

Trolejbusy do Prahy dodá SOR. Porazil Škodu a HESS

14.01 2022 16:51, Matěj Stach s využitím TZ DPP, Trolejbusy

V pondělí 10. 1. 2022 byla zahájena slavnostně výstavba první novodobé pražské trolejbusové tratě, jež spojí Palmovku s Miškovicemi. Nyní je již jasno i o tom, jaké trolejbusy budou na trase sloužit. Vítězem táhnoucího se výběrového řízení na dodávku 15 článkových trolejbusů se stal SOR Libchavy. Elektrické výzbroje pro trolejbusy dodá pražský Cegelec.

Poslední nový trolejbus pro Prahu byl dodán v roce 1960, a to v podobě modelu Škoda 8 Tr. Těch bylo do československé metropole dodáno od roku 1959 celkem 35 (ev. č. 470–504, po přečíslování 9470–9504), přičemž není bez zajímavosti, že Praha původně o trolejbusy s okřídleným šípem ve znaku nestála a domáhala se dodávek trolejbusů Tatra 400, potažmo nového typu T 401, k jehož plánované sériové výrobě v závodě pražské Avie nikdy nedošlo. Ačkoli existovaly jisté úvahy o možném nákupu dalších vozidel a v otázce zachování trolejbusové dopravy v Praze se angažovala v roce 1968 i Škoda Ostrov, když ve městě prezentovala jeden z vozů 9 Tr, žádné další trolejbusy po roce 1960 již nakoupeny nebyly a v říjnu 1972 byl provoz trolejbusů definitivně zastaven.



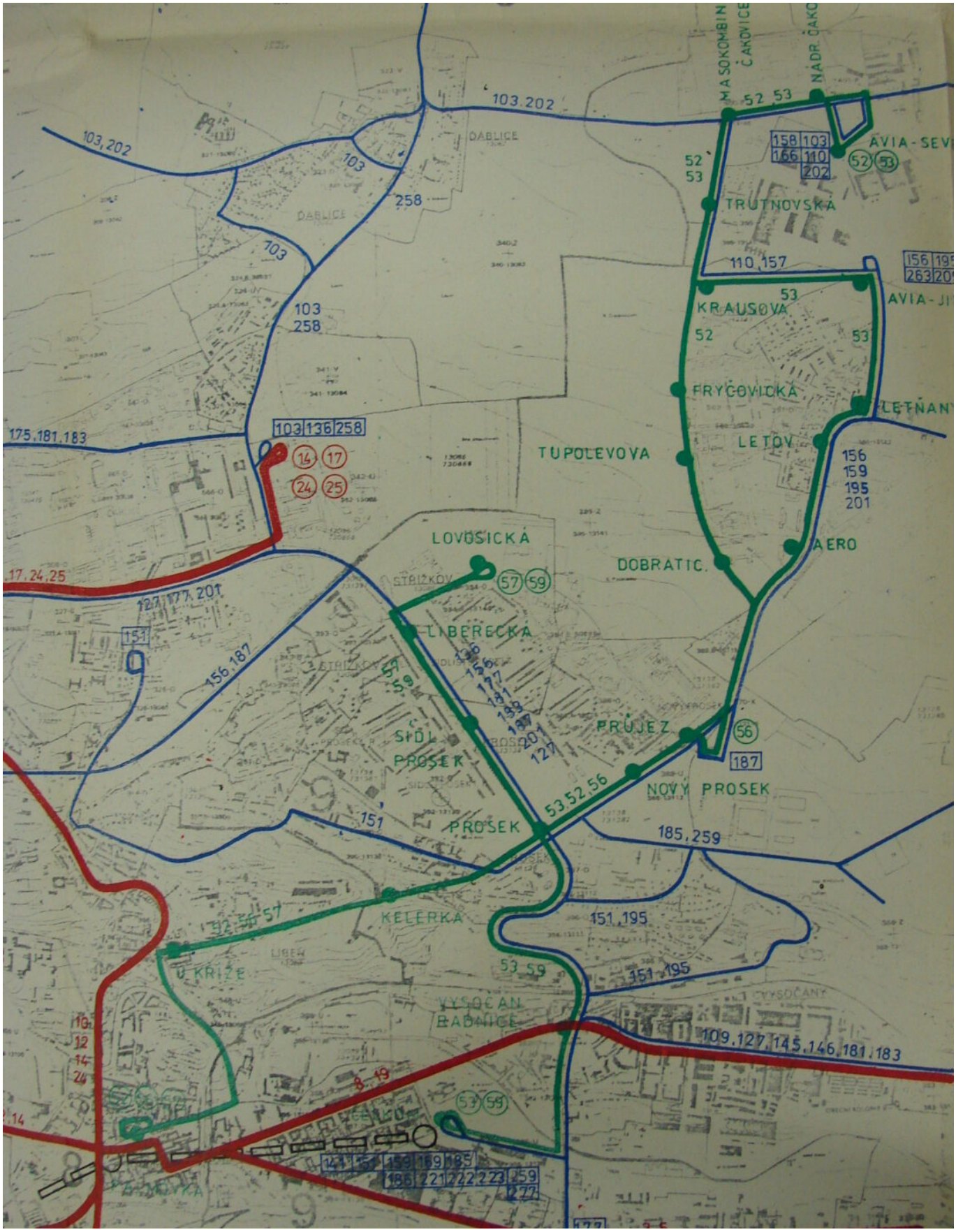
Poslední nový typ trolejbusu v Praze byl 8 Tr. Dodáván byl v letech 1959 a 1960 v celkovém počtu 35 kusů. Roku 1972 se dožilo 33 „osmiček“. Na snímku vůz vidíme na Jungmannově náměstí, kam trolejbusy jezdily v letech 1949-66 (sbírka: Tomáš Dvořák)

