



Až 100 elektrobusesů pro Prahu

28.05 2023 20:56, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) vypsal soutěž na dodání až jednoho sta elektrobusesů o délce 12 m. Součástí dodávky pak může být dále až 35 sad potřebného hardwaru a softwaru pro diagnostiku závad elektrobusesů, 20 přenosných nabíječek a až 100 ks nových (náhradních) trakčních akumulátorů. Odhadovaná hodnota zakázky činí 1,5 mld. Kč, tedy v průměru 15 mil. Kč na vůz. V uvedené ceně je však obsažena i náhradní baterie a další položky (nejen ty výše zmíněné).

Dopravce není ani v případě podpisu smlouvy vázán povinností vozidla odebrat, tedy přikročit k podpisu tzv. dílčí prováděcí smlouvy (resp. smluv). Pakliže však k objednavce dojde, může prodávající počítat s tím, že do metropole na Vltavě dodá na základě každé z uzavřených smluv minimálně 15 vozidel (pokud by se obě strany nedohodly jinak). Doba platnosti rámcové smlouvy je omezena na pět let (případě do jejího vyčerpání, podle toho, která ze skutečností nastane dříve).

Výrobci, kteří hodlají o zakázku usilovat, musí prokázat, že v uplynulých pěti letech realizovali alespoň dvě obdobné dodávky elektrobusesů o délce více než 11 m, přičemž minimální počet vozidel v jedné objednávce musí činit alespoň pět vozů. Elektrobusesy mají splňovat veškeré podmínky tzv. Standardů kvality PID, od čehož se odvíjí barevné provedení, vybavení interiéru, provedení i počet sedadel atp. Maximální výška elektrobusesů je omezena na 3,3 m, konstrukční rychlost musí činit min. 80 km/h. Deklarovaná životnost elektrobusesů musí být alespoň 144 měsíců (12 let) v městském (pražském) provozu.

Z hlediska hodnotících kritérií má nejvyšší váhu - 65 % - celková nabídková cena (zahrnující i položky uvedené výše, a dále také vybrané hodinové sazby za údržbu vozidel, odbavovacího systému atp.). Dalších 17 % mohou obdržet účastníci za délku celkové záruky na vozidlo. Minimální doba je stanovena na 60 měsíců, maximální na 144 (tj. deklarovanou životnost). Identická spodní a vrchní hranice je stanovena také pro dílčí kritérium záruky na trakční baterie, jež má váhu 8 %. Zde se však kromě měsíců počítají i kilometry, kdy minimální nájezd musí činit alespoň 360 000 km a za každý

měsíc záruky navíc se předpokládá navýšení garantovaného nájezdu o 5 000 km.

Po pěti procentech mohou získat účastníci za termín dodání a „navýšení trvalého nabíjecího výkonu“. V případě termínu dodání je pět procent, potažmo bodů, rozděleno jen mezi tři hodnoty – 12 měsíců (5), 13 měsíců (2,5), anebo 14 měsíců (0). Zajímavé je kritérium s navýšením trvalého nabíjecího proudu. Jeho spodní hranice je stanovena na 150 A při napětí 660 V. Maximální hodnota pro účely hodnocení je 230 A při 660 V. Velikost nabíjecího proudu ovlivňuje dobu, po kterou vozidlo na nabíjecím místě stojí, takže vyšší nabíjecí proud umožňuje zkrátit dobu nabíjení (byť zde vznikají vyšší ztráty). Kritérium ale neuvádí, zda musí být tento trvalý nabíjecí proud udržován po celou dobu nabíjení vozidel. Je totiž běžnou praxí, a mělo by to tak fungovat i u nyní provozované flotily elektrobusů, že se nabíjecí proud po určité době může snížit (a to i výrazně), aby nedošlo k přehřátí baterií či trakčního měniče.

V této souvislosti se hodí uvést, že Praha poptává opět vozidla v provedení s dvoupólovým nabíjením, teda nabíjená z trolejového vedení, což umožňuje jednoduše využívat infrastruktury tramvajů či trolejbusů. Jedná se o provedení, které stojí kdesi na pomezí mezi elektrobusy určenými pro rychlé nabíjení (s technologií *Opportunity Charging*, byť tedy při určitém úhlu pohledu lze za příležitostné nabíjení považovat i onu dvoupólovou technologii) a elektrobusy pro pomalé „noční“ nabíjení (*Overnight Charging*). Na druhé straně to ale zásadně zužuje počet potenciálních uchazečů, protože dvoupólové nabíjení vyžaduje z důvodu bezpečnosti adaptaci elektrické výzbroje (využití galvanického oddělení, tzv. DC/DC měniče), což vzhledem na okrajové využití technologie dvoupólového nabíjení na trhu elektrobusů značně snižuje okruh potenciálních uchazečů. Minulé soutěže se účastnila jen dvojice výrobců – Škoda Electric a SOR Libchavy (z vítězství se radovala první jmenovaná) –, což jsou subjekty, které se v posledních měsících díky personální provázanosti v nejvyšších vlastnických strukturách výrazně sblíží.

Bude tedy zajímavé sledovat, kdo z výrobců zvládne na poptávku pražského DP adekvátní nabídkou reagovat. Času na pečlivé prostudování 21 dokumentů, které tvoří zadávací dokumentaci a jež mají v součtu stovky stran, dopravce na startovní čáře příliš neposkytl – lhůta je nejkratší možná zákonná – 30 dnů (do 26. 6. 2023).

Výrobce se musí zavázat, že elektrobus zvládne při užití klimatizace či topení (výhradně elektrického) ujet na jedno nabití min. 100 km, aniž by jej bylo nutné připojit k trolejovému vedení (nabíjecí stopě). Jako referenční je pro výpočet určena trasa linky č. 154 v relaci Jižní Město – Strašnická, jež byla aktuální do páteční půlnoci (od soboty 27. 5. 2023 je linka v souvislosti s úpravami vyvolanými zprovozněním tramvajové tratě do Libuše přesměrována z Jižního Města na konečnou Sídliště Libuš). Jízdní doba v původní relaci činila na jednom oběhu 126 minut a délka tam a zpět byla 42,5 km.

Url: [Až 100 elektrobusů pro Prahu](#)