

Nové autobusy pro DP hl. m. Prahy

03.08 2021 19:45, Libor Hinčica, Autobusy

Pražský DP vypsal výběrová řízení na dodání až 253 nových autobusů, jež mají být všechny vybaveny dieselovým pohonem. Cílem české metropole je do budoucna nakupovat převážně nízkoemisní a bezemisní vozidla (hybridní autobusy, parciální trolejbusy, elektrobusy a vodíkové autobusy), nelze ale zapomínat na to, že nemalá část autobusů má být nadále poháněna naftou, přičemž je nutné při obří flotile pražského DP počítat s nutností průběžné obnovy i rezervou (min. čtvrtina autobusů by měla být i v budoucnu neelektrická, aby bylo možné pokrývat potřeby provozu MHD i v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie).

Vypsány byly celkem tři soutěže, a sice na dodávku 143 článkových vozů, 100 sólo a 10 autobusů, jež dopravce pojmenoval ve shodě se standardy PID jako kategorii Sd+ (Standard+), což jsou vozidla délky od 14,1 do 17,0 m. Výběrová řízení počítají s uzavřením rámcových smluv, takže pražský DP není povinen odebrat celé množství vozidel. Zatímco u autobusů článkových a sólo je podmínkou 100% nízkopodlažní provedení, v případě autobusů Sd+ je možné přijít i s nabídkou vozidla částečně nízkopodlažního (LE; low entry). To vychází z reality trhu, neboť 100% nízkopodlažní vůz v dané délkové kategorii nabízí momentálně jen MAN (a to navíc jako výběhový typ).

Všechny autobusy mají být dle zadávací dokumentace vybaveny klimatizací salónu cestujících, vnějším a vnitřním kamerovým systémem, uzavřeným stanovištěm řidiče s chladničkou na pití, sedadly s čalouněním a koženkovým potahem atd. Sólo autobusy musí být musí disponovat motorem o min. výkonu 200 kW, kloubové 240 kW a vozy kategorie Sd+ 220 kW. Garantovaná životnost vozidel v městském provozu musí být min. 144 měsíců, tedy 12 let (při najetí 60 000 km ročně).

Jediným kritériem hodnocení nabídek je cena. Ta je složena z více částí (zahrnuje i testovací sadu odbavovacího a informačního systému, sadu servisního vybavení či cenu za hodinovou sazbu podpory odbavovacího a informačního systému), nicméně největší roli bude mít v konečném součtu pochopitelně hodnota samotného vozidla.

Technické požadavky jsou poměrně benevolentní a v podstatě jen kopírují Standardy kvality Pražské integrované dopravy (PID). Například u kteréhokoli z poptávaných modelů se dopravce spokojí s vozidlem, které bude mít pouze dvě sedadla dostupná z úrovně nízké podlahy (fakticky však všichni výrobci nízkopodlažních autobusů nabízejí více). Počet míst k sezení je omezen na 25 až 35 u sólo vozu, 35 až 45 u článkového autobusu a u vozu kategorie Sd+. Do tohoto výčtu jsou započítávána i sklopná sedadla (jediným omezením je, že jich nesmí být více než 15 % z celkového počtu sedaček). Autobusy kategorie Sd+ by měly být využívány v budoucnu na lince AE (Airport Express), čemuž má odpovídat také jejich vnitřní výbava. Pod stropem vozidla se mají na obou stranách nacházet police na zavazadla a v nízkopodlažní části má být umístěn regál, jenž umožní uložení až 15 zavazadel (s definovaným rozměrem a hmotností). Vozidly kategorie Sd+ v podobě autobusů Crossway LE CITY 14,5m nedávno posílil provoz autobusů k letiště i brněnský DP. Lze očekávat, že také v pražském tendru bude čtrnácti a půl metrový Crossway jedním z favoritů tendru.

Autobusy kategorie Sd+ musí mít troje dveře, stejně jako 12m vozy. 18m autobusy mají být vybaveny čtyřmi dveřmi. To je zásadní rozdíl oproti dřívějším tendrům, kde SOR Libchavy vítězil s vozidly řady NB s vyšším počtem dveří. Na druhé straně však požadavky výběrového řízení neznamenají, že by byly modely SOR NB 12 a SOR NB 18 vyřazeny ze hry, protože Standardy kvality PID připouštějí mít první dveře užší a oba typy autobusů se vyrábějí i ve variantě s nižším počtem dveří. Výrobce SOR Libchavy ovšem už dříve avizoval, že by měla být produkce autobusů NB (a trolejbusů TNB) ukončena. Vzhledem k tomu, že z rámcové smlouvy lze čerpat plnění po dobu pěti let, je vysoce nepravděpodobné, že by výběhový typ, jenž se stal v průběhu posledních deseti let synonymem pražského městského autobusu, ve výběrovém řízení figuroval.

Zajímavý je požadavek na lakování, kde si dopravce ponechává možnost lakování jak do současného barevného schématu DPP, tak do barev, které vzešly z tolik diskutovaného nového návrhu barev vozidel PID.

Nabídky se mají do všech tří soutěží předkládat do 30. 8. 2021. Můžeme předpokládat, že vlivem doplňujících dotazů dojde k posunu termínu. DP hl. m. Prahy hodlá vynaložit za nákup autobusů takřka 2 mld. Kč. Odhadovaná hodnota kontraktu na sólo vozy je 600 mil. Kč, na článkové 1,144 mld. Kč a na vozy kategorie Sd+ 70 mil. Kč. Každá z dílčích kupních smluv může zahrnovat minimálně 10 autobusů, na jejichž dodání budou mít vítězové 9 měsíců.

Url: Nové autobusy pro DP hl. m. Prahy