

Olomouc vypsala výběrové řízení na až 40 elektrobusů

11.03 2026 18:53, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik města Olomouce (DPMO) hodlá doplnit svůj dosud jediný elektrobus SOR NS 12 electric z roku 2018 (ev. č. 501) o dalších min. 20 vozidel, z toho desíti o délce cca 12 m a desíti článkovými. Další dvacítku elektrobusů (tentokrát s rozdělením na 15 standardních a pět kloubových) může navíc pořídit dopravce v případě uplatnění opčního práva. Kromě elektrobusů pak hanácká metropole shání také deset dieselových autobusů standardní délky.

Výběrové řízení bylo vypsáno dne 2. 3. 2026 a na podání nabídek byla stanovena fakticky minimální lhůta – do 6. 4. 2026. Soutěž byla rozdělena na dvě části – na dieselové autobusy a elektrobusy, přičemž hodnocení každé z nich bude probíhat samostatně a zájemci o účast mohou participovat i jen ve vybrané části. Zadavatel přitom nikterak neomezuje účast zahraničních účastníků, což na poměrně rozsáhlém trhu elektrobusů dává teoreticky šanci účastnit se většímu počtu subjektů. Na druhé straně je ale nutno říci, že zde jsou i určité omezující podmínky, a to v oblasti technické kvalifikace.

Zatímco u dieselových autobusů požaduje zadavatel doložení realizace dvou kontraktů v posledních třech letech, z nichž bude z každého vyplývat dodání alespoň pěti dieselových vozů standardní délky (celkem tedy 10 autobusů), u elektrobusů požaduje zadavatel doložení celkem čtyř referenčních zakázek – dvou pro standardní vozy a dvou pro článkové vozy, přičemž v každé z nich musí být doloženo min. 10 elektrobusů (dohromady jde tedy o min. 40 ks).

Takové nastavení podmínek je poměrně nezvyklé, protože zadavatelé jen málokdy žádají, aby byl v referencích dokládán stejný počet vozidel, jako má být předmětem koupě (navíc při zohlednění opce, kterou ani nemusí dopravce využít, nemluvě o tom, že u článkových vozů zadavatel požaduje doložení referencí na více vozů, než hodlá pořídit). Nejde přitom o jejich benevolentnost, ale

o pragmatičnost, neboť přiměřenost nastavení kvalifikace patří mezi nejčastější předmět sporů u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. V případě olomouckého tendru je zvolenými požadavky na reference fakticky vyloučena možnost účasti SORu Libchavy (a to i ve spojení se Škodou Electric), protože ten dosud dodal jen osm článkových elektrobusů standardní délky pro Kladno a zakázka pro Košice realizovaná v kooperaci s plzeňským výrobcem dosud nebyla dokončena. Přestože figuruje na trhu jistě dost dalších subjektů, které by dokázaly uvedené podmínky splnit (z „velkých hráčů“ prakticky všichni), je přece jen omezení českého dodavatele zarážející. Přitom nemohou panovat pochybnosti o tom, že jsou v Libchavách schopni takové plnění realizovat.

Podíváme-li se na očekávání olomouckého DP ve vztahu k technickým parametrům, tak v případě dieselových autobusů jsou požadovány vozy o délce 11,5–12,3 m, které pojmou alespoň 80 cestujících, z toho 24 sedících. Požadovaná životnost je stanovena na pouhých 13 let. Motor musí mít výkon alespoň 180 kW, přičemž motorový prostor má být vybaven samozhášecím systémem. Vozidla mají být třídveřová, klimatizovaná a vybavená tzv. alkoholovým zámkem, který detekuje alkohol v dechu řidiče.

Z hlediska požadované výbavy jsou obdobné podmínky – včetně garantované životnosti na úrovni 13 let – stanoveny shodně také pro 12m a 18m elektrobusy. Délka u článkových vozů je ohraničena na 17,0–18,2 m, což mimochodem opět znemožňuje účast SORu, jenž vyrábí kloubové vozy o délce 18,75 m. Obsaditelnost je stanovena na 75 osob pro sólo vozy (z toho 24 sedících) a 105 pro článkové (z toho 40 sedících). Na rozdíl od dieselových vozů zde zadavatel nevyžaduje minimální hodnotu výkonu motoru (resp. motorů) a požadavek omezuje referenčním úsekem Olomouc – Lošov o délce 12 km, na němž musí elektrobusy zvládnout plynulý rozjed na stoupání 9 % a udržet rychlost min. 30 km/h na tomto stoupání na úseku o délce 2 km (při splnění dalších okrajových podmínek).

Samozhášicí zařízení má být dodáno i pro elektrobusy, tentokrát nikoli pro motorový prostor, ale pro bateriové boxy. U baterií požaduje dodavatel garanci v délce 8 let, přičemž delší doba je v rámci hodnoticích kritérií zohledněna vyšším počtem bodů (viz dále).



