

Váš dopis značky / ze dne 22.5.2016
naše značka 2017/40/900200
vyřizuje / linka
místo odeslání / dne Praha 29.5. 2017

Vážený pan

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní podnik hl. města Prahy, akciová společnost, se sídlem Sokolovská 217/42, Praha 9, IČO: 00005886, obdržel dne 09. 05. 2017 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „InfZ“), v níž žádáte o informace k níže uvedeným dotazům, které se týkají rekonstrukce tramvaje ev. č. 8156, typ T3R, PLF.

- a) smlouva, na základě které byla firmou PRAGOIMEX a.s. provedena rekonstrukce vozu ev.č. 8156 na typ T3R.PLF, včetně sjednané ceny,
- b) smlouva, na základě které pan doc. Ing.arch. Patrik Kotas nebo jeho atelier vypracoval designový návrh tohoto vozu, včetně sjednané ceny,
- c) na základě kterých kritérií byly ke zhotovení úkolů vybrány výše uvedené subjekty,
- d) proč byl povolen červeno-krémový nátěr, když všechny nové sériové vozy jsou nyní DPP dodávány v červeno-bílém zbarvení,
- e) kdo (funkce a odbor) rozhodoval o technickém vybavení rekonstruovaného vozidla (dvojitě stěrače, regulace rychlosti pedály, manuální ovládání pantografu, dveřní LED pásy apod.) a podle kterých kritérií k tomuto výběru došlo.

Na úvod našeho vyjádření bychom si Vám dovolili sdělit pár informací nad rámec Vašich dotazů k rekonstrukci tramvajového vozu.

Tento pilotní projekt vznikl na základě požadavku a úkolu pro DPP od MHMP na rozšiřování bezbariérovosti MHD v Praze, a to zejména s důrazem na tzv. sóla, tedy vlaky o délce 16 metrů. Cílem je zejména umožnit bezbariérovou noční dopravu. DPP s péčí řádného hospodáře vyhodnotil tento úkol a hledal řešení za co nejnižších finančních nákladů k jeho realizaci. Vzhledem k době,



kdy končí technická životnost prvních modernizovaných tramvají T3 na T3R.PA a T3R.PV bylo Představenstvem DPP rozhodnuto o pilotním projektu, který má potvrdit návrh technického řešení a předběžné kalkulace na druhou modernizaci těchto tramvají a jejich provozuschopnost s cílem rozšíření nízkopodlažnosti vozového parku tramvají. První modernizace tramvají T3 byly provedeny po karosářské stránce pouze v rozsahu opravy karosérií a rámů, které jsou v současné době již technicky dožité (životnost 12 let). V té době byla osazena do těchto vozů analogová elektrická výzbroj, která je v současné době již technicky překonaná a finančně náročná na údržbu, avšak její modernizace na digitální provedení je technicko-ekonomicky velmi výhodná. Hlavním záměrem byla co nejnižší cena za modernizované, částečně nízkopodlažní vozidlo. Proto v rámci projektu bylo rozhodnuto o velkém souboru agregátů a dílů, které DPP vytěží a repasuje z tramvaje určené k modernizaci s tím, že se tyto agregáty vrátí zpět do nově modernizované verze tramvaje (T3R.PLF).

Níže Vám zasíláme informace k výše uvedeným dotazům.

a) DPP všechny smlouvy zveřejňuje na portále MV včetně této (odkaz na portál: <https://smlouvy.gov.cz/> odkaz přímo na zveřejněnou smlouvu: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/1956654>). Forma JŘBU byla zvolena z důvodu vlastnických a výkresových práv firmy Pragoimex, která vlastní na samotnou karoserii užitiný vzor, který je přílohou smlouvy. Cena za pilotní projekt je 8,4 mil. Kč.

b) Designový návrh změn byl objednán u pana doc. Ing. arch. Patrika Kotase formou objednávky, která byla vystavená na základě nabídky v částce 75000 Kč. Kompletní designové řešení je ve vlastnictví DPP.

c) Kritéria pro výběr zhotovitele firmy Pragoimex byla vlastnická práva výkresové dokumentace (užitný vzor) karosérie. DPP chce zajistit spřahovatelnost krátkých vozů (první vůz v soupravě nízkopodlažní, druhý vysokopodlažní), vytěžit a dále použít maximum vytěžitelných dílů a využít současnou kvalifikaci řidičů. Arch. Kotas byl poptán z důvodu upgrade designu modernizovaných tramvají, který původně navrhoval pro tramvaj typu T3R.PLF (pro laickou veřejnost se jedná o vínové barevné provedení částečně nízkopodlažní tramvaje se zlatým šrafováním na bočních stranách tramvaje).

d) Nové vozy jsou dodávány v červeno-černo-bílém provedení, ale všechny modernizované a původní vozy typu T3 byly v provedení červeno-krémovém provedení. Hlavní důvody pro nové barevné provedení byly dva:

