

Ústí vypsalo výběrové řízení na až 33 kloubových trolejbusů

05.02 2021 19:45, Matěj Stach, Trolejbusy

Dopravní podnik města Ústí nad Labem vypsal očekávaný velký tendr na dodávku nových parciálních trolejbusů. Těch hodlá město zakoupit do roku 2027 až 33. S ohledem na dění v českých tendrech na nové trolejbusy v posledních dvou letech, je možné pozorovat snahu dopravců zužovat nejrůznějšími kličkami počet potenciálních uchazečů. Ústecký tendr není zjevně výjimkou. Z trojice potenciálních dodavatelů, kteří na českém trhu v posledních dvou letech zápasí o dodávky nových trolejbusů, plní podmínky jen jediný.

Zakázka v odhadované hodnotě 558,69 mil. Kč (16,93 mil. Kč/vůz) předpokládá prokázání referencí na dodávku alespoň 10 parciálních trolejbusů s dojezdem alespoň 12 km, přičemž vozidla musela být schválena pro provoz v EU, Evropském hospodářském prostoru, nebo ve Švýcarské konfederaci. Největší váhu v rámci hodnoticích kritérií má cena v kombinaci s vybranými náklady životního cyklu (90 %), hodnocená je i délka dodání (5 %) a délka záruky (zbylých 5 %). Z výrobců, kteří se na evropském trhu pohybují, by mohly uvedené podmínky splnit tři, a sice Škoda Electric, HESS a Van Hool. Teoreticky by do klání mohl vstoupit samostatně i polský Solaris, který však svá vozidla na českém trhu nabízí výhradně v kooperaci s plzeňskou Škodovkou. Dvojice jmenovaných západních výrobců pak na českém trhu aktivně dosud nepůsobí a o segment 12m a 18m trolejbusů na českém trhu neprojevují zájem.

Zajímavé je i hodnoticí kritérium na délku dodání prvních vozidel, které je omezeno na dobu 300–400 dnů. Tomu sice může vyhovět i uchazeč, který ještě vozidlo pro provoz v ČR schválené nemá, má to ale háček. Nejkratší doba schválení v ČR totiž činí u nových vozidel cca 13 měsíců, což zhruba odpovídá uvedené době 400 dnů. V takovém případě však uchazeč získá 0 bodů (0 %), zatímco, když stihne dodávku o tři měsíce dříve, jde o 5 %. V rámci celkové ceny to znamená, že dodávka trolejbusů levnější například o 27 mil. Kč než je odhadovaná hodnota kontraktu, nepostačí na vítězství v tendru. Kritérium je přitom vztaženo na celou dodávku, jenomže nelze předpokládat, že by si dopravce zakoupil najednou všech 33 vozů, sám ostatně uvádí, že rámcovou smlouvu hodlá využívat v letech 2021–27. Nadto získání kontraktu DP nezavazuje odebrat byť jen jediný vůz. Objednávky budou řešeny až na základě dílčích kupních smluv, jejichž plnění si může dopravce sám zvolit (a první vozy tak objednat například až za dva roky od podepsání rámcové smlouvy, anebo až v roce 2027). Není tedy vlastně vůbec jasné, jakou roli předmětné kritérium, nadto s ohraničením na tak krátký časový úsek, jako jsou uvedené rozdílové cca tři měsíce, má (pomineme-li jisté dohady).

Zajímavostí výběrového řízení je také požadavek na doložení podílu dodávek ze třetích zemí (myšleno mimo EU), což dle § 168 Zákona o zadávání veřejných zakázek (č. 134/2016 Sb.) dává sektorovým zadavatelům možnost vyřadit účastníka, u nějž tvoří podíl dodávek z těchto zemí více než 50 %. To však platí jen pro uchazeče, s nimiž Evropská unie neuzavřela dohodu zajišťující srovnatelný a účinný přístup pro dodavatele z Evropské unie na trhy těchto zemí.

Ústecký DP požaduje trolejbus o délce 18–18,75 m s obsaditelností alespoň 115 osob. Vozidla mají být vybavena trakčními bateriemi, umožňujícím jízdu na vzdálenost alespoň 12 km (při 30% výkonu topení a klimatizace). Záruka na baterie má být minimálně 72 měsíců za předpokladu denního proběhu okolo 70 km.

Na podání nabídek mají zájemci (či možná spíše zájemce) čas do 5. 3. 2021.

Url: Ústí vypsalo výběrové řízení na až 33 kloubových trolejbusů