkou část nová výzbroj, kterou Košice nepoptávají. Je férové říci, že vzhledem k očekávanému růstu nákladů i zvyšující se pracnosti zchátralých ex-miskolckých vozů bylo pro letošní rok alokováno v Praze na modernizaci jednoho vozu už 31 mil. Kč. Tato částka ovšem pracuje jak s určitou rezervou, tak - a to především - stále i s onou novou výzbrojí, která nadále bude tvořit přibližně třetinu ceny.



Moderusy Beta v obousměrném provedení můžeme nalézt například v regionu okolo Katowic. V roce 2015 si objednal dopravce 12 nových vozů s cenovkou cca 29 mil. Kč/vůz. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Oleksandr Dede)

Cena zakázky na východě Slovenska byla přesto naceněna na sumu odpovídající více než 40 miliónům korun. Tato suma se jeví těžko obhajitelná i přes požadavek na doplnění klimatizace salónu cestujících. U ní je navíc poněkud nejasná specifikace. Na jedné straně uvádí zadavatel, že vyžaduje klimatizaci do všech článků vozidla, na straně druhé je však celkový chladicí výkon požadován jen na úrovni 30 kW, což je běžné spíše pro 18m autobus, nikoli 30m tramvaj. Cena jedné klimatizační jednotky pro salón cestujících pro tramvaje se pohybuje kolem 1,5 mil. Kč (včetně instalace). I v případě, že by byla pro každý článek použita jedna klimatizační jednotka, činilo by vysvětlitelné navýšení ceny cca 4,5 mil. až 5 mil. Kč.

Podíváme-li se podrobně na specifikaci veřejné zakázky, zjistíme, že Košice chtějí provést kompletní opravu vozové skříně, její opískování, defektoskopii a opatřit kostry opravených článků novými nerezovými plechy. Původní topení má být vyměněno za nové ve střeše článků a nové podsedákové topnice. Dojít má také na úpravu dveří (nadále zůstanou zachovány zalamovací, použity ale budou nové), k náhradě skel za determální (s antivandalskou fólií), k výměně mechanismu stěračů či k doplnění vyhřívaných zpětných zrcátek, k náhradě podlahové krytiny za protiskluzovou, k výměně měchů kloubových spojení a vnitřního obložení a madel (nově v nerezovém provedení), k náhradě vnitřního i vnějšího osvětlení za nové (částečně v provedení LED) či k výměně pískovacího zařízení. Podvozky mají projít generální opravou. Modernizace se dočká i stanoviště řidiče (nový panel řidiče, ruční ovládání, nové sedadlo řidiče, doplnění klimatizační jednotky atp.), nová sedadla (a již zmíněnou klimatizaci) si užijí také cestující. Chybět pochopitelně nebude kamerový a informační systém či systém počítání cestujících.



Tramvaj Moderus Gamma z loňské dodávky nabízí 80 % nízké podlahy. Loď vozy zakoupila za bezkonkurenční cenu cca 38 mil. Kč/vůz bez DPH. (foto: MPK Lodž)

Žádný z těchto požadavků - vyjma oné klimatizace pro cestující - nijak nevybočuje z modernizací realizovaných pražským DP. V elektrické výzbroji se počítá pouze s použitím nových statických měničů, původní pantografy budou nahrazeny novými polopantografy. Podobně jako v Praze má dojít k pokrytí podvozků pomocí odnímatelných plent a k úpravě vzhledu čela doplněním plenty spráhla. Zbytek má být repasován, ale zachován. Technicky tedy půjde z hlediska elektrické části stále o vozidlo na úrovni první poloviny 80. let.

Předpokládaná životnost tramvají po modernizaci je požadována v délce 15 let. Ve světle odhadované hodnoty zakázky je pak vedle pražských cen vhodné zmínit ještě příklady tramvají z Polska. Model Moderus Beta, jenž svou konfigurací (tříčlánková tramvaj o délce cca 30 m se středním nízkopodlažním článkem) představuje jakousi polskou verzi „ká té osmičky“ (dostupná je v jednosměrném i obousměrném provedení), zakoupil polský Grudziądz v roce 2022 za částku odpovídající v přepočtu 26 mil. Kč (bez DPH). Jiné polské město - Štětín - pak v dubnu loňského roku objednalo obousměrné vozy téhož typu za sumu přibližně 34 mil. Kč/vůz. V těchto případech jde přitom o zcela nové vozy s deklarovanou životností 30 let. Levněji, než je odhadovaná hodnota zakázky pouhé modernizace „ké té osmiček“ pro Košice, dodával Modertrans ještě v prosinci 2023 i tramvaje do Lodže. Typ Moderus Gamma LF 06 AC s více než 80% podílem nízké podlahy (srovnatelný koncepčně s novými bratislavskými tramvajemi) vyšel na pouhých 38 mil. Kč bez DPH. Jiný polský producent - Pesa - pak v posledním tendru na dodávku 30 obousměrných 100% nízkopodlažních tramvají - tedy opět tramvají nesrovnatelně vyspělejších, než je výtěžek pozdní

normalizace s dosazeným nízkopodlažním článkem - nabízela Košicím jeden vůz za částku 2,15 mil. €, tedy přibližně 53,28 mil. Kč.

Doplňme, že smlouva na modernizaci vozů košických vozů KT8D5 je pojata jako rámcová, takže zadavatel z ní plnění může a nemusí využít. Doba na realizaci modernizace jedné tramvaje nemá překročit 12 měsíců od podpisu dílčí prováděcí smlouvy.



Tramvaj Moderus Beta v polské Wrocław. Zcela nový částečně nízkopodlažní vůz odpovídá svou koncepcí vozům KT8D5R.N2. Cena jednoho vozu se pohybuje okolo 25-35 mil. Kč (bez DPH) za vůz, tedy výrazně pod odhadovanou cenou modernizace v Košicích. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Jakub Pietrasiak)

Url: [Košice chtějí zmodernizovat devět vozů KT8D5 - jeden za 40,4 mil. Kč](#)