

Vodíkový sen Moravskoslezského kraje se rozplývá

05.06 2024 18:37, Libor Hinčica, Autobusy

Rada Moravskoslezského kraje přijala na svém zasedání v pondělí 3. 6. 2024 usnesení č. 98/7144 o zrušení veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti nazývané jako Havířovsko III. V ní se počítalo s nasazením elektrobusů, jež využívají k výrobě elektrické energie palivové články na palubě. Nutno říci, že rezignace na vodíkový pohon nebyla úplně nečekaná. Již v únoru 2024 zrušil ostravský DP soutěž na výstavbu plnicí stanice v oblasti Hranečníku na Slezské Ostravě, přičemž plánovanou plničku měly využívat i autobusy krajských linek, které se tak rázem ocitly bez nezbytné infrastruktury.

Oblast Havířovsko III vznikla vydělením souboru čtveřice linek z dřívější větší provozní oblasti Havířovsko II, které propojují Ostravu s Havířovem (č. 440, 441 a 442) a Havířov s Karvinou (č. 583). Roční nájezd na uvedených linkách měl činit cca 810 000 km a provoz na nich měly zajišťovat vodíkové autobusy, o něž usilovali představitelé kraje v čele s náměstkem hejtmana Moravskoslezského kraje Jakubem Unuckou (