

Škoda ovládla soutěž na 91 trolejbusů pro Vilnius

24.04 2023 18:17, Libor Hinčica, Ostatní

Budoucnost trolejbusové dopravy v hlavním městě Litvy bude nadále spojena s trolejbusy značky Škoda. Město, jež je dnes poslední velkou Mekkou vozů 14 Tr, se potýkalo v posledních letech s pomalou obnovou vozového parku, která byla provázena i úvahami o možné likvidaci místního trolejbusového provozu. Tomu město samotné nahrávalo tím, že zavedlo například expresní autobusové linky, jež byly (a stále jsou) ve většině trasy vedeny v souběhu s linkami trolejbusů, načež bylo možné mávat statistkami o snižujícím se počtu pasažérů v trolejbusové dopravě.

Ekonomické analýzy nicméně později prokázaly, že je pro Vilnius nejvýhodnější pokračovat s trolejbusy, přesněji řečeno s trolejbusy parciálními. Primárně přitom nebylo motivem využít baterií pro rozšíření akčního rádiusu trolejbusů, ale možnost eliminace trolejového vedení ve vybraných úsecích v centru města (poněkud paradoxně těch nejvíce zatížených). Každopádně současný trolejbusový provoz – byť přeplněný zastaralými vozy 14 Tr, z nichž stáří některých sahá do poloviny 80. let – jasně demonstroval, jak „blbuvzdorné“ vozidlo trolejbus dokáže být, a to i při omezených investicích do infrastruktury. I při seškrtání rozpočtu na minimum si trolejbusy jezdily městem vesele dál a potvrzovaly, že jsou stále nejlevnější formou elektromobility. Plány na likvidaci tak vystřídaly návrhy na velkou obnovu vozového parku, na němž se měla finančně podíle Evropská banka pro regionální rozvoj (EBRR).

První výběrové řízení bylo vypsáno již v červenci 2022 a i přes obsáhlou dokumentaci bylo svými podmínkami nezvykle otevřené. V září 2022 ovšem byla tato soutěž poněkud překvapivě krátce před

avizovaným termínem podání nabídek zrušena s tím, že se v jejím průběhu mělo ukázat, že je nutné změnit některé zadávací podmínky. K tomu skutečně došlo a v prosinci vyšla soutěž nová. Zatímco původní tendr počítal s dodáním až 101 vozidel, v tom novém se jejich počet snížil na 91, avšak šlo již o pevný odběr. Podmínky zadávacího řízení se ale v mezičase zásadně změnily, stejně jako někteří klíčoví pracovníci vilniuského DP, kteří se na přípravě původního znění zadávací dokumentace podíleli.

Z obnoveného soutěžení se však stala poněkud fraška. Kritéria pro účast ve výběrovém řízení byla nastavena zpočátku tak, že je mohl splnit jen jediný uchazeč, a sice Solaris Bus & Coach, případně Škoda Electric, pokud by nabídla karoserii Solarisu. Ostatně stejný tandem spolu realizoval i prozatím poslední dodávku 41 trolejbusů v roce 2018. Šlo zejména o podmínky na splnění specifických norem (konkrétně UNECE č. 29 a 66), které jsou povinné pro linkové autobusy a které Solaris splňuje díky obojetné homologaci svých vozidel pro městskou i linkovou dopravou, nicméně další výrobci trolejbusů své autobusové městské karoserie těmto normám nepodřizují. Dalším kritériem bylo například prokázání reference na dodání minimálně 50 trolejbusů o délce 12 m vybavených trakčními bateriemi, anebo speciální způsob upevnění bočního opláštění vozidel, které používá na trhu s trolejbusy opět pouze Solaris. Zdálo se, že vše směřuje k vítězství výrobce ze sousedního státu, který ostatně Vilnius zásobil v posledních letech i větším množstvím nových autobusů.



Odstavené trolejbusy Škoda 14 Tr odpočívají ve Vilniusu v červenci loňského roku. Brzy bude podobný pohled minulostí. (foto: Vojtěch Jandásek)

Po připomínkách potenciálních dalších účastníků musel dopravce nakonec ze svých požadavků slevit a vyhodit alespoň ty podmínky, které bily do očí nejvíce. Výsledkem bylo, že se soutěž otevřela dvojici dalších uchazečů. Jedním z nich byl švýcarský HESS, u něhož však nikdo příčetný s reálnou

účastí nepočítal, ostatně výrobce neprojevil zájem o východoevropské teritorium ani v rámci předcházejících tržních konzultací. Tím druhým se stala Škoda Electric, u které tak zůstávalo otázkou, zda zůstane v osvědčeném tandemu z minulosti, tj. ve spojení se Solarisem (takže by otevřením podmínek dopravce vlastně nic neriskoval), anebo dojde ke spojení s jiným dodavatelem karoserie.

Realitou se stala varianta „B“. Škoda Electric přitom už neriskovala přihlášení se s modelem 36 Tr s karoserií turecké Temsy, která se ukázala jako poněkud nešťastná akvizice skupiny PPF, a spojila se na projektu s libchavským SORem. K nastartování sbližování obou výrobců zjevně dopomohly změny ve vedení PPF v květnu 2022, kdy byl vytvořen poradní orgán (fakticky nejvyšší vedení), v němž vedle Jiřího Šmejce a Ladislava Bartoníčka zasedl i Daniel Křetínský – vlastník Energetického průmyslového holdingu, do jehož portfolia spadá přeneseně i SOR Libchavy. Plíživě tak vzniká spojenectví nepředstavitelné finanční síly – majitelka PPF Renata Kellnerová (s rodinou) je považována za nejbohatšího občana ČR, Daniel Křetínský je na čtvrté příčce. Majetek těchto dvou subjektů představuje v součtu okolo půl bilionu korun (což je pro představu čtvrtina ročních příjmů státního rozpočtu celé ČR).

Škoda Electric se tak do výběrového řízení přihlásila nakonec proti Solarisu (více účastníků, jak jsme si vysvětlili, soutěž neměla a ani mít nemohla) a uspěla v něm s modelem 32 Tr. Ten začne být do pobaltské republiky, v níž se skupině Škoda daří i na železnici, dodáván od příštího roku. Ještě v letošním roce pak plánuje Vilnius vypsat další výběrové řízení na 68 trolejbusů, čímž by mělo být možné odstavit z provozu i zbylé vozy 14 Tr, 15 Tr a Trollino 15.

Url: Škoda ovládla soutěž na 91 trolejbusů pro Vilnius