



Další soutěž na míru. Opava „hledá“ dodavatele elektrobuses a trolejbusů

01.12 2025 18:12, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Městský dopravní podnik Opava (MDPO) vypsal dne 18. 11. 2025 výběrové řízení na dodání celkem 11 nových elektrobuses standardní délky a trojice parciálních trolejbusů. Jak už si všímají i zahraniční média, požaduje zadavatel v případě elektrobuses specifikaci, kterou je fakticky schopen splnit jen jediný uchazeč, resp. tandem dlouhodobě spolupracujících uchazečů. Obdobná situace panuje i v tendru na trolejbusy, kde zadavatel ve shodě s dalšími členy Sdružení DP ČR přistoupil se zřejmým cílem omezení účasti turecké společnosti Bozankaya (coby jediného subjektu konkurujícího na českém trhu Škodě Electric) k využití zákonného paragrafu omezujícího přístup dodavatelů ze zemí, jež nemají podepsanou s ČR či EU mezinárodní smlouvu zaručující přístup dodavatelům z těchto států k zadávané veřejné zakázce. Od doby aplikace tohoto ustanovení do zadávacích řízení se vrátilo dění v ČR do starých kolejí a tendrů na nové trolejbusy se opět účastní pouze jediný dodavatel – společnost Škoda Electric, což vedlo v porovnání s minulostí ke skokovému nárůstu cen nových trolejbusů (o cca 40 %), které jsou pak placeny povětšinou z prostředků občanů Evropské unie (České republiky nevyjímaje).

Opava letos slaví 120. výročí městské dopravy. K výročí si mj. nadělila nového ředitele – ten původní – Pavel Gebauer – rezignoval letos na jaře poté, co způsobil při návratu ze zasedání Sdružení DP ČR dopravní nehodu se služebním autem, přičemž dechová zkouška u něj prokázala 0,7 promile. Po rošádě v čele společnosti se rozhodla pustit i do obnovy vozového parku, když vypsal dvojici výběrových řízení, z nichž jedno se týká dodávky osmi nových dieselových autobusů a druhé flotily elektrobuses a trolejbusů. Nás bude v našem příspěvku zajímat pouze druhá z jmenovaných soutěží.



Nejstarším trolejbusem ve vozovém parku MDPO byl až do letošního roku trolejbus Solaris Trollino 12 AC ev. . 94 z roku 2006. Odstaven byl v červnu letošního roku, papírově by ale stále neměl být vyřazen. Fotografie jej ukazuje v dubnu letošního roku na smyčce Městský hřbitov. (foto: Libor Hinčica)

Ta sice uvádí, že je rozdělena na části, ale zadávací dokumentace, ani výzva k účasti nikdy výslovně neuvádí, zda je možné podávat nabídku jen do jedné z nich, či je nutné nabídnout plnění v obou částech. Reálně to však na očekávanou účast nemá žádný vliv. Městský dopravní podnik Opava (MDPO) použil v rámci vytváření alibi obdobný *modus operandi* jako další čeští zadavatelé, tj. nejprve přišel s oslovením vybraných účastníků v rámci tržních konzultací, kterým položil několik jednoduchých otázek, jež mají vyvolávat dojem průzkumu trhu.

V případě trolejbusové části šlo konkrétně o čtveřici subjektů (u nichž se zadavatel v zadávací dokumentaci ani neobtěžoval uvést celé jejich názvy umožňující jednoznačnou identifikaci), konkrétně společnosti „Solaris, SOR, Škoda a Carrosserie Hess“. Problémem takto pojatých konzultací je známý fakt, že společnost Carrosserie HESS AG se na českém trhu vůbec nepohybuje a již dříve uvedla, že má vyčerpanou výrobní kapacitu, takže momentálně ani nemá důvod se o zakázky ve východní Evropě (budeme-li brát dělicí čáru před rokem 1989) ucházet. Zbylí tři uvedení výrobci poté na českém trhu exkluzivně spolupracují a veřejných zakázek se neúčastní v roli konkurentů, tj. ptát se uvedeného triumvirátu je v českých podmínkách totéž, jako ptát se jen jednoho (hlavního) z nich.

