

# Do ulic Tábora vyjely elektrobusy Solaris Urbino 12 electric

16.01 2025 20:16, Libor Hinčica, Ostatní

Táborská městská doprava se začíná pozvolna elektrifikovat. Místní dopravce COMETT PLUS zařadil do provozu první z osmi elektrobusů, jež obdržel krátce před koncem roku od Solarisu na základě veřejné soutěže, která byla ukončena v únoru 2024.

Tábor s přilehlými městy Planá nad Lužnicí a Sezimovo Ústí se měl dočkat podle plánů z 80. let trolejbusové dopravy, přičemž s projektováním se nepřestalo ani po roce 1989, byť řada tezí, jimiž bylo zavádění trolejbusů obhajováno (výstavba nových sídlišť, zvětšení vojenské posádky atp.) pozbyla platnosti. Varianta zavedení trolejbusů vycházela příznivě i v nových ekonomických modelech a podmínkách, jenomže vyhladovělý stát už nebyl ochoten na obdobných infrastrukturních projektech finančně participovat, a tak se celá studie trolejbusů odložila *ad acta*. Město se později stalo jedním z hlasitých propagátorů autobusů na stlačený zemní plyn (CNG), nová éra nejen městské dopravy je ale spojována opět s elektrickým pohonem, a to v podobě elektrobusů.

První elektrobus si místní dopravce COMETT PLUS vyzkoušel krátce v červnu 2011, kdy se ve městě objevil předváděcí vůz SOR EBN 10,5. O dva roky později byl testován ještě menší vůz v podobě jediného vyrobeného vozu svého typu s označením SKD Iveco Stratos E 30. „Dospělý“ 12m elektrobus se v husitské metropoli objevil až v roce 2021, kdy zde byl po dobu čtyř dnů v červnu 2021 zkoušen model Scania Citywide LF nejnovější generace, která však s ohledem na ústup Scanie ze segmentu výroby vlastních autobusů neměla šanci se příliš rozvinout.

V roce 2022 využil dopravce ve shodě s městem možnosti požádat o dotaci z EU na nákup elektrobusů z 28. výzvy Integrovaného regionálního operačního programu, která předpokládala úhradu uznatelných nákladů na pořízení vozů ve výši 70 %. Projekt byl podán na podzim 2022 a k jeho schválení došlo v březnu následujícího roku. Realizace se původně předpokládala do 31. 8.

2024, přičemž předmětem nákupu mělo být celkem 10 vozů, z toho 8 o délce 10 až 12 m a dvou o délce pouze 7 až 9 m. Oproti původním úvahám se však termín plnění projektu posunul, když k vypsání výběrového řízení (rozděleného na dvě části podle délky vozidel) došlo až 23. 11. 2023 a výběr dodavatele se protáhl do konce února 2024.




Elektrická éra v Táboře byla zahájena nikoli autobusy městskými, ale linkovými, když od 1. 12. 2024 vyrazily na linky do Středočeského kraje autobusy Iveco Crossway LE ELEC. (foto: Vojtěch Povolný)

Soutěž na dodávku dvou kratších autobusů přilákala pouze jediného účastníka – společnost TBS Truck Bus Servis, která je dealerem značky Iveco Bus. Ta nacenila dvojici malých vozů na 13,72 mil. Kč, avšak k podpisu smlouvy se nepropracovala, neboť z výběrového řízení byla pro nesplnění zadávacích podmínek vyloučena (konkrétně neuvedla garanci dojezdu na jedno nabití a výslovně odmítla záruku v délce 60 měsíců na celé vozidlo).

V případě části na dodání vozů o délce 10–12 m se sešly nabídky tři – od Solarisu (Bus & Coach ve spojení s českou filiálkou Solaris Czech), od SORu Libchavy a opět od TBS Truck Bus Servis. Poslední jmenovaný účastník předložil nejvyšší cenu (99,2 mil. Kč), nicméně jeho nabídka nemohla být opět ani hodnocena pro téže nesplnění podmínek jako v případě elektrických midibusů, a tak se souboj odehrál jen mezi producenty z Libchav a z Bolechowa. Úspěšnější byl v klání polský výrobce, který nabídl dodávku za částku 92 527 736 Kč (11,565 mil. Kč), zatímco SOR nacenil své vozy na 97,840 mil. Kč (12,23 mil. Kč). Přes cenový rozdíl se mohl SOR teoreticky k vítězství ještě propracovat přes další kritéria (cena měla váhu 70 %), avšak i v nich podal lepší nabídku Solaris, takže posbíral v součtu 97,80 bodů, zatímco SOR jen 89,70.

Jelikož dotace počítala s deseti vozidly a uzavřít smlouvu se podařilo pouze na osm, vypsal v březnu 2024 COMETT PLUS znovu soutěž na zbylé dva vozy. Po dohodě ale došlo k úpravě poptávaného modelu tak, že bylo rezignováno na pořízení elektrických midibusů (7–9 m), a namísto nich byly poptány opět delší vozy s rozsahem od 10 do 12 m. Nabídky se tentokrát sešly pouze dvě, znovu od tandemu Solaris a SOR.