Úvahy na přelomu 80. a 90. let byly v tak pokročilém stádiu, že pro první novodobou linku trolejbusů na Smíchově bylo již stanoveno i pevné datum zahájení provozu v prosinci 1991. I když Praha toužila po moderních trolejbusech, pro první linku se počítalo s nákupem vozů 14 Tr, na něž byli v Pardubicích školeni i řidiči. Jenomže ambiciózní projekt na návrat trolejbusů do Prahy byl na počátku 90. let smeten ze stolu. Zdálo se, že česká metropole bude o trolejbusy navždy ochuzena, vývoj na poli parciálních trolejbusů ale tento pohled změnil a po zkušební trati na Prosecké ulici o délce necelého jednoho kilometru se v pondělí slavnostně začalo se stavbou první novodobé trolejbusové trati.

Nyní je znám již vítěz výběrového řízení na dodávku nových trolejbusů, které se však neobešlo bez komplikací. Vypsáno bylo totiž před 9 měsíci, konkrétně 16. 4. 2021. Po sérii doplňujících dotazů a úprav zadávací dokumentace byl finální termín na podání nabídek stanoven na 14. 7. 2021. Proti podmínkám zadávacího řízení byl ovšem vznesen poněkud bizarní protest ze strany plzeňského výrobce Škoda Electric, který považoval podmínky výběrového řízení za příliš otevřené, a tedy umožňující účast většího počtu účastníků. Spor dospěl až k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který protest vyhodnotil jako neopodstatněný v prvostupňovém rozhodnutí a po odvolání i u rozkladové komise.

Tím mohla soutěž pokračovat, načež DP vybral vítěze, jímž se stala společnost SOR Libchavy, která předložila lepší nabídku než Škoda Electric a – poněkud překvapivý účastník – švýcarský HESS. Proti

tomuto výběru dodavatele ale byla v říjnu vznesena námitka od neúspěšného uchazeče. Pražský DP proto na základě daného podnětu rozhodnutí o výběru dodavatele zrušil, znovu se zabýval kritizovanými body (například údajně mimořádně nízkou nabídkovou cenou), aby po shromáždění všech podkladů znovu vyhlásil po vánočních svátcích jako vítěze SOR Libchavy. Následně běžela do půlnoci 11. 1. 2022 další možnost na případné odvolání, která však už naštěstí pro pražský DP nebyla – takřka šest měsíců po odevzdání nabídek – využita. Pražský DP tak mohl konečně oznámit oficiálně, že trolejbusy pro první novou pražskou trolejbusovou linku číslo 58 dodá SOR Libchavy v podobě modelu SOR TNS 18 s elektrovýzbrojí od firmy Cegelec.



Jeden z návrhů vedení trolejbusové sítě v severní oblasti Prahy z počátku 90. let. Součástí je i trasa z Palmovky do Čakovic. (zdroj: archiv DPP)

Celková hodnota zakázky je 220,4 mil. Kč, což je o téměř 80 milionů korun nižší, než byla její

předpokládaná hodnota. Nabízený trolejbus SOR TNS 18 je 100% nízkopodlažní kloubový vůz o délce 18,75 m vybavený celovozovou klimatizací s přepravní kapacitou 134 osob (z toho 39 sedících a 95 stojících). Trolejbusy budou vybaveny také zařízením pro automatické počítání cestujících, kamerovým systémem zahrnujícím monitorování interiéru, čelní nehodovou kamerou, boční a couvací kamery a navíc kameru snímající trolejbusové sběrače. Součástí dodávky je rovněž systém energetického managementu, který DPP umožní vzdálené sledování, řízení a plánování nabíjení a vyhodnocování provozu z energetického hlediska (stav baterií, průběh nabíjecích cyklů včetně hodnoty nabíjecího proudu, kontrolu dodržení potřebného dojezdu apod.). Dvě vozidla z flotily budou vybavena navíc automatickým zařízením pro preventivní postřik troleje proti námraze. Jejich domovskou garáží bude Klíčov, kde vzniknou v rámci výstavby trolejbusové tratě také nabíjecí stopy.

