

DPP hledá výrobce automatických vlaků a dopravního systému pro linky C a D pražského metra, vypisuje na ně veřejnou zakázku

18.4.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Pro budovanou linku D a automatizaci stávající linky C Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) plánuje nakoupit nový dopravní systém, který bude schopen plně automatizovaného provozu metra v nejvyšším stupni automatizace GoA4, tj. bez provozního personálu na palubě vlaku. Jeho součástí by mělo být 69 plně automatických vlakových souprav, zabezpečovací zařízení využívající technologii CBTC, bezpečnostní stěny na nástupištích stanic, nový vlakový dispečink pro obě linky, odpovídající modernizace depa Kačerov a vybavení depa Písnice. Kromě toho je součástí veřejné zakázky zajištění údržby nových vlaků po dobu 35 let, nástupištních stěn a dopravního systému po dobu 25 let. Na komplexní dodávku dopravního systému tzv. na klíč DPP dnes vypisuje veřejnou zakázku formou soutěžního dialogu. Její předpokládaná hodnota je 85,98 miliard korun bez DPH. DPP předpokládá vysoutěžení dodavatele a uzavření smlouvy s ním v říjnu 2025.

Přesný počet vlaků, které DPP bude potřebovat a nakonec nakoupí, vyplyne ze soutěžního dialogu, během kterého uchazeči budou mít za úkol spočítat simulaci provozu na lince C při špičkovém intervalu minimálně 90 sekund a současně zohlednit nároky na servis a zálohu. Obdobně budou počty vlaků ověřeny i pro budoucí linku D. Tender na nákup dopravního systému pro linky C a D pražského metra bude mít tři fáze: kvalifikační, fázi soutěžního dialogu a nabídkovou. V první, kvalifikační fázi mohou uchazeči podat žádost o účast v zadávacím řízení. Uchazeči, kteří podle zákona o zadávání veřejných zakázek splní základní a profesní způsobilost, jakož i ekonomickou a technickou kvalifikaci, DPP vyzve k účasti ve druhé fázi, tj. v soutěžním dialogu. Jeho cílem je seznámit účastníky tendru se zamýšleným řešením požadavků DPP a následně upřesnit technické, finanční a smluvní podmínky předmětu veřejné zakázky. Výsledkem fáze soutěžního dialogu bude zadávací dokumentace včetně kritérií hodnocení a závazného vzoru smlouvy, na jejichž základě budou uchazeči vyzváni k podání nabídek.

*„Po schválení Radou i Zastupitelstvem hl. m. Prahy se dostáváme k vyhlášení soutěžního dialogu, což je další krok k plně autonomnímu pražskému metru. Linky C a D tak budou mít již za pár let plně automatizovaný provoz bez strojvedoucích. Díky tomu budeme moci snížit na minimum intervaly na lince D a zvýšit kapacitu nejvytíženější linky metra C až o 20 %. Stručně řečeno: ve špičce lidem pojede metro častěji. S automatizací se ovšem pojí také celková modernizace vozového parku i zázemí metra. Je tedy zásadní včas zahájit soutěž na dodávku 69 nových plně automatických vlaků, bezpečnostních stěn na nástupištích, dopravního systému včetně vybavení depa a dispečinku a také zajištění údržby na 35 let. Spojením projektů nákupu dopravního systému pro linku D a automatizace linky C navíc získáme nejen výhodnější ceny, ale také snížíme servisní náklady a provozní výdaje. Protože se chceme vyhnout jakýmkoliv pochybnostem o výběrovém řízení, nechali jsme ho předem posoudit od Transparency International,“ říká **Zdeněk Hříb, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.***

