

Brno pořídí až 20 autobusů SOR ICN 9,5

23.07 2024 20:13, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik města Brna (DPMB) podepsal smlouvu se společností SOR Libchavy, na jejímž základě si objednal závazně deset autobusů SOR ICN 9,5, tj. nejmenší z aktuálně nabízených modelů tohoto východočeského producenta. Dalších deset autobusů si může moravská metropole pořídit později v rámci opce.

Výběrové řízení na nákup až dvacítky malokapacitních autobusů vypsal DPMB 27. 2. 2024, nabídky bylo možné podávat do 22. 4. 2024. Oficiálně poptávaná vozidla označoval v názvu veřejné zakázky i v technické specifikaci jako „minibusy“, ve skutečnosti ale byla kategorie těch nejmenších autobusů ze soutěže úplně vyloučena, protože DP stanovil min. délka vozidla na 9 m (aniž by stanovil maximum) a připustil i standardní šířku 2,55 m. Tím automaticky odpadla všechna vozidla stavěná na podvozcích Iveco Daily či Mercedes-Benz Sprinter, zkrátka veškeré myslitelné varianty nástaveb či úprav dodávkových vozidel. Současně tak ale byla omezena i účast výrobců regulérních autobusů kratší délkové modifikace, z nichž nejvíce se v českých zemích prosadilo prozatím turecké Anadolu Isuzu se svým modelem NOVO Citi Life. Brněnský DP přitom sám jeden z těchto autobusů vlastní. Nejprve si jej dlouhodobě od poloviny července loňského roku pronajímal, a následně si jej v květnu letošního roku od výrobce zakoupil (nyní pod ev. č. 7526). Autobus má ovšem délku pouhých 8 m, takže klání o dvacet nástupců midibusů Dekstra LF 38 se účastnit nemohl.



Autobusy SOR ICN 9,5 se mají stát oficiálně náhradou za vozidla SKD Stratos LF 38. Poslední z nich však byla vyřazena již v lednu 2023, poslední vypravení se datuje v prosinci 2022. Na snímku vidíme vůz ev. č. 7513, jemuž sekunduje trolejbus Škoda 22 Tr ev. č. 3601. (foto: Libor Hinčica)

O vítězi ve veřejné zakázce měla rozhodnout cena (mající váhu 70 %), délka záruky na vozidlo, garantovaná spotřeba a termín dodání vozidel. V soutěži se potkaly dvě nabídky, kdo skončil v poli poražených ovšem DPMB neprozradil, přičemž se zdá, že druhý účastník se tak jako tak účastnil klání jenom do počtu. Oba potenciální dodavatelé měli nabídnout stejnou délku záruky (60 měsíců), identický termín dodání (8 měsíců), avšak lišila se spotřeba nafty (32,3 litrů versus 33,2 litrů) a nabídková cena, kdy jeden vůz SOR ICN 9,5 vyšel na částku 5,1 mil. Kč, zatímco druhý účastník měl přijít se sumou rovných 6 mil. Kč. Vítězství tak směřovalo do SORu.

Autobusy kratší délkové modifikace začal brněnský DP pořizovat od roku 2009, kdy nejprve vsadil na vozidla Fiat MAVE CiBus ENA 3Z MAXI, kterých si pořídil do dubna 2010 celkem pět (ev. č. 7501–7505). Vozy nevynikaly příliš velkou provozní spolehlivostí, na čemž se nejspíše podepisovalo i jejich přetěžování v provozu. Vypomoci jim tak měla další generace malých autobusů, tentokrát již postavena na podvozcích Iveco Daily. Od společnosti SKD Trade bylo v letech 2013–2014 zakoupeno deset vozů SKD Iveco Stratos LF 38 D (ev. č. 7506–7515), které se udržely v provozu až do prosince 2022 (formálně byly dva vozy vyřazeny až v lednu 2023). Poslední provozní léta se „Stratosy“ prostřídávaly na linkách se svými nástupci v podobě modelu Dekstra LF 38, které obohatily flotilu vozového parku v roce 2018 (ev. č. 7516–7525).

Počet autobusových linek, na něž by brněnský DP vypravoval kratičké autobusy, se přitom tehdy nijak nezvýšil, nové Dekstry však měly za úkol primárně zaskakovat za vozidla Stratos, protože i jejich provozní spolehlivost zůstávala daleko za očekáváními. Při tehdejší denní potřebě 8–9 minibusů tak měl DPMB komfortní zálohu 11 vozů (počet potřebných vozů byl během let proměnlivý,

protože na část spojů linky č. 68 se začaly kvůli kapacitním požadavkům nasazovat i 12m vozy, na druhé straně ale přibyly i nové linky pro midibusy, v současné době činí denní vypravenost pouze 7 minibusů).



Současná flotila minibusů brněnského DP je tvořena desítkou autobusů Dekstra LF38, jež byla rovněž postavena na podvozcích Iveco Daily. (foto. Dominik Konečný)

Právě špatné zkušenosti s provozem autobusů postavených na podvozcích dodávkových automobilů vedly nakonec u DPMB k rozhodnutí odzkoušet a poptat „dospělé autobusy“. Už v roce 2021 se tak ve službách DPMB ukázal na měsíčním testování turecký midibus TEMSA MD9 LE (Škoda 01D), který o rok později následoval na dobu necelých dvou týdnů další produkt z Anatolie v podobě již zmíněného modelu Isuzu NOVO Citi Life, který si pak dopravce, jak už víme, v roce 2023 pronajal na delší testování, načež druhý zkušební vůz už v Brně zůstane.

Nová vozidla přinesou bezpochyby navýšení kvality pro cestující, už jen díky lepšímu vnitřnímu uspořádání a vyšší kapacitě (28 míst k sezení a 46 k stání; tj. více než dvojnásobek v porovnání s Dekstrou LF38). Navíc budou autobusy vybaveny klimatizací salónu či USB nabíječkami. Dopravce také opustil, se zhruba desetiletým odstupem za ostatními velkými provozovateli v tuzemsku, dobu plastovou a do vozidel pořídí sedadla s čalouněním a koženkovým omyvatelným povrchem. Oficiálně DPMB hodlá podle sdělení své tiskové zprávy tento potah *„z hlediska komfortu pro cestující a snadné údržby“* teprve otestovat, takže nezbývá než s napětím pozorovat, jak tento náročný tržní průzkum dopadne.

Oficiálně hovoří DPMB o tom, že nové autobusy nahrazují vozidla Stratos, která už ale takřka dva roky vyřazena, reálně tak budou vozy obsluhovat téže linky, na nichž se objevují nyní „Dekstry“. Konkrétně jde o spoje linek č. 62, 65, 68, 80, 302 (DPMB obsluhuje pouze spoje končící v Kníničkách) a 211, což je de facto linka městské dopravy v obci Bílovice nad Svitavou.

Url: Brno pořídí až 20 autobusů SOR ICN 9,5