Záruční doba každého z nových trolejbusů je 9 let (108 měsíců) vyjma trakčních akumulátorů, jejichž záruční doba je 6 let (72 měsíců). Po dobu této záruky musí být vozidlo schopno dojet na trakční akumulátor min. 12 km s použitím topení nebo klimatizace za jakýchkoliv provozních a klimatických podmínek v podmínkách hl. m. Prahy v souladu se Standardy kvality PID s dosahováním maximální povolené rychlosti, plném obsazení vozidla a zastavování ve všech zastávkách včetně odbavení cestujících, na křižovatkách a ostatních překážkách. Deklarovaná životnost nových trolejbusů je 15 let.

Cena jednoho vozidla s kompletní výbavou je 14,549 milionů korun. Součástí dodávky jsou také 4 nabíječky a 7 sad hardware a software pro diagnostiku závad. V rámci této veřejné zakázky DPP vysoutěžil také možnost dodání náhradních trakčních akumulátorů včetně jejich výměny za cenu 1,44 milionu korun za kus. Trakční baterie budou mít kapacitu elektrické energie 106 kWh, garantovaný dojezd na jedno nabití činí 12 km.



Pro potřeby zkoušek a školení řidičů byl pořízen z Plzně v roce 2020 jeden trolejbus Škoda 24 Tr s dieselovým agregátem (ex-PMDP ev. č. 500). Šlo o první trolejbus v majetku DPP pořízený od roku

1960, na rozdíl od nynější objednávky však nešlo o trolejbus nový. (foto: Libor Hinčica)

„Začátek letošního roku je pro nás skutečně ve znamení elektromobility. V pondělí jsme začali stavět infrastrukturu pro první regulérní trolejbusovou linku v Praze z Palmovky do Miškovic a dnes můžeme oznámit, že se nám podařilo pro ni vysoutěžit dodávku 15 kloubových bateriových trolejbusů. První moderní trolejbus začne ve zkušebním provozu jezdit v trase linky 140 nejpozději na konci roku 2022. V prudkém stoupání Prosecké ulice nám autobusy spotřebují zhruba 52 litrů nafty na 100 km. To je obrovská zátěž hluku a emisí. Dieselové autobusy nahradíme bezemisními bateriovými kloubovými trolejbusy. Zlepšujeme životní prostředí a zvyšujeme i komfort cestujících, protože trolejbusy nabízí plynulejší a tišší jízdu,“ řekl Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.

„Nesmírně mě těší, že se nám podařilo vysoutěžit nákup 15 bateriových kloubových trolejbusů pro linku 58 o téměř 80 milionů korun levněji, než byl předpoklad, a to i v době, kdy ceny surovin a energií atakují historické rekordy. Ušetříme tím 80 milionů korun z rozpočtu Prahy a kapes Pražanů,“ uvedl Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP a dodal: *„První nový trolejbus určený ke zkušebním jízdám bychom měli obdržet letos na podzim. Pevně věřím, že se to podaří v návaznosti na dokončení stavby infrastruktury pro linku 58. Poslední trolejbus bychom měli dostat do 14 měsíců od podpisu smlouvy. Návrat trolejbusů do Prahy v moderní podobě s bateriemi znamená pro cestující a obyvatele novou a vyšší kvalitu přepravy a životního prostředí.“*

„Dopravní podnik hl. m. Prahy je náš významný zákazník. Přímá účast na obnovení trolejbusové dopravy v Praze je pro naši společnost nesmírně prestižní záležitostí, vždyť tento projekt sleduje bez nadsázky odborná veřejnost v celé Evropě. Těšíme se, že naše parciální trolejbusy typu SOR TNS 18 budou v české metropoli reprezentovat ryze český výrobek. Zároveň je vítězství v Praze naším prvním samostatným projektem na dodávku nových trolejbusů,“ dodal Filip Murgaš, obchodní ředitel a jeden z jednatelů společnosti SOR Libchavy.

Dodavatelem elektrické výzbroje pro nové trolejbusy SOR TNS 18 pro DPP bude společnost Cegelec, která má v Praze své sídlo a výrobní závod, takže kontrakt má vliv i na lokální zaměstnanost technických profesí v hlavním městě. Půjde tedy o dodávku z Prahy pro Prahu. *„Jsme přesvědčeni, že trolejbusy jsou nejlepším řešením městské elektromobility, takže jim věnujeme patřičnou pozornost. Vozidla pro Prahu budou vybavena naší poslední generací elektrických výzbrojí. Zakázka pro hlavní město je obrovský úspěch naší firmy a pro mě osobně i jisté zadostiučinění a splněný sen. Už jako dítě jsem toužil po tom, že v Praze budou zase jezdit trolejbusy, nikdy by mě ale nenapadlo, že budu mít možnost se přímo podílet na dodávkách prvních nových trolejbusů pro Prahu. Teď už si budu muset opravdu udělat i řidičák na trolejbus,“* doplňuje Libor Hinčica, ředitel obchodu a marketingu společnosti Cegelec, jenž také příležitostně řídí autobusy na linkách Pražské integrované dopravy.

Url: Trolejbusy do Prahy dodá SOR. Porazil Škodu a HESS