

Ostrava vypsala soutěž na až 6 kloubových trolejbusů

05.02 2023 10:02, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní podnik Ostrava a. s. vypsal dne 3. 2. 2023 výběrové řízení na dodání až 6 kloubových trolejbusů. Zájemci mohou nabídky podávat do 6. 3. 2023.

Zájem pořídit nové kloubové trolejbusy avizovala Ostrava dlouhou dobu dopředu, přičemž v rámci snahy o získání relevantních informací přikročil Dopravní podnik Ostrava i k oslovení vybraných dodavatelů v rámci tržních konzultací, které svým pojetím směřovaly ke snaze zadavatele odhadnout hodnotu poptávaných vozidel. Technický popis byl ovšem svým rozsahem velmi fádní, což se projevilo ve skutečnosti, že z oslovených subjektů měl mít pouze jediný odvahu vyřknout odhadovanou hodnotu vozidla (přičemž jím uvedená cena 12 mil. Kč byla ale mimo realitu trhu).

V rámci předběžných konzultací se DPO obrátil na celkem sedm subjektů působících na trhu, z nichž však tři byly přímo součástí skupiny Škoda (Škoda Electric, Ganz-Skoda Electric, Škoda Ekova), dva na českém trhu výhradně kooperující se skupinou Škoda (Iveco Czech Republic, Solaris Bus & Coach), jeden částečně spolupracující se skupinou Škoda (SOR Libchavy) a pouze jeden stojící zcela mimo dosah plzeňského samoděržaví (TRAM FOR ENVI), čímž si čtenář může udělat asi sám nejlépe představu o zdravotní kondici tržního prostředí u nás.

Dopravní podnik Ostrava nakonec odhadl hodnotu zakázky na 90 mil. Kč (bez DPH), tedy 15 mil. Kč za vozidlo. Cena ovšem není jediným hodnoticím kritériem, v rámci posouzení nabídek bude mít váhu 85 %. Dalších 10 % získají uchazeči za vybrané technické parametry, 5 % pak za výhodnost servisních podmínek. V rámci technických parametrů DP hodnotí převážně body týkající se obsaditelnosti a uspořádání interiéru. Konkrétně je poměřováno, kolik sedadel je přístupno přímo z úrovně nízké podlahy (tedy bez podesty), kolik z těchto sedadel je sklopných a jaká je celková obsaditelnost trolejbusu. Dále je hodnoceno umístění prostorů pro nástup vozíčkářů (zda jsou pouze

u druhých dveří, či u druhých a třetích, kdy je preferována verze pouze v přední části vozu), rozměr pneumatik a šířka jednoho křídla předních dveří pro nástup cestujících, kdy je poněkud bizarně odstupňován bodováním rozdíl pouhých 5 cm (přičemž tento bod má při přepočtení na celkové hodnocení ne nezanedbatelnou váhu 2 %).



Kromě kloubových trolejbusů využívá Ostrava i trolejbusy o délce 15 m. Na snímku vidíme prototyp trolejbusu Solaris Trollino 15 AC ev. č. 3601 při setkání s menším sourozencem o 12m délce (Trollino 12 AC) ev. č. 3702 u zastávky Sokola Tůmy v květnu 2022. Oba trolejbusy pocházejí z roku 2003. (foto: Libor Hinčica)

Ze zvolené formulace v technických požadavcích přitom vyplývá, že první dveře mohou být teoreticky řešeny i pouze jako jednokřídlé (o šířce min. 650 mm), avšak v takovém případě je nutné zabezpečit, aby řidič při výstupu měl možnost zabránit vstupu na stanoviště cestujícím (tj. po otevření dveří kabiny je nutné přepažit prostor mezi salónem cestujících a pracovištěm řidiče). Dále ovšem dopravce tuto možnost zase zavrhuje, protože požaduje samostatné ovládání každého z křídel předních dveří i osvětlení pouze otevřeného křídla dveří, z čehož naopak vyplývá, že musí být použita křídla dvě.

Trolejbusy mají mít minimální celkovou obsaditelnost 120 osob, garantovaná životnost v provozu má být min. 15 let. Požadováno je pouze jednomotorové provedení trolejbusu bez specifikace umístění pohonné jednotky na nápravě.Dodávky trolejbusů mají být rozděleny do tři části, kdy první dva vozy mají být předány do 17 měsíců od podpisu smlouvy, další dva do 18 měsíců od podpisu smlouvy a poslední dva na základě písemná objednávky, což znamená, že jsou předmětem opce, kterou DPO může a nemusí využít.

V současné době má DPO sedmnáct trolejbusů, jež jsou považovány jako vozidla s vyšší přepravní kapacitou. Jde konkrétně o čtyři trolejbusy Solaris Trollino 15 AC z let 2002 až 2006 (ev. č. 3601 až

3604), jeden trolejbus Solaris Trollino 18 AC z roku 2005 vybavený dieselagregátem (ev. č. 3801), prototyp trolejbusu SOR TNB 18 z roku 2009 (ev. č. 3951) a 11 jedenáct trolejbusů Škoda 27 Tr (s karoserií od Solarisu) z let 2009 až 2018 (ev. č. 3802 až 3812), z nichž posledních osm (dodávky z let 2015 a 2018) jsou vybaveny superkondenzátory, které umožňují regulovat proudový odběr a krátkou jízdu vlastní silou mimo trolejové vedení. V nyní vypsaném výběrovém řízení ovšem DPO superkondenzátory už nepožaduje, současně ale nechce ani žádnou formu bateriového pohonu.

Url: Ostrava vypsala soutěž na až 6 kloubových trolejbusů