Vozový park olomoucké autobusové městské dopravy je postaven výhradně na vozech značky Solaris Urbino. Jedinou výjimku představuje elektrobus SOR NS 12 electric. (foto: Libor Hinčica)

Z hlediska nabíjení se předpokládá použití standardizovaného nabíjení systémem *OppCharge*. Ten má zásadní výhodu – v podstatě neomezený dojezd elektrobusů díky pauzám na nabíjení. Ostatně DPMO očekává, že elektrobusy budou denně jezdit až 20 hodin. Během deseti minut na nabíjecích stáních má být možné dosáhnout při nabíjení výkonem 300 kW navýšení kapacity elektrické energie baterií o takovou hodnotu, která zajistí prodloužení dojezdu vozidla o dalších 30 km, a to i při využití topení či klimatizace. Jednoduše lze přitom dopočítat, že kapacita elektrické energie baterie během 10 minut při daném výkonu vzroste o cca 50 kWh (reálně s ohledem na chování většiny bateriových managementů a ztráty při nabíjení půjde o hodnotu spíše nižší). Takové množství energie je ale pro článkový vůz při plném využití topení pro splnění požadavku na prodloužení dojezdu o 30 km zpravidla nedostatečné.

Olomouc současně požaduje, aby dojezd na jedno nabití činil min. 120 km u kloubového elektrobusu a 150 km u vozu standardní délky. Nabíjení elektrobusů má probíhat v lokalitách Farmak, Tabulový vrch, Fibichova a v garážích dopravce. Ty budou vybaveny i nabíjecími stanicemi pro nabíjení výkonem až 150 kW. Na vybudování nabíjecí infrastruktury hodlá Olomouc vypsat samostatné výběrové řízení v nadcházejících dvou měsících.

Zaměříme-li se na hodnoticí kritéria, pak u dieselových vozů má nejvyšší váhu cena (80 %) a po 10 % může dodavatel získat za nabídnutí kratší doby dodání u prvních pěti vozů a shodě tak u druhé pětice. Zadavatel přitom předpokládá dodání prvních pěti autobusů (v případě, že bude zadávací řízení ukončeno do června 2026) do 30. 11. 2027 a druhé pětice nejpozději do 30. 6. 2028. Stanovení kritéria „délky dodání“ v této podobě používá olomoucký DP ve svých soutěžích opakovaně a je poněkud s podivem, že dosud nebylo předmětem stížnosti některého z dodavatelů. Chybějící ohraničení lhůty zdola totiž může (v obecné rovině) nahrávat zákulisním dohodám s předem preferovaným dodavatelem, který může mít již rezervován výrobní slot, a tím nabídnout výrazně kratší lhůtu. Distribuce až pětiny bodů na dané kritérium přitom může být rozhodující pro výběr dodavatele.

U elektrobusů je distribuce bodů odlišná. Cena má stále nejvyšší váhu, nicméně tentokrát na úrovni jen 70 %. Kromě pořizovací hodnoty vozidel jsou v ní zahrnuty také náklady na garanční údržbu po dobu 48 měsíců (totéž platí i pro dieselové vozy).

Po deseti procentech mohou získat dodavatelé za celkové náklady na spotřebu elektrické energie (přepočtenou na koruny dle spotřeby na kilometry dle testu SORT-2 a referenčního nájezdu a modelové ceny za kWh elektrické energie).

Posledních 10 % mohou dodavatelé posbírat v kritériu garance životnosti trakční baterie elektrobusu (60 % daného kritéria) a její „kvalitu“ (40 % daného kritéria). Ta je popsána jako zůstatek elektrické energie baterie na konci garanční lhůty (přičemž nesmí klesnout pod 70 %). Není přitom jasné, co zadavatel tímto parametrem v duchu hesla „čím více pruhů, tím více Adidas“ sleduje a jaký z toho pro něj plyne benefit. Pakliže nějaký z dodavatelů dokáže splnit volbou použité technologie (chemického složení) baterií podmínky na časté nabíjení, dojezd i životnost, je naprosto nepodstatné, jaká byla počáteční i konečná hodnota kapacity elektrické energie.

O to více zarážející je, že samotná garantovaná životnost baterií má v rámci celkového hodnocení velmi malou váhu (přepočtem fakticky jen 6 %), která jen sotva zvýhodňuje kvalitnější plnění, vezmeme-li v úvahu, že na trhu jsou dodavatelé, kteří jsou schopni poskytnout záruku přesahující (Olomoucí požadovanou) životnost vozidla na úrovni 13 let. Olomoucký DP přitom vůbec

nezohledňuje, jak velké náklady jsou s výměnou baterií spojené, ba co více, nikde ani nevyžaduje, aby se dodavatel elektrobusů zavázal náhradní baterii poskytnout a nezajímá jej ani, jakou cenovku taková náhradní baterie bude mít. Případné kvalitnější plnění veřejné zakázky se tím paradoxně dostává do nevýhody.

Odhadovaná hodnota zakázky činí 80 mil. Kč za dodání deseti dieselových autobusů a 420 mil. Kč za dodání dvacítky elektrobusů. Samostatně jsou pak vyčísleny také náklady na poskytování servisu po dobu záruky, takže celkový rozpočet části na dieselové vozy je stanoven na 92 458 000 Kč a na elektrobusy na 471 906 000 Kč. Nákup elektrobusů bude spolufinancován z prostředků EU, konkrétně z programu TRANSGov, z nějž se podařilo zajistit 210 mil. Kč. Dodávky elektrobusů se očekávají mezi dubnem až listopadem roku 2028.

Url: Olomouc vypsala výběrové řízení na až 40 elektrobusů