Dodavatelé karoserií ovšem v odpovědích nikdy neuvádějí, že v případě účasti v zadávacím řízení budou pouze v roli subdodavatele pro hlavního realizátora (Škodu Electric), ale ochotně hrají roli zdánlivé konkurence, když odpovědi poskytují formálně za sebe (ostatně na jiných trzích jako výrobci trolejbusů figurují či v minulosti figurovali). Sám MDPO uvedl, že ze čtveřice oslovených subjektů

získal odpovědi od tří a jeden reagovat neměl. Aniž by bylo uvedeno, o kterého producenta šlo, lze předpokládat, že tím, kdo otázky ze Slezska ignoroval, byl tradičně švýcarský HESS.



Trolejbus Škoda 36 Tr s tureckou karoserií Temsa Avenue. Tureckého dodavatele vlastní skupina PPF a v Turecku nese firma jméno TEMSA Skoda. Před dvěma lety byl jeden tento trolejbus (byť bez trakčních baterií) fakturován za pouze 8,49 mil. Kč bez DPH. Opava tehdy díky konkurenci na trhu získala vůbec nejlevnější trolejbusy v České republice. Nyní odhaduje, že si za trolejbusy s trakční baterií připlatí takřka o 100 % více. A nikomu to nepřijde zvláštní... (foto: Libor Hinčica)

Mírně odlišná (ale v zásadě ke stejnému výsledku vedoucí) situace pak panuje v případě části na dodání 11 elektrobusů. U této části zakázky se MDPO obrátil s dotazy na „Solaris, Iveco, SOR a Škodu“. Předmětem poptávky MDPO jsou přitom vozidla s tzv. dvoupólovým nabíjením nabízející jednorázový dojezd na jedno nabití min. 100 km, tj. s technologií, kterou se snaží dopravní podniky prosazovat ve větší míře jen v České republice (pokusy italského Rampiniho u jeho midibusů lze zanedbat, navíc i tento výrobce už tuto technologii opustil), z čehož také vyplývá počet a struktura dodavatelů, kteří toto řešení nabízejí.

Z oslovené čtveřice neměl jeden z uchazečů vůbec reagovat (lze dovodit, že šlo patrně o Iveco Bus, resp. Iveco Czech Republic, podle toho, komu MDPO své dotazy směřoval), jeden měl prohlásit, že takové řešení nabíjení nenabízí (zde si lze tipnout, že tímto subjektem byl Solaris CZECH či Solaris Bus & Coach, opět podle toho, koho se MDPO vlastně ptal) a dva měli uvést, že takové provedení v nabídce mají.

Jedinými dodavateli dvoupólově nabíjených elektrobusů s požadovanými parametry v Evropě jsou přitom společnosti Škoda Electric a SOR Libchavy. Obě ale v posledních tendrech na dodávky těchto vozů (a nejen jich) spolupracují, takže k žádné reálné hospodářské soutěži při dodávce takového typu vozidel nedochází, když nabídky podává SOR a elektrickou výzbroj (a finální montáž včetně zkoušek)

má na starosti Škoda Electric. Tak tomu bylo v posledních dvou (a vlastně jediných dvou) soutěžích na tento typ elektrobusů v Evropě, v jejichž rámci byla či budou dodána vozidla do Prahy a Košic.



Opavský autobus Irisbus Citelis 12m ev. č. 148 u nákupního centra Silesia. Citelisy z roku 2011 tvoří nejstarší vozidla ve vozovém parku MDPO. (foto: Libor Hinčica)

Nabízí se přitom otázka, z jakého důvodu MDPO vůbec dvoupólově nabíjené elektrobusy poptává. V rámci zadávacího řízení uvádí, že požaduje, aby dojezd na jedno nabití činil 100 km, přičemž v rámci hodnotících kritérií poněkud nepochopitelně omezuje dojezd shora na 150 km (za tuto hodnotu lze získat až 25 %). Vzhledem k tomu, že současně zadavatel požaduje, aby baterie měly kapacitu elektrické energie „min. 200 kWh a více“, je uvedené hodnotící kritérium v zásadě nesmyslné, protože i při použití baterií o kapacitě pouhých 200 kWh je už dojezd 150 km dosažitelný (s přihlédnutím k faktu, že specifikace, za kterých má být tohoto dojezdu docíleno, je v textaci podmínek nesmírně vágní a není ničím v samotném zadávacím řízení dokládána, a hlavně případné budoucí nedodržení tohoto parametru není ani nikterak smluvně sankcionováno...).

