



## Bratislava vypsala výběrové řízení na 80 autobusů

04.08 2021 20:21, Libor Hinčica, Autobusy

Nejen pražský DP vypsál velké výběrové řízení na dodávku nových autobusů. Flotilu svého vozového parku plánuje obnovit také slovenská metropole, jejíž DP vypsál výběrové řízení na dodání celkem 80 autobusů standardní délky (do 12,2 m). Nabídky mohou zájemci posílat do 3. 9. 2021.

Předpokládaná hodnota zakázky je 22 000 000 €, tedy zhruba 565 mil. Kč (7 mil. Kč/vůz). Financování je předpokládáno z vlastních zdrojů DP, z rozpočtu města a ze státního rozpočtu. Dotace z EU se na nákup dieselových autobusů, které jsou v této soutěži poptávány, nevztahují. Stejně jako v případě Prahy je i zakázka bratislavského DP pojata jako rámcový kontrakt, z něž však je možné čerpat jen po dobu 24 měsíců. Předpokládá se, že na základě vystavených objednávek bude vítězný uchazeč dodávat autobusy vždy nejpozději do 12 měsíců od odeslání objednávky na dílčí (či celý) předmět plnění. První objednávka by měla být v ideálním případě dodána do 30. 9. 2022, avšak DPB férově uvádí, že pakliže dojde k prodloužení výběrového řízení, bude uzavřen s vítězným uchazečem dodatek smlouvy, která bude zohledňovat dobu potřebnou na výrobu vozidel.

Autobusy budou 100% nízkopodlažní, vybavené klimatizací salónu cestujících, plastovými sedadly s čalouněním a koženkovým potahem, USB nabíječkami v interiéru, kamerovým systémem, moderním informačním systémem atp. Veškeré popisy ve vozidle mají být vyhotoveny ve slovenském a anglickém jazyce. Autobusy musí nabídnout obsaditelnost min. 85 míst, z toho 25 % musí být vždy určeno k sezení. Výkon motoru má být min. 210 kW. Karoserie musí být alespoň třídvéřová (s dveřmi min. šířky jednoho nástupního proudu 600 mm; tj. 1 200 mm/dveře). Na druhé straně však není vyloučena varianta užití varianty čtyřdvéřové s prvními užšími dveřmi. S ohledem na požadavek použití všech kol s identickým rozměrem však není možné přihlásit se do soutěže s modelem SOR NB 12 CITY, jehož kloubová verze (NB 18) dnes tvoří páteř vozového parku bratislavského DP.

Velmi zajímavá jsou hodnoticí kritéria soutěže. S těmi bratislavský DP bojoval už u běžících trolejbusových tendrů, kde nakonec původní zvolená technická kritéria dopravce po protestech potenciálních účastníků zrušil a nechal nakonec jako měřítko pouze cenu. U autobusového tendru tomu je - alespoň prozatím - jinak. Největší váhu (85 %) má pořizovací cena, dále jsou však hodnoceny také provozní náklady na spotřebu energie (6 %), což je dáno vzorcem uvedeným v zadávací dokumentaci (přepočítání ceny nafty/MJ) a navíc musí dodavatel doložit také certifikát dle testu SORT2. Dalším hodnoticím kritériem jsou náklady na emise (3 %), vypočtené podle stanoveného vzorce pro CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC a pevné částice. Jeden kilogram oxidu uhličitého má podle zvoleného vzorce hodnotu 0,04 €/kg (1 Kč), zatímco v případě emisí oxidu dusíku jde o 0,0044 €/g (0,11 Kč), u bezmetanových uhlovodíků jde o 0,001/g (0,26 Kč) a u pevných částic o 0,087 €/g (2,23 Kč). Hodnoty spotřeby i emisí se přepočítávají na celý objem zakázky, tj. všech 80 autobusů.

Zajímavá - a nutno dodat, že poněkud těžko pochopitelná - jsou poslední dvě kritéria, která mají shodně váhu 3 %. První se týká chladicího výkonu klimatizace pro cestující, druhá pak objemu kompresoru klimatizace. Minimální chladicí výkon klimatizace požadovaný dopravcem je 30 kW a minimální objem 425 cm<sup>3</sup>. Samotná tepelná pohoda v interiéru se ale odvíjí od zcela jiných parametrů, než je chladicí výkon klimatizace a objem kompresoru, navíc při stanovení teploty v interiéru se musí v provozu dopravce řídit tak jako tak hygienickými předpisy. Není tedy jasné, jaký účel pro dopravce hodnocení právě těchto parametrů má (vyjma znevýhodnění některých účastníků).

Url: [Bratislava vypsala výběrové řízení na 80 autobusů](#)