

DP Karlovy Vary vypsal soutěž na 20 linkových autobusů

07.04 2024 18:53, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. (DPKV) vypsal dne 5. 4. 2024 výběrové řízení na obnovu vozového parku linkových autobusů. Celkem shání 20 vozů ve třech různých konfiguracích, přičemž poptává i vozidla s hybridním, resp. přesněji řečeno mild-hybridním pohonem.

DPKV je v oblasti zajišťování linkové dopravy aktivní dlouhodobě, perimetr obslužnosti v bezprostředním okolí Karlových Varů se však od 1. 1. 2024 povážlivě rozrostl, když došlo ke změně organizace linkové dopravy v nejmenším z českých krajů (co do počtu obyvatel) a DPKV převzal provoz ve třech z šestí oblastí kraje. Dopravce Pechočiaková-ZEPRA (zajišťuje nadále provoz v oblasti Bochovska), Cvinger bus (oblast Toužimsko) a VV autobusy (Žluticko) zachránila před pohlcením jejich teritorií ze strany DPKV evropská legislativa chránící malé podnikatele. Zbylé subjekty provozující dříve linkovou dopravu v kraji žádnou ochranu vzhledem ke své velikosti neměly a kraj mohl přikročit k přímému zadání dopravní obslužnosti DPKV na základě tzv. vertikální spolupráce.

Ta je upravena legislativou EU a transponována do legislativy národní, přičemž umožňuje (vždy v individuálně posuzovaných případech) přímé zadání veřejných zakázek takové právnické osobě, která je zadavatelem ovládána (v orgánech DPKV jsou nominováni zástupci kraje), její vlastnická struktura nezahrnuje jiné (spolu)majitele než veřejné zadavatele (v případě DPKV je jediným vlastníkem společnosti město) a u nichž min. 80 % činnosti představují výkony pro veřejné zadavatele (v případě DPKV provozujícího MHD v Karlových Varech na účet města a část linkové dopravy v kraji byla tato podmínka bez obtíží rovněž splněna).



V prosinci 2023 odstavený autobus Irisbus Crossway LE 12M ev. č. 136 pózuje na fotografii ve městě Abertamy, v němž dnes žije necelých 900 obyvatel, což z něj dělá 25. nejmenší město v ČR. (foto: Vojtěch Povolný)

Formálně Rada Karlovarského kraje posvětila smlouvu o spolupráci s DPKV až 11. 12. 2023, Rada města Karlovy Vary následovala o dva dny později. Tímto již ryze symbolickým aktem nestálo nic v cestě k tomu, aby DPKV od 1. 1. 2024 mohl na své bedra dopravu převzít. Kraj, jenž se chlubil revolucí, avšak ve skutečnosti k žádným zásadním úpravám, jež by skutečně veřejnou dopravu vylepšovaly, nepřistoupil, postavil do popředí změn nákup 170 nových autobusů, které dopravcům od 1. 1. 2024 pronajímá. 61 autobusů představuje typ SOR ICNG 10,5, dalších 109 kusů reprezentuje upravené dodávky Iveco Daily (First FCLLI CNG) z produkce slovenského Rošera. Drtivou většinu těchto autobusů převzal pod svou správu DPKV, pouze 30 vozů (9 ks SOR ICNG 10,5 a 21 ks First FCLLI CNG) bylo rozděleno mezi trojici výše zmíněných dopravců ze Žluticka, Toužimska a Bochovska. Kromě těchto 170 autobusů však bylo v případě DPKV umožněno nasazovat do provozu nadále i několik kapacitnějších vozů, jež byly dopravcem pořízeny dříve a jež splňují požadavky definované krajem na výbavu a stáří. Právě část těchto autobusů se rozhodl DPKV nahradit, když vypsal počátkem dubna 2024 výběrové řízení na dvě desítky vozů.

Výběrové řízení je rozděleno do třech částí, přičemž zájemci mohou podávat nabídky libovolně do kterékoli části (tedy do jedné, do dvou či do všech tří). Konkrétně by rád DPKV zakoupil šest nízkopodlažních (resp. částečně nízkopodlažních) třínápravových autobusů „s hybridním pohonem“ o délce max. 14,5 m a s min. 60 sedadly pro cestující, dále sedm vozů o max. délce 12,5 m s min. 45 sedadly pro cestující a dalších sedm vozů o identické délce a obsaditelnosti, avšak rovněž „hybridních“. Slovo *hybridní* dáváme záměrně do uvozovek, neboť z požadované konfigurace – výkon elektromotoru musí činit min. 20 kW a v kapacita baterie alespoň 1 kWh – vyplývá, že ve skutečnosti

hodlá dopravce zakoupit autobusy s tzv. mild-hybridním modulem, který nikdy (na rozdíl od skutečného hybridu) nezajišťuje sám jízdu pouze na elektromotor.

