


# Do Liberce dorazily ojeté elektrobusy z Finska

12.12 2025 18:56, Libor Hinčica, Ostatní

Do areálu liberecké tramvajové vozovny byla přepravena trojice použitých elektrobusů Solaris Urbino 12 electric, které si Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPMLJ) koupil přímo od Solarisu za částku 15,45 mil. Kč bez DPH (5,15 mil. Kč/kus). Ve zveřejněné smlouvě si dal dopravce záležet na tom, aby nebylo možné (na rozdíl od dřívějších soutěží) původ vozidel dohledat, nyní je však již jejich rodokmen jasný. Solaris do Liberce prodal elektrobusy, které v letech 2016 až 2021 sloužily ve finském Tampere.

Tampere dne 23. 12. 2016 převzalo elektrobusy pro pilotní provoz na autobusové lince č. 2 zařazený do výzkumného projektu ZeEUS. V jeho rámci byly pořízeny celkem 4 vozy Solaris Urbino 12 electric v konfiguraci pro příležitostné nabíjení (*Opportunity Charging*). Vozidla ovšem nikdy nebyla v majetku města (potažmo městského dopravce TKL), ale byla pouze pronajata s tím, že po uplynutí pětiletého období bylo možné si elektrobusy za zůstatkovou hodnotu odkoupit.

Cena za pětiletý pronájem jednoho vozu měla činit přibližně 580 000 € (cca 14,1 mil. Kč), zůstatková hodnota, za kterou mohlo Tampere každý z elektrobusů koupit, byla stanovena na zhruba 138 000 € (v přepočtu cca 3,35 mil. Kč). Během pěti let najezdil každý z elektrobusů okolo 215 000 km, tedy průměrně 43 000 km ročně.

S blížícím se koncem projektu se nicméně město rozhodlo, že si elektrobusy nekoupí a bez bližších komentářů je vrátilo zpátky Solarisu. Nové elektrobusy pro Tampere byly v roce 2022 koupeny u čínského Yutongu (celkem 26 ks). Na lince 2, kde se testovala elektrická Urbina, však čínské vozy nejezdí a trasu dnes obsluhují dieselové autobusy.

Solaris se následně pokoušel několik let elektrobusy neúspěšně prodat, čímž jejich cena dále klesala.

V roce 2023 nechal u tří z nich vyměnit trakční baterie. Namísto originálních článků LTO o kapacitě elektrické energie pouhých 75 kWh byly použity baterie NMC určené primárně pro noční nabíjení. Solaris ovšem vozidla neosadil žádnou velkou bateriovou sestavou a celková kapacita elektrické energie má činit pouze 210 kWh.  To v reálných podmínkách propůjčí vozidlu dojezd na jedno nabití jen na cca 120 km.




Jedno ze čtveřice elektrických Urbin v Tampere na propagačním snímku Solarisu z roku 2016. (foto: Solaris Bus & Coach)

Po této úpravě byly autobusy dále nabízeny k prodeji. V červnu letošního roku byl jeden vůz inzerován za částku 202 200 €, tj. zhruba 4,91 mil. Kč, a s to poznámkou, že v případě odběru všech tří vozů je možné jednat o slevě. V případě čtvrtého z tamperských elektrobusů (ex-ev. č. 14), který jako jediný nové trakční baterie nezískal, mezitím cenovka dokázala povážlivě klesnout na pouhých 35 500 € (cca 862 650 Kč). Instalace nových baterií do zbylé trojice tedy měla jejich hodnotu výrazně navýšit. Liberecko-jablonecký DP si nakonec autobusy pořídil s cenovkou o zhruba čtvrt milionu za kus vyšší (celkem o 720 000 Kč), než byla bazarová cena před avizovaným možným jednáním o slevě.

Zadávací řízení na jejich koupi podobně jako v případě kloubového elektrobusu objednaného na podzim budí otazníky ve vztahu k bateriím. DPMLJ ve specifikaci jednoznačně uvádí, že pokud budou předmětem dodávky elektrobusy vyrobené před rokem 2020, musí dodavatel zajistit výměnu jejich baterií. Vůbec přitom není (a ani v rámci doplňujících dotazů nebyla) řešena varianta, kdy sice vozidla jsou starší (v tomto případě z roku 2016), ale v mezičase již k výměně baterií (v roce 2023) došlo. Pokud by měla být smlouva a specifikace plněna doslova (i s ohledem na to, že zadavatel předmětnou pasáž v podmínkách zvýraznil), měl by dodavatel přikročit nyní k další výměně a dodat baterie zcela nové.

V požadovaných parametrech se ex-tamperské elektrobusy do zadávacích podmínek přesně vešly. Již nastíněná nízká kapacita baterií je i tak vyšší, než byl požadavek DPMLJ, který by se spokojil i s pouhými 180 kW, tedy s kapacitou baterií na úrovni před 15 lety. Bez obtíží bylo vyhověno i požadavku na min. 32 míst k sezení (vozy mají sedaček 35 a 43 míst k stání) a třídveřové provedení,

u nějž s ohledem na absenci upřesnění šířky dveří nehraje roli, že jsou první dveře „Finů“ pouze jednokřídlé.

Pohon budou zajišťovat trakční motory přímo v nábojích kol (použita je náprava ZF AVE130), elektrická výzbroj pochází od Medcomu. Součástí je také klimatizace salónu cestujících (Konvekta UL500 EM). Vedle standardizované přípojky CCS2 by měla vozidla disponovat také nabíjecím pantografem SCHUNK (pětipólovým).

Url: Do Liberce dorazily ojeté elektrobusy z Finska