Nabídkové ceny poněkud stouply, když Solaris nacenil jeden vůz na 12 607 801 Kč a SOR na 12 550 000 Kč. Ani v tomto případě ovšem nebyla jediným hodnoticím kritériem nabídková cena a při zohlednění dalších hodnoticích kritérií se podařilo nakonec urvat Solarisu vítězství o tři setiny bodu – v součtu nasbíral 99,46 bodů, zatímco SOR 99,43.

První zkušenosti s elektrobusy – pomineme-li již zmíněné několikadenní testování vybraných modelů v minulosti – začal Tábor sbírat od 1. 12. 2024, nikoli však s elektrickými Urbiny, ale s autobusy Iveco Crossway LE ELEC, které si pořídil pro provoz na linkách č. 453 (Tábor – Ratibořské Hory – Mladá Vožice – Vlašim) a 455 (Tábor – Hlasivo – Mladá Vožice – Postupice – Benešov), tedy pro linkovou dopravu. Pomineme-li přechodné nasazování elektrobusu SOR EBN 10,5 na jesenickou linku na Ovčárnu, šlo o první nasazení elektrobusů do meziměstské dopravy v ČR, a současně o premiéru elektrického Crosswaye od Iveca u nás. Zatímco městské autobusy jsou financovány z prostředků EU, v případě těch linkových pokryl veškeré náklady na vozidla přímo dopravce COMETT PLUS, avšak zvýšené vstupní investice jsou dopravci kryty v rozpočítaných kompenzacích za provoz veřejné dopravy ze strany Středočeského kraje (který se pak finančně vyrovnává ještě s krajem Jihočeským). K zadání veřejné zakázky COMETTu došlo tzv. napřímo po předchozím uveřejnění záměru v Evropském věstníku s tím, že jde o zakázku tzv. malého rozsahu a pilotní projekt testování chování a vlastností elektrobusů v linkové dopravě, které by měly *„zvýšit spokojenost cestujících s kvalitou poskytovaných služeb, zvýšit konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy ve vztahu k individuální automobilové dopravě, propagovat turistický ruch, prosazovat ochranu životního prostředí, úspory energií a bezpečnost dopravy, a podporovat kvalitu života ve Středočeském kraji.“*




První nasazení autobusů Urbino 12 electric je datováno 20. 12. 2024. Prozatím vyrazily do provozu jen tři vozy z osmi. Po ostravských elektrobusech jde o další vozy dodané napřímo Solarisem bez participace Škody Electric, a tedy vybavené elektrickou výzbrojí od Medcomu. (foto: Václav Jůza)

Elektrické low entry Crosswaye využívají vybudovaného nabíjecího zázemí v areálu garáží dopravce, kde vzniklo celkem 12 nabíjecích míst umožňujících nabíjení výkonem až 200 kW (na jedno místo). Uvedená stání pro tzv. pomalé (noční) nabíjení byla vybudována nejen pro potřeby oněch sedmi pionýrů, z nichž každý disponuje 7 bateriovými boxy o kapacitě elektrické energie 485 kWh, ale také pro potřeby městských elektrobusů od Solarisu, které dorazily do města koncem listopadu a počátkem v počtu prvních osmi objednaných kusů, dodání zbylých dvou se předpokládá do konce února letošního roku. Vzhledem k tomu, že doba nabíjení jednoho elektrobusu se pohybuje kolem 3–4 hodin, přičemž se počítá i s dobíjením během dne, není v současné době zapotřebí, aby každý z elektrobusů (celkem jich tedy bude na konci února 17) musel mít svou vlastní nabíječku. Současné řešení nabíjecích míst každopádně počítá s tím, že by mělo být možné relativně snadno navýšit počet nabíjecích stojanů o dalších 8 (tj. celkově na 20). Doplňme, že napájení trafostanice je zajišťováno skrze uzavřenou lokální distribuční síť společnosti C-energy, která přestavěla na výrobu elektřiny někdejší teplárnu v Plané nad Lužnicí.

Prozatím byly do provozu s pasažéry zařazeny tři z osmi Urbin 12 electric (registračních značek EL1 30CZ, EL1 31CZ a EL1 33 CZ), jež byly vypraveny do provozu už 20. 12. 2024 na linky čísel 30 (Zárybničná Lhota – Větrovy) a 21 (Náchod – Čekanice; v případě posledního jmenovaného vozu). S ohledem na turnusy řidičů se mohou vozidla vyskytovat prakticky na všech linkách MHD, na nichž se objevují vozy standardní délky, nicméně prozatím se elektrobusy točí na turnusech zahrnující jen

výše jmenované dvě linky, přičemž denní kilometrické proběhy jsou nízké a činí pouze 170 km (oběh 2B), 183 km (oběh 3B) a 196 km (oběh 3C).

Postupné zařazování nových elektrobusů povede k odstavení nejstarších plynových vozů, a to včetně jediného místního vozu Iveco Citelis 10,5M či posledního z (dříve čtyř) autobusů SOR NBG 12.

Url: Do ulic Tábora vyjely elektrobusy Solaris Urbino 12 electric