Maximální dojezd během dne je pak předpokládán (tj. již za využití nabíjení během dne) min. 350 km, což ale tak jako tak nepostačuje na pokrytí všech denních směn v MDPO. Podíváme-li se na denní nájezdy autobusových linek v Opavě, zjistíme, že v pracovní dny je vypraveno na celkem 9 linek 22 pořadí (+ po jednom pořadí na dvojici linek nočních). Z těchto 22 pořadí má sedm (31,8 %) nájezd menší než 150 km, dvě do 200 km (9 %), jedno do 250 km (4,55 %) a šest do 300 km (27,3 %). Zhruba 3/4 spojů (72,6 %) lze tedy bez větších obtíží obsloužit se současnou generací elektrobusů s tzv. pomalým (nočním) nabíjením (*Overnight Charging*) bez toho, že by bylo nutné během dne zajišťovat nabíjení (město by si tedy vystačilo pouze s nabíjecí infrastrukturou ve vozovně a nemuselo by budovat žádnou přímo ve městě). Jde v součtu o 16 pořadí, přičemž nových elektrobusů poptává MDPO pouze 11. Nejrozšířenější technologie elektrobusů s širokou konkurencí na trhu by tak byla v tomto případě více než vyhovující.

Zbýlých 6 kurzů má nájezd nad 300 km, ve čtyřech případech (18,2 %) jde o oběh do 350 km, v jednom nad 350 km (4,55 %) a pouze jediný kurz na lince číslo 211 (4,55 %) zvládá během více než 19hodinové směny urazit mírně přes 400 km (kompletní přehled včetně víkendů a nočních linek uvádíme v tabulkovém přehledu). Sám MDPO přitom požaduje, jak jsme uvedli výše, jen deklaraci min. nájezdu 350 km při použití nabíjení z dvoupólového trolejového vedení, tj. nepřímou připouští, že linky s největším kilometrickým proběhem nemusí být elektrifikovány.

Kilometrický proběh autobusů na linkách MDPO, a. s.

Pracovní den	Počet pořadí	Ujeté km							% pořadí
100-149 km	7	122,948	123,453	128,150	137,060	140,271	146,392	147,083	31,82
150-199 km	2	163,501	195,209						9,09
200-249 km	1	226,030							4,55
250-299 km	6	252,630	266,126	289,008	294,910	295,127	297,838		27,27
300-349 km	4	311,964	313,364	328,661	330,553				18,18
350-399 km	1	356,432							4,55
400-449 km	1	402,574							4,55
Noční linky (PO-NE)	Počet pořadí	Ujeté km							% pořadí
0-99 km	1	52,794							50
100-149 km	1	123,473							50
Víkend	Počet pořadí	Ujeté km							% pořadí
100-149 km	0								
150-199 km	1	178,049							10
200-249 km	2	228,587	242,953						20
250-299 km	2	255,023	274,034						20
300-349 km	4	305,214	307,954	311,163	331,756				40
350-399 km	1	396,973							10
400-449 km	0								

Při nabíjení z troleje je požadován nabíjecí výkon pouze 100 kW. Pokud by zadavatel šel cestou elektrobuse s tzv. nočním nabíjením, mohl by pořídit unifikovanou flotilu vozů pro celý vozový park, a i ty největší kilometrické výkony bez obtíží zajistit během pauz mezinabíjením z nabíjecí stanice pomocí standardizované přípojky CCS2. Tyto nabíječky zvládají i výrazně vyšší nabíjecí výkon než 100 kW, resp. jsou schopné zajistit minimálně takové parametry, jako Opavou požadované nabíjení z dvoupólového trolejového vedení.

Jinými slovy, Opava pro elektrifikaci své autobusové flotily vzhledem k topografii města a kilometrickým nájezdům zjevně vůbec dvoupólově nabíjené elektrobuse nepotřebuje, přesněji řečeno – vzhledem k vývoji na poli baterií a nových elektrobuse – dvoupólově nabíjené elektrobuse nepotřebuje vůbec nikdo. Ty se tak jeví být slepou uličkou, což počet dodavatelů (fakticky už jen jeden) výmluvně demonstruje. Není jistě bez zajímavosti, že města využívající tramvajovou a trolejbusovou dopravu v západní Evropě (ale i třeba v Polsku) se touto cestou nevydala, případně ji (jako Vídeň) již opustila.

Dvoupólově nabíjený elektrobuse je ze své konstrukční podstaty kombinací nevýhod elektrobuse s příležitostným nabíjením (omezený dojezd na jedno nabití) a nočním nabíjením (historicky snížený nabíjecí výkon; již několik let ale tato nevýhoda pro tento typ vozidel neplatí) a jejich jedinou proklamovanou výhodou má být možnost využití synergie se stávající trolejbusovou infrastrukturou, i tak ale elektrobuse potřebují své vlastní napájecí stopy, jež musí být vybudovány. MDPO navíc ani neuvádí, kde budou tato nabíjecí místa umístěna, pouze délku jednotlivých linek a jejich vyznačení v mapě, takže pokud by chtěl opravdu někdo do soutěže na dvoupólově nabíjené elektrobuse

vstoupit, neměl by dostatek dat k tomu, aby mohl oběhy a dobu využití propočítat.



Dvoupólově nabíjené elektrobusy SOR NS 12 electric doplnily nedávno flotilu vozového parku pražského DP, který si objednal nejprve 18 a letos dalších 14 vozů. Oficiálním dodavatelem je SOR Libchavy, elektrickou výzbroj dodává Škoda Electric. Ta také zajistila ve svém závodě zástavbu elektrické výzbroje a zkoušky. Oba výrobci kdysi stáli s technologií dvoupólově nabíjených elektrobusů na trhu proti sobě, takže zde existovala sice národní, ale alespoň nějaká konkurence. V posledních tendrech ale nabízejí řešení společné. Odběrateli jsou výhradně česko-slovenské DP – prozatím Praha a Košice. Nyní se k nim hodlá přidat i Opava. (foto: DPP)

Zabránit i teoretickému vstupu dalšího subjektu ale pomáhá jedna z dalších podmínek této „soutěže“ – požadavek na technickou kvalifikaci. Ten sice připouští doložení pouhých dvou referencí, přičemž předmětem každé z nich postačuje být jen pět elektrobusů, navíc za mimořádně komfortní dobu sedmi let, jenomže pak je zde ještě bod 2. Ten uvádí, že pokud by předmětem referenční dodávky nebyla vozidla s dvoupólovým nabíjením, musí dodavatel na výzvu zadavatele takové vozidlo do 45 dnů od obdržení výzvy představit, tj. výrobce by musel fakticky takové vozidlo mít již dokončené nebo před koncem montáže. Jak jsme si ale vysvětlili výše, jediným dodavatelem těchto vozidel vzhledem k omezenému zájmu trhu (fakticky jen česko-slovenský rybníček) byla v minulosti Škoda Electric a SOR Libchavy a nikdo jiný se tomuto vývoji z výše nastíněných důvodů nevěnuje.

Volba technologie je přitom klíčová ve vztahu k potenciálu trhu. Pokud by se Opava vydala pro její potřeby zjevně zcela vyhovující cestou elektrobusů s tzv. nočním nabíjením, mohla by dosáhnout vyššího počtu nabídek a skutečného konkurenčního boje, nikoli jen předstírat zadávacího řízení s jasnými účastníky a vítězi, resp. účastníkem a vítězem. To by se jistě pozitivně projevilo na výrazném snížení nákladů.

Opava odhaduje, že jeden dvoupólově nabíjený elektrobus vyjde na 14,8 mil. Kč, zatímco ceny elektrobusů s nočním nabíjením se dnes v Evropě pohybují o zhruba 3 až 4 milióny korun níže. Například Děčín letos vysoutěžil 18 dvanáctimetrových, a navíc ještě tři osmnáctimetrové vozy za průměrnou (!) cenu 11,94 mil. Kč, přičemž v soutěži byly čtyři nabídky, kdy i ta nejdražší byla průměrně za 13,72 mil. Kč na vůz, kdy znovu zdůrazňujeme, že toto číslo je zkresleno faktem, že součástí dodávky byly i dražší 18m vozy (pokud bychom vzali známou cenu za jeden 12m vůz od MANu pro Děčín, zjistíme, že prodejní cena činila jen 11,3 mil. Kč, tedy o tři a půl miliónu méně, než zamýšlí vynaložit Opava[\[1\]](#)).



Elektrobusy MAN Lion's City 12E budou k vidění u DP v Děčíně. Vozidla mohou být vybavena bateriemi o kapacitě elektrické energie 356 až 534 kWh, což by postačovalo na pokrytí většiny výkonů v opavské MHD bez nutnosti mezinabíjení. Děčín za jeden vůz s 12letou zárukou na trakční baterie zaplatí 11,3 mil. Kč bez DPH a jeho soutěže se účastnila čtveřice výrobců. Opava hodlá za jeden dvoupólově nabíjený elektrobus s šestiletou zárukou na baterie vynaložit dle odhadované hodnoty zakázky 14,8 mil. Kč. Účastník přitom bude zjevně pouze jeden... (foto: MAN Truck & Bus)

Zadavatel v rámci hodnoticích kritérií vedle diskutabilního pojetí kilometrického nájezdu na jedno nabití a celkové nabídkové ceny hodnotí ještě délku garance na celé vozidlo, avšak jen v rozmezí od 48 až 72 měsíců. U vybraných dalších částí elektrobusů i trolejbusů požaduje záruky delší, ale striktně dané. Například u baterií jde jen o 72 měsíců (6 let). Výrobci elektrobusů určených pro noční nabíjení nabízejí dnes standardně řádově více – 9, 12, ale i 15 let, to vše při nižší pořizovací ceně vozidla (jak ostatně demonstruje i příklad z Děčína).

Identická je garance na baterie i u trolejbusů, kde MDPO hodnotí dojezd mezi 20 až 30 km (dosud se v českých zadávacích řízeních objevoval požadavek na 15 km, nicméně Škoda Electric nedávno přešla na baterie s vyšší kapacitou, které zaručují delší dojezd, což jistě se změnou požadavku u

MDPO nikterak nesouvisí...). Také u trolejbusů se přitom používají mimo Č(S)R bateriová řešení s výrazně delší životností (až 15 let), což přináší zadavatelům další výrazné úspory, o ty ale v našich podmínkách zjevně nikdo nestojí.

U trolejbusů je odhadovaná hodnota zakázky 16,6 mil. Kč/vůz, tj. okolo onoho cenového limitu, kam hopem poskočily ceny po odstranění konkurence z cesty. Lhůta na podání nabídek uplyne 14. 1. 2026 a zadavatel požaduje shodně dodání elektrobusů i trolejbusů do března 2028. Gratulace do Plzně a Libchav je nicméně zjevně možné posílat už nyní.

[1] Pro zajímavost doplňme i cenu kloubového elektrobusu MAN Lion's City 18E, který v provedení pro Děčín vyjde na 15,72 mil. Kč (bez DPH). Jeden kloubový (!) elektrobus se zárukou na životnost baterií bez nutnosti jejich výměny po dobu 12 let tak vychází levněji, než kterýkoli z letos „vysoutěžených“ 12m parciálních trolejbusů v ČR.

Url: [Další soutěž na míru. Opava „hledá“ dodavatele elektrobusů a trolejbusů](#)