1. Provedení ve vínové barvě a stříbrným šrafováním je velmi finančně nákladné. Tato barva je metalická a výrazně cenově převyšuje barvy používané DPP. Její oprava (technologický postup) je několikanásobně dražší než oprava klasických (červeno-krémových) barev.
2. Zachování barevného provedení tradičních barev, které k Praze neodmyslitelně patří i v souvislosti se zavedením nostalgické linky č.23.

e) Kompletní detailní záměr a studie tohoto projektu byla konzultována napříč odbornými útvary DPP. Komplexní odsouhlasení pilotního projektu provedl technický ředitel DPP a ved. jednotky Správa vozidel Tramvaje. Finální odsouhlasení pilotního projektu bylo provedeno na jednání



Představenstva DPP. Všechny Vámi vyjmenované části (dvojité stěrače, regulace rychlosti pedály, manuální ovládání pantografu, apod.) byly v rámci přípravy projektu diskutovány. V rámci diskuzí byli zapojeni i řidiči tramvají.

Důvody rozhodnutí pro schválené provedení:

1. Priorita byla jednotnost a intuitivnost v ovládání vozidla pro řidiče stejného typu tramvaje T3R.PLF (v současné době řidič tramvaje vystřídá za směnu i několik typů tramvají).
2. Typ T3R.PLF byl již v minulosti takto homologován a schválen do provozu Drážním úřadem.
3. Vynaložení co nejnižší ceny za modernizaci. Každá změna na vozidle znamená zvýšené konstrukční, projektové a dokumentační náklady včetně nákupu nových dílů nebo agregátů.
4. Zvýšení bezpečnosti cestujících.

V rámci tohoto pilotního projektu oslovil DPP několik firem s možností bez jakýchkoliv finančních nákladů pro DPP vyzkoušet v rámci Zkušebního provozu některé agregáty, které by měly přidanou hodnotu pro údržbu nebo bezpečnost provozu. Na tomto pilotním voze jsou zdarma dodaná křídla dveří včetně pohonů od firmy Pars Komponenty. Tento dveřní systém bude provozován v rámci Zkušebního provozu po schválení Drážním úřadem. Systém má zvýšené ochranné prvky proti sevření cestujících, výraznou vizuální signalizaci pomocí LED lišt na křídlech dveří, garantovanou vyšší životnost (jiné materiály) oproti současným systémům a nižší náklady na údržbu.

Dílič argumenty k uvedeným komponentům:

a) dvojité stěrače:

DPP zvažoval možnost jednoho čelního stěrače. Pro umístění pohonu stěrače není dostatek místa mezi zásuvkou mnohočlenného řízení a řadičem. V případě realizace sériových modernizací tramvají pracujeme s variantou osazení jednoho moderního stěrače.

b) regulace rychlosti pedály:

Vzhledem k homologaci a jednotnosti řízení vozidel tohoto typu a zásadním konstrukčním změnám v kabině řidiče bylo od záměru upuštěno.

c) manuální ovládání pantografu:

DPP zvažoval nahrazení původního nůžkového typu pantografu s manuálním ovládáním za poloautomatický proudový sběrač vytěžením z tramvají typu T6A5, které budou vyřazeny z provozu v roce 2019. Technické argumenty pro toto použití byly proti tomuto záměru. Poloautomatický pantograf je výrazně těžší než současně používaný. Opatřebením z provozu těchto pantografů je značné a finanční náklady, které by musel DPP vynaložit do dlouhodobé technické životnosti, by byly neúměrné. Cenu celého projektu by výrazně zvýšila nutná konstrukční změna (výpočet zatížení střechy) a kompletní zapojení nového elektrického ovládání včetně nouzového ovládání. Nutno brát na zřetel i četnost manipulace řidiče s pantografem v současné době a při jednosměrném provozu. Tato manipulace probíhá ze strany řidičů ve zcela minimálním rozsahu.

Na závěr našeho vyjádření Vám sdělujeme, že DPP bude tuto tramvaj provozovat v rámci Zkušebního provozu s cestujícími. Dle rozhodnutí Představenstva DPP bude provedeno vyhodnocení Pilotního projektu s cílem validovat předpokládané náklady na začátku projektu, provozuschopnost tramvaje apod. V rámci vyhodnocení pilotního projektu jsme připraveni informovat Představenstvo o možných technických změnách.



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost adresa Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

tel. +420 296 191 111 e-mail dpp@dpp.cz www.dpp.cz

IČ 00005886 DIČ CZ00005886 zápis v OR vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847

bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha I číslo účtu 1930731349/0800



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

[REDACTED]
Dopravní podnik hl.m.Prahy,
akciová společnost

[REDACTED]
vedoucí právního odboru

Dopravní podnik hl. m. Prahy
akciová společnost (11)
190 22 Praha 9, Sokolovská 217/42



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www**.dpp.cz
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha I číslo účtu 1930731349/0800



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**