

Brno shání až 40 nových tramvají a až 40 kloubových trolejbusů

13.10 2026 15:03, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

Dopravní podnik města Brna (DPMB) vypsal dne 13. 10. 2026 veřejné zakázky na dodání dalších až 40 nízkopodlažních obousměrných tramvají a na až 40 nových kloubových parciálních trolejbusů. Na podání nabídek mají dodavatelé shodně v obou tendrech čas do 19. 11. 2026.

Obě výběrová řízení vylučují dodavatele, kteří nejsou signatáři mezinárodní smlouvy o volném obchodu a dohody o vládních zakázkách (GPA; *Government Procurement Agreement*). Tento mechanismus se naučily české dopravní podniky používat především s ohledem na snahu zamezit vstupu turecké konkurence do segmentu trolejbusů, takže v brněnském trolejbusovém tendru lze nyní důvodně předpokládat účast až jednoho účastníka.

Tomu ostatně odpovídá také odhadovaná hodnota zakázky, kdy má jeden kloubový trolejbus vycházet na částku 20 mil. Kč bez DPH. Před pouhými čtyřmi lety přitom kupoval brněnský DP jeden trolejbus Škoda 27 Tr (byť v tomto případě bez baterií) za 11,95 mil. Kč, aktuální hodnota zakázky je tedy o 67,5 % vyšší. Skutečnost, že budou nově trolejbusy vybaveny trakčními bateriemi (požadován je navíc dojezd pouhých 15 km), markantní cenový nárůst neodůvodňuje.

Kontrakt je pojatý jako rámcový s tím, že prvních 15 vozidel má být dodáno do 30. 6. 2028 a dalších 15 do 30. 6. 2029. Zbylých deset vozů je předmětem opce a v případě jejího využití bude mít jediný správný výrobce na jejich dodání 12 měsíců.

Kromě trolejbusů vypsal DPMB v době magistrátního bezvládí i obří kontrakt na nové tramvaje, kde se počítá s částkou už 90 mil. Kč za vůz. Jednat se má o obousměrné vozy s délkou 29 až 31 m, přičemž závazná část kontraktu má zahrnovat jen 12 vozů.

Stejně jako v případě trolejbusů je fixně stanoven nejzazší termín dodávky, a sice do 31. 10. 2028 u prvních šesti vozů a do 30. 6. 2029 u dalších šesti. Dodavatelé tedy mají na dodání prvních tramvají méně než dva roky, což samo o sobě povede ke značnému zúžení zájmu výrobců. Konec výběrového řízení totiž nelze předjímat, protože s přihlédnutím k odvolacím lhůtám se může proces uzavírání smlouvy neúměrně natáhnout. Současně neexistuje ani závazek ze strany samotného DPMB, kdy by mělo k podpisu smlouvy dojít – v poslední soutěži mezi odevzdáním nabídek (resp. přesněji řečeno pouze jedné nabídky) a podpisem smlouvy uplynulo takřka 10 měsíců. Nastavením harmonogramu tak zadávací řízení značně zvýhodňuje dodavatele, který již dříve stejné plnění do Brna dodal, což byla Škoda Transportation s modelem Škoda 45T.

Je přitom paradoxní, že v případě využití opčního práva, kdy si může brněnský DP nakoupit dalších až 28 tramvají, je dodací lhůta stanovena standardně v měsících, přičemž by prvních pět tramvají mělo být dodáno do 18 měsíců a případné další do 24 měsíců.

Rozpočet je stanoven na 90 mil. Kč (bez DPH) za jeden vůz. V posledním tendru uspěla Škoda s částkou 60 mil. Kč za vůz. Za tuto sumu ale plzeňský výrobce dodal jen prvních pět vozů, následně DPMB na přání dodavatele kývnul na navýšení na 75,27 mil. Kč. Z hlediska zadávacích podmínek, především technické specifikace, kopíruje v zásadě aktuální soutěž onen původní tendr z roku 2020. To ostatně koresponduje s dřívějším vyjádřením ředitele DPMB Miloše Havránka pro Brněnský deník z prosince 2025, v němž lapidárně vyjádřil svůj pohled na smysl výběrových řízení: *„Není lepší vypsat výběrové řízení na ten typ, co už máme, lidé jsou s ním spokojení a my jsme s ním taky spokojení? A to je třeba obousměrná tramvaj Škoda 45T.“*

Url: Brno shání až 40 nových tramvají a až 40 kloubových trolejbusů