„Nákup nového dopravního systému a plně automatických vlaků pro linky C a D pražského metra je jednou z největších veřejných zakázek v historii DPP. Její výsledky určí, jak bude vypadat a fungovat pražské metro v následujících desetiletích. Chceme, aby bylo plně automatické, odpovídalo

nejmodernějším standardům a ve špičce dokázalo jezdit v intervalu 90 sekund nebo kratším. Mělo by být maximálně spolehlivé a bezpečné, provozně nenáročné, nákladově úsporné a v neposlední řadě pohodlné. Tendru předcházelo několik kol předběžných tržních konzultací, ze kterých vyplynulo, že ekonomicky i provozně nejvýhodnějším způsobem nákupu je forma komplexní dodávky celého dopravního systému na klíč, jak se to běžně děje i v jiných metropolích. Vyplynula z nich také forma tendru – soutěžní dialog, který je sice časově náročný, ale umožňuje s uchazeči upřesnit řadu technický detailů a minimalizovat tak riziko podání návrhu k ÚOHS po jeho skončení. Chtěli bychom, aby se do něj přihlásili všichni velcí světoví výrobci, minimálně ti, kteří se účastnili i předběžných tržních konzultací,” říká **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP** a dodává: „Abychom zajistili maximální integritu tohoto tendru se zákonnými podmínkami, zejména v oblasti předcházení korupčních rizik a dodržení transparentnosti nastavení zadávacích podmínek, nechali jsme je posoudit Transparency International. Pevně věřím, že tato zkušenost povede k dlouhodobé spolupráci DPP s Transparency International u vybraných zadávacích řízení.“

Nové plně automatické soupravy pro obě trasy musí být shodné a umožňovat vzájemné nahrazování při provozu. DPP požaduje, aby dodavatel zajistil veškerá povolení u příslušných úřadů, která jsou nutná pro zavedení nových vlaků a plně automatizovaného provozu metra v Praze.

DPP předpokládá průběžnou dodávku 53 vlakových souprav pro trasu C dle harmonogramu její postupné automatizace. Při instalaci jakékoliv části dopravního systému na trase C nesmí dojít k úplnému zastavení provozu metra, kromě standardních nočních výluk. Případná další nezbytná omezení provozu lze realizovat formou předem domluvených, časově omezených krátkodobých výluk. „Naší prioritou je, aby veškeré instalační práce probíhaly tak, aby byl v maximální možné míře zachován běžný provoz na trase C. Současně musí být zachován plynulý přechod ze stávajícího systému ve stupni automatizace GoA2 na nový GoA4. To znamená, že během této doby musí být zajištěn smíšený provoz stávajících vlaků M1, které nejsou vybaveny technologií CBTC a nových plně automatických souprav,” dodává **Marek Kopřiva, člen představenstva a technický ředitel DPP - Metro**.

Předmětem veřejné zakázky a úkolem vítězného dodavatele bude také vybudovat nový dispečink pro trasu C v budově Centrálního dispečinku DPP v ulici Na Bojišti a záložní dispečink v depu Kačerov. Úkolem vítěze bude také modernizace depa Kačerov včetně zkušební trati, aby umožňovalo automatický provoz i v jeho areálu. Pro trasu D dodavatel vybuduje nový dispečink v budově sdílené se Správou železnic, která vznikne u budoucí stanice Nádraží Krč v rámci výstavby metra D od stanice Olbrachtova po Nové Dvory. Kromě toho dodavatel navrhne úpravy dalších částí stávajícího dopravního systému (např. kamerový systém, systém hlásek a rozhlasů) tak, aby byla zajištěna kompatibilita a komunikace s novým zabezpečovacím a řídicím systémem, který bude založený na nejmodernější technologii CBTC (Communications-Based Train Control). Pro realizaci staveb dodavatel připraví projektovou dokumentaci, úpravy zrealizuje a uvede je do řádného provozu. V neposlední řadě zajistí zaškolení a instruktáž vybraných pracovníků DPP.

Pro budovanou linku D plánuje DPP postupně nakoupit 16 vlakových souprav. V první etapě pro úsek Pankrác D – Nové Dvory DPP uvažuje o deseti vlacích, obdobně i montáži dopravního systému pro pět stanic najednou. Zbylé stanice a vlaky vítěz dodá na základě výzvy DPP. Úkolem dodavatele bude montáž veškerých technologií dopravního systému na trase D, vybavení depa Písnice včetně zkušební trati a příslušných technologií umožňujících automatický provoz i v jeho areálu. Vítěz tendru také vybaví technologiemi hlavní dispečink DPP pro trasu D čítající deset stanic.

Nové plně automatické vlaky musí splňovat všechny technické normy, předpisy a vyhlášky platné v ČR, jakož i vnitřní předpisy DPP, Zákon o drahách a navazující legislativu. Vlakové soupravy budou složeny z pěti vozů, které budou navzájem průchozí. Každý vůz soupravy bude mít na každé straně

čtyři předsvuné dveře pro odbavení cestujících. Dveře musí být umístěny tak, aby byl na trase C umožněn smíšený provoz se stávajícími vlaky typu M1. Všechny vozy vlakové soupravy budou trakční, přičemž všechny nápravy každého vozu budou opatřeny elektrickým pohonem.

Vlaky musí být kompatibilní s ostatními trasami metra. DPP u nich požaduje on-line sledování stavu vozidel (diagnostika, kilometrický proběh apod.), dále bezbariérový vstup do každých dveří, průhledné čelo do tunelu s možností nouzového řízení vozu, rekuperaci brzděné energie do stejnosměrné napájecí sítě a bezpečnostní kamerový systém pro sledování situace v jednotlivých vozech vlaku. Samozřejmostí je možnost nouzové komunikace s cestujícími, nouzové otevírání dveří, čidla pro detekci kolize s překážkou na trati a vykolejení, a v neposlední řadě možnost nouzového či manuálního řízení vlaku v případě výpadku automatického provozu.

DPP požaduje trakční napájecí systém 750V pomocí třetí kolejnice (tzv. spodní odběr). Další technické parametry:

Bezpečnostní nástupištní stěny musí uzavírat celou délku nástupiště včetně vstupu do tunelu. Nástupištní dveře musí navazovat na umístění dveří vlakových souprav a budou se otevírat synchronizovaně s dveřmi vlaku. Budou instalovány vně provozního průjezdného průřezu metra. Musí být odolné vůči běžným vnějším a provozním vlivům (vibrace, vzduchové vlny při průjezdu soupravou apod.). Musí být v souladu s požární bezpečností, nesmí se v případě požáru stát překážkou v únikové cestě. Jednou z dalších podmínek je možnost jejich otevření ručně ze strany od vlaku, a to v případě nouze, nehody či havárie. DPP požaduje, aby nástupištní dveře byly vybaveny displeji, které budou poskytovat užitečné informace pro cestující, jako je např. odpočítávání času do příjezdu další soupravy, směr nebo příjezd dalšího vlaku. DPP předpokládá výšku nástupištních stěn 1,5 - 1,7 metru na trase C a 2,3 metru na trase D. Stěny nesmí vzduchotechnicky uzavírat tunel metra.

„Součástí našich požadavků na dodávku celého balíku plně automatického dopravního systému metra pro pražskou MHD je také zajištění údržby všech nových vlaků včetně mobilní části vlakového zabezpečovacího zařízení formou Full Service po celou dobu jejich základního životního cyklu, tj. 35 let. Kromě toho také údržbu nástupištních stěn a stacionární části zabezpečovacího zařízení po celou dobu jejich základního životního cyklu, což je v tomto případě 25 let. Odhadujeme, že z celkové hodnoty zakázky bude údržba těchto třech systémů činit zhruba dvě třetiny. Pokud vše půjde podle předpokládaného harmonogramu, do konce letošních letních prázdnin bychom měli mít dokončenou kvalifikační fázi tendru a na podzim začneme s fází soutěžního dialogu, který poběží zhruba do příštího léta. Vítěze tendru bychom měli znát v říjnu 2025,“ uzavírá Petr Witowski.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2571-dpp-hleda-vyrobce-automatickych-vlaků-a-dopravního-systému-pro-linky-c-a-d-prazskeho-metra-vypisuje-na-ne-verejnou-zakazku