Nastavení těchto podmínek současně prozrazuje, že se DPKV příliš nepoučil z diskutabilního výběrového řízení na dodávku městských autobusů z konce roku 2023 (tuto soutěž po zprávách v médiích následně zrušil a upravenou publikoval v lednu 2024) a opět si nepohlídal (anebo naopak až příliš dobře pohlídal, záleží na motivech) aktuální produkci vozidel na trhu a jejich technické možnosti.



Autobus Iveco Crossway LE CITY 12M ev. č. 150 z roku 2015 odpovídá sice městskému provedení, avšak objevuje se i na spojích linkové dopravy. (foto: Vojtěch Povolný)

V případě třínápravových částečně nízkopodlažních vozidel s (mild-)hybridním pohonem jsou momentálně na evropském trhu k dispozici tři zástupci – Iveco Crossway LE LINE 14,5m, MAN Lion's Intercity LE 14 a Setra MultiClass 518 LE. Poslední jmenovaný výrobce je ale vyřazen s ohledem na požadovanou max. délku. Zatímco DPKV uvádí striktně max. 14,5 m, „pětistovková" low entry Setra je o celé 2 cm delší (14,52 m), čímž z klání vypadává. MAN se svým Intercity LE sice délku splní (14,435 m), ale propadne v oblasti požadavků na (mild-)hybridní pohon. DPKV totiž jasně uvádí použití baterií o kapacitě 1 kWh a elektromotoru o výkonu min. 20 kW, MAN Lion's Intercity LE ale disponuje (u všech délkových variant) zásobníkem elektrické energie v podobě superkondenzátorů o kapacitě elektrické energie 40 Wh a elektromotorem s výkonem 12 kW. U mild-hybridního pohonu přitom není kapacita elektrické energie zvoleného zásobníku (baterie či superkondenzátorů) směrodatná, protože nemá žádný vliv na funckionalitu systému (s ohledem na jeho veskrze pomocné funkce). Výsledná kapacita elektrické energie je jen „náhodným číslem" vycházejícím ze zvoleného řešení ze strany výrobců, kteří se snaží nalézt určité optimum ve vztahu k požadovanému výkonu a k fyzikálním vlastnostem zásobníků (v úvahu je nutné vzít různá chemická

složení bateriových článků a z toho vyplývající různé hloubky vybití/nabití a počet nabíjecích/vybíjecích cyklů). Obdobně není ze stejných důvodů vypovídající ani výkon pomocného elektromotoru.

Šťastným výhercem se tak může při definovaných podmínkách stát pouze Iveco Bus se svým 14,5m Crosswayem LE, protože jako jediné používá baterie s kapacitou elektrické energie 1 kWh a elektromotor s vyšším výkonem (25 kW). Výše popsané platí rovněž pro část na dodávku mild-hybridních vozů o délce max. 12,5 m. Této části by se sice již mohl účastnit i Daimler Buses se svou Setrou MultiClass 515 LE, jenomže ani Daimler nepoužívá elektromotor s výkonem min. 20 kW, ale pouze 14kW motor.

Odhadovaná cena veřejné zakázky, jež má být hrazena z vlastních zdrojů dopravce, činí 130,9 mil. Kč, z toho 46,2 mil. Kč je vyhrazeno na šest autobusů o délce 14,5 m (tj. 7,7 mil. Kč/vůz), 40,6 mil. Kč by měl spolknout nákup sedmi standardních dieselových vozů (5,8 mil. Kč/vůz) a 44,1 mil. Kč je vyhrazeno na mild-hybridní autobusy (6,3 mil. Kč/vůz).

Hodnoticími kritérii veřejné zakázky jsou cena (80 %) a doba dodání, která je maximálně stanovena na 275 dnů od podpisu smlouvy (tedy cca 9 měsíců), přičemž nabídnutí delší dodací lhůty je důvodem k vyloučení z tendru, kratší je naopak hodnocena bez ohraničení zespodu, což může poskytnout značnou výhodu případně už připraveným hráčům. U autobusů je požadována záruka v délce 24 měsíců a životnost v linkové dopravě min. 12 let. Garance provozuschopnosti po dobu záruky je stanovena na 85 %. Součástí výbavy mají být USB porty pro nabíjení mobilních zařízení pro cestující (na celý vůz – bez ohledu na délku – se nicméně DPKV spokojí jen s šesti kusy), kamerový systém, systém počítání cestujících, klimatizace salónu pasažérů atp. Vozidla mají být dvoudveřová s tím, že první dveře mohou být užší (připuštěna je min. šířka 800 mm). Druhé dveře, u nichž bude situována plošina pro invalidy, musí mít min. šířku 1 200 mm.

Závěrem už jen doplňme, že lhůta na podání nabídek do této napínavé soutěže končí 10. 5. 2024.

Url: DP Karlovy Vary vypsal soutěž na 20 linkových autobusů