

Děčín vypsal soutěž na 20 elektrobusů

25.03 2024 20:11, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik města Děčína (DPMD) vypsal dlouho avizovanou soutěž na nákup dvacítky elektrobusů. Kontrakt je pojat jako rámcová smlouva, z níž může dopravce čerpat plnění až do roku 2028.

Poté, co na počátku 90. let definitivně ztroskotaly plány na obnovení trolejbusového provozu ve městě, zůstala veřejná doprava v Děčíně dál zajišťována dieselovými autobusy, které teprve v roce 2018 doplnily i první autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn. Možnost zavedení autobusů s elektrickým pohonem byla v kopcovitém městě několikrát prověřována a již v roce 2015 si DPMD otestoval ve svých podmínkách dvojici vozidel – midibus SOR EBN 8 (v červenci) a prototyp vozu Škoda Perun (s karoserií Solaris Urbino 12 Electric v září). Větší testování se odehrálo v průběhu roku 2021, kdy se od února do listopadu prostřídaly v ulicích vozy Solaris Urbino 12 Electric (tentokrát s výzbrojí Medcomu), Mercedes-Benz eCitaro, MAN Lion’s City 12E a Scania Citywide LF BEV. Už tehdy zástupci města hovořili o tom, že hodlají v budoucnu pořídit celkem 20 elektrobusů, k vypsání soutěže ale došlo až po třech letech, přesněji 21. 3. 2024. V mezičase se stihl pod Pastýřskou stěnou mihnout ještě jeden zkušební vůz – od poloviny května do začátku června 2023 byl v ulicích k vidění vůz Iveco eWay.

Dopravní podnik před vypsáním soutěže uspořádal tzv. tržní konzultace, v jejichž rámci oslovil česká zastoupení šesti výrobců: Daimler Buses, Iveco Bus, MAN Truck & Bus, Solaris Bus & Coach, SOR Libchavy a Škoda Electric. Pídil se přitom po informacích stran možných dodávek 12 elektrobusů o standardní délce (12–13 m) a 8 kratších vozů o délce cca 9 až 11 metrů, přičemž s ohledem na to, že dodávky kratších vozů byli schopni splnit z oslovených výrobců jen dva (Solaris Bus & Coach a

SOR), rozhodl se nakonec upravit zadání ve prospěch pouze 12m vozů. Současně došlo také k dalšímu úpravám, například ke snížení min. požadavku na výkon motoru 125 kW (při požadavku na špičkový výkon až 240 kW). Tržní konzultace se staly také základem pro stanovení odhadované hodnoty zakázky na 265,75 mil. Kč, tedy 13 287 500 Kč/vůz bez DPH (výrobci poskytli cenový rozptyl od 12,5 do 14,5 mil. Kč). Cena přitom hraje v rámci tendru kruciální roli, je totiž jediným hodnoticím kritériem. Většina nákladů na pořízení vozidel by měla být uhrazena z evropských prostředků, konkrétně v rámci 39. výzvy IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (ITI).



Z 13 dodaných Citelisů (včetně pěti vozů Citelis Line) je stále v provozu ještě pět třídveřových vozů z roku 2011, mezi nimi i vůz ev. č. 823 s reklamou na ČVUT. (foto: Jiří Mejstřík)

Určitou zajímavostí jsou požadované záruky na poptávané elektrobusy. Celková záruka činí čtyři roky, životnost laku pět let, záruka na výrobní vady šest let, ale nejpozoruhodnější je požadavek na záruku životnosti trakčních baterií po celou dobu životnosti vozidla, jež je stanovena na 12 let. Zadavatel setrval na tomto požadavku i přesto, že někteří z výrobců jej v rámci tržních konzultací přislíbili splnit pouze za předpokladu, že budou moci v průběhu oněch 12 let baterie jednou vyměnit. Během uvedené doby musí elektrobus ujet minimálně 230 km, avšak oproti původnímu návrhu došlo ke dvěma zásadním zmírněním.

Tím prvním je připuštění dieselového topení, což se významně projeví na celkové spotřebě elektrické energie (a současně na zvýšení uhlíkové stopy, neboť naftové topení je poměrně značným konzumentem černého zlata). Druhým, neméně zásadním, je doplnění požadavku na dosažení uvedené hranice 230 km při umožnění mezinabíjení během dne. Konkrétně je umožněno jedno tzv. rychlé nabíjení po dobu 30–40 minut, přičemž zde se v popisu zadavatel dopouští nepřesnosti, když hovoří o *„regulaci dobíjecího proudu v rozpětí min. 150 kW“*, aniž by bylo zřejmé, co je uvedeným

myšleno (vzhledem k tomu, že jednotkou proudu je ampér, zatímco kilowatty jsou jednotkou výkonu; navíc z textu nevyplývá, jaký by tedy měl být onen minimální výkon, od něhož se má rozpětí odvíjet). Kromě rychlého nabíjení je navíc možné použít během dne i jedno nabíjení pomalé („noční“) v rozsahu 3–6 hodin při nabíjecím výkonu min. 75 kW. V takovém případě by neměl být problém se současnou generací vozidel 12leté záruky na baterie dosáhnout – kapacita baterií bude moci významně klesnout, a přitom stále bude možné (vzhledem k umožněným nabíjecím intermezzům) 230 km najet. Zůstává jen otázkou, na kolik efektivní takové nasazení na konci životnosti vozidel ještě bude.

Nabíjení by mělo probíhat pouze skrze standardizované dobíjecí zásuvky typu CCS Combo 2. Kdo bude dodavatelem nabíječek, není z popisu zřejmé. Smlouva i zadávací dokumentace sice odkazují na „související plnění“ a v rámci popisu úprav zadávací dokumentace v souvislosti s tržními konzultacemi se hovoří o povinnosti dodávky dvou přenosných nabíječek, žádná příloha tendru ale podrobnosti o nabíječkách nepřináší a jejich dodávka není nikde vyžadována.

Závěrem doplňme, že ačkoli má DPMD na vyčerpání kontraktu čtyři roky, v současné době předpokládá, že učiní pouze dvě objednávky po deseti kusech, z nichž první by rád učinil již na podzim 2024 a druhou na podzim 2025. Tyto termíny jsou nicméně nezávazné. Lhůta na podání nabídek by měla v současné době uplynout dne 19. 4. 2024.

Url: Děčín vypsal soutěž na 20 elektrobusů