



Bukurešť poptává 100 parciálních kloubových trolejbusů

02.09 2026 20:06, Libor Hinčica, Trolejbusy

Rumunská metropole je už dnes s flotilou čítající zhruba 250 trolejbusů největším provozovatelem trolejbusové dopravy v Evropské unii. V nadcházejících dvou letech přitom plánuje, že roli trolejbusů ještě posílí, neboť vypsal dne 1. 9. 2026 výběrové řízení na dodání 100 kloubových parciálních vozů. Ty by sice měly většinou posloužit pro nahrazení starších vozidel (zbývajících Ikarusů 415T a části trolejbusů Astra Citelis), jejich zařazením ale dojde k výraznému navýšení přepravní kapacity, protože trolejbusy standardní délky budou nahrazovány vozidly kloubovými.

Odhadovaná hodnota zakázky činí 492 787 450 rumunských lei bez DPH, což odpovídá zhruba 2,268 mld. Kč. Jeden kloubový vůz tak má vycházet na částku přibližně 22,68 mil. Kč, což není právě nízká cena. V hodnoticích kritériích má váhu 40 %, dalších 23 % mohou získat dodavatelé za nabídku delší záruky (nad pětileté minimum), 15 % za energetickou účinnost (dle testu E-SORT), 12 % za celkovou obsaditelnost a 10 % za rychlost dodání. Nabídky je možné podávat do 5. 10. 2026. Na dodání všech 100 trolejbusů má mít dodavatel pouhých 18 měsíců s tím, že první vůz má být dodán nejpozději do 10 měsíců. Celá dodávka musí být – kvůli navázání na evropské dotace – dokončena nejpozději do 31. 12. 2028.

Kvalifikační kritéria na první pohled vzbuzují dojem, že zcela vylučují čínskou konkurenci, jenomže nastavená omezení se týkají v zásadě pouze dodavatelů usazených vně Evropského hospodářského prostoru. Pokud by se některý z čínských dodavatelů přihlásil prostřednictvím svého evropského zastoupení, které už na trhu figuruje jako dodavatel vozidel (tj. je samo držitelem referencí), je participace takového subjektu umožněna.

Zájemci o účast musí prokázat, že dodali v posledních třech letech vozidla v hodnotě dosahující alespoň hodnoty veřejné zakázky, avšak vedle trolejbusů jsou připuštěny i elektrobusy, takže dveře

čínské konkurenci působící v Evropě zůstávají pootevřeny. Naopak participace turecké Bozankaye – ačkoli je výslovně připuštěna účast zemí, které mají status kandidátské země EU – je vyloučena, protože v oblasti trolejbusů a elektrobusů nedosáhne kumulovaně na požadovanou částku hodnoty vozidel. Nutno říci, že podobný postup zadavatele by byl z pohledu české rozhodovací praxe problematický, protože hodnotovým nastavením jsou fakticky trestáni dodavatelé, kteří nabízejí svá řešení výhodněji. Proto se v českých kulisách užívá jako referenční požadavek prakticky výhradně počet vozidel.

Nové trolejbusy pro Bukurešť mají být dvoučlankové, čtyřdveřové a nabídnout obsaditelnost alespoň 130 cestujících, z toho 40 sedících (bez započtení sklopných sedadel). Na baterie musí zvládnout ujet alespoň 20 km, a to při max. zatížení (obsaditelnosti) a při zapnuté klimatizaci/topení. Klimatizace musí být v provedení s tepelným čerpadlem, součástí výbavy bude také alkoholtester na stanovišti řidiče.

Kromě záruky na celé vozidlo (již zmíněných min. 5 let) musí dodavatel poskytnout například záruku životnosti karoserie (15 let) a samostatnou záruku na trakční baterie (min. 8 let). Na opravy přitom mají dodavatelé poměrně šibeniční lhůty – zpravidla v režimu 24 nebo 48 hodin (dle charakteru závady). Od toho se pak odvíjejí široce formulované smluvní sankce.

Url: [Bukurešť poptává 100 parciálních kloubových trolejbusů](#)