

Athény hodlají pořídit až 40 parciálních kloubových trolejbusů

27.11 2026 21:17, Libor Hinčica, Trolejbusy

Řecká metropole vypsala tržní konzultace, v jejichž rámci mají dodavatelé možnost se vyjádřit k takřka 300 stranám zadávací dokumentace na dodávku nových vozidel. Vedle 90 elektrobusů o délce 12 m mají být předmětem budoucí soutěže také trolejbusy. Těch by mohly Athény zakoupit až 40, všechny článkové.

Trolejbusy v Athénách nemají jednoduchou pozici. V důsledku škrtů v průběhu hospodářské krize po roce 2008 byly veškeré investice do vozového parku zastaveny, takže nejmladší vozidla mají letos už 22 let. V roce 2025 bylo navíc ze strany ministerstva dopravy oznámeno, že by měl být trolejbusový provoz zcela zlikvidován a nahrazen elektrobusy. V sousedním Pireusu dokonce začala v prosinci 2025 demontáž trolejového vedení, nicméně celý proces odstraňování trolejí z ulic měl naštěstí poněkud řecký charakter, takže i v Pireusu zmizela jen jejich část (celkem cca 4 km, avšak většinou šlo o úseky léta nepoužívané) a trolejbusová linka č. 16 zůstala nadále zachována (elektrobusy nicméně převzaly vládu nad linkami č. 17 a 20).

Zatímco ministerstvo nadále hovořilo o postupném útlumu trolejbusů, probíhaly současně investice do rekonstrukcí stávajících tratí a výměn zkorodovaných sloupů. Později vypsané výběrové řízení na odstranění zhruba 53 km trolejového vedení pak bylo omezeno prakticky výhradně na úseky, které byly dlouhodobě mimo provoz. Nekompromisní postoj k budoucnosti trolejbusů pak vystřídal alespoň mírný optimismus, když byl představen plán počítající se zachováním torza stávající sítě a bylo přislíbeno, že dojde i k nákupu nových vozidel. Původně se očekávalo, že výběrové řízení na jejich pořízení bude vypsáno už v létě, nakonec teprve v závěru listopadu přišly jako předstupeň budoucí soutěže tržní konzultace, které zahrnují jak nákup dalších nových elektrobusů, tak parciálních trolejbusů.

Elektrobusy si začaly razit cestu do Athén od jara 2024. V současné době bychom jich zde napočítali již 365, z toho 100 spadajících do kategorie midibusů o délce 8,5 m, zbylé vozy jsou standardní dvanáctimetrové. Nyní by se k nim mělo přidat dalších 90 vozů, rovněž o délce 12 m.



V letech 1999 až 2001 bylo pořízeno celkem 112 trolejbusů Van Hool A300T, z nichž je 85 nadále vedeno ve stavu provozních vozidel. (foto: Jiří Mejstřík)

Samostatnou část připravované soutěže představuje nákup až 40 parciálních článkových trolejbusů, jejichž odhadovaná hodnota činí 36 mil. € bez DPH, tedy cca 21,96 mil. Kč za vůz. Rámcová dohoda s vítězným uchazečem má být podepsána na dobu 4 let, přičemž vítězný uchazeč nemá jistotu dodání ani jediného vozidla.

Athény požadují trolejbusy, které budou vybaveny motorem o výkonu alespoň 220 kW (anebo motory) a umožní dojezd na jedno nabití alespoň 15 km (zde se však v současné verzi návrhu zadávacích podmínek nachází zjevně chyba, protože na jiném místě se hovoří o 18 km). Tento dojezd musí výrobce garantovat po dobu 9 let provozu. Zajímavostí je, že Athény uvádějí požadavek na minimální jmenovitou kapacitu (elektrické energie) baterií 60 kWh a minimální využitelnou kapacitu 45 kWh. Nabíjecí výkon má pak činit min. 90 kW. U parciálních trolejbusů je přitom požadavek na kapacitu elektrické energie v zásadě nesmyslný, protože dojezd a (především) dynamické vlastnosti vozidla jsou provázány s tímto parametrem pouze částečně.

O vítězi má rozhodnout kombinace ekonomických, technických a kvalitativních parametrů. Celkem bylo vybráno 14 hodnocených vlastností – od dojezdu na trakční baterie přes délku dodacích lhůt až po obsaditelnost, chladicí a topný výkon klimatizace, způsob protikorozní ochrany či vybrané záruky. Samotná cena pak nemá stanovenou pevnou procentuální váhu a o pořadí účastníků rozhodne podíl nabídkové ceny a váženého technicko-kvalitativního hodnocení, které se může pohybovat mezi 100 až 150 body. Čím více bodů v technických a kvalitativních kritériích dodavatelé posbírají, tím větší

šanci na vítězství budou mít, protože body slouží ve vzorci jako jmenovatel.

Doplňme, že Athény se rozhodly, pomineme-li státy Evropského hospodářského prostoru, omezit účast v zadávacím řízení na země, které jsou signatáři dohody o vládních zakázkách (GPA), na rozdíl od českých dopravních podniků ale výslovně umožnily účast i těm zemím, které mají v rámci dohody status pozorovatele, anebo jsou v přístupových jednáních o podpisu předmětné dohody. To v praxi znamená, že zakázka by měla být otevřená i dodavatelům z Turecka a Číny.

Url: Athény hodlají pořídit až 40 parciálních kloubových trolejbusů