



Vstup nového výrobce na trh se nekoná. Olsztyn se vzdal nákupu tramvají

17.12 2024 19:19, Libor Hinčica, Tramvaje

Překvapivě koncipované výběrové řízení na dodávku až 14 nových tramvají (z toho šesti fixně), které vypsals polský Olsztyn skončilo nakonec bez podpisu smlouvy. Dopravce se snažil nastavit podmínky maximálně otevřené, neboť hodlal přilákat co největší množství výrobců, kteří by byli ochotni mu tramvaje s větší šířkou vozové skříně (na polské poměry) a v šibeničním termínu dodat. Nakonec obdržel nabídky pouze dvě, a to v obou případech od subjektů, které se dosud podílely sice na modernizaci a údržbě tramvají či souprav metra, nikoli ale na jejich výrobě.

Konkrétně šlo o společnosti CSI Invest, která výrazně překročila odhadovaný rozpočet, a Saatz, jež se do stanoveného limitu (ten činil pro základní objednávku 110,7 mil. zlotých) těsně vešla. Jeden vůz včetně balíku náhradních dílů a poskytnutí záručního servisu měl vyjít v přepočtu na zhruba 108,84 mil. Kč, pokud by město využilo opci, klesla by cena za další vozy na 101,94 mil. Kč.

Firma CSI Invest nabídla tramvaj, kterou sama nazvala jako „Panorama“, což je obchodní jméno tramvaje používané dříve tureckým Durmazlarem. Ačkoli to nebylo oficiálně komentováno, lze se domnívat, že mezi tureckou a polskou společností došlo k dohodě o převedení/odkupu výrobní dokumentace předtím, než Durmazlar (resp. jeho závod na výrobu tramvají *Duray Ulasim Sistemleri*) pohltit v červenci 2024 Alstom. Oproti tomu Saatz, která soutěž nakonec ovládla, přišla s blíže nespécifikovaným konceptem vozu, jenž měl podle některých médií konstrukčně připomínat model Jazz Duo od Pesy.

Saatz sice byla již v září prohlášena vítězem soutěže, k podpisu smlouvy ale nedošlo. Olsztyn totiž podmínil nákup tramvají získáním dotace z finančního programu KPO (*Krajowy plan odbudowy*), v němž ale neměl od počátku příliš dobré karty. Jeho projekt byl totiž pouhým náhradníkem, přičemž o disponibilní prostředky z evropských peněz se mělo ucházet více zájemců, než byl limit. Hlavním

negativem byl ale časový faktor. Orgán schvalující dotace sice oficiálně tvrdí, že posouzení žádosti může trvat max. 87 dnů, praxe je ovšem odlišná, takže ani v polovině prosince polská města ještě nevědí, zda se nějakých peněz dočkají. V případě nákupu tramvají je to zvlášť ošemetné. Zatímco se schvalováním žádostí si dávají úředníci načas, termín pro vyčerpání peněz budou s drábskou péčí vynucovat. Ten je přitom v aktuálním programovém období nastavený na červen 2026, což je pro dodávku nových tramvají při současných dodacích lhůtách obtížně splnitelné.

Saatz si sice na úkol i tak věří a nabídla prodloužit platnost své nabídky, která měla dne 10. 12. 2024 vypršet. Nový termín pro oznámení příjemců dotací byl stanoven na 20. 12. 2024. Olsztyn se nicméně rozhodl, že nebude déle čekat a pouštět se do rizika a rozhodl se výběrové řízení s odkazem na absenci finančních prostředků zrušit. Nákup tramvají má být odložen do budoucna a město se hodlá soustředit na jiné dopravní projekty.

Url: [Vstup nového výrobce na trh se nekoná. Olsztyn se vzdal nákupu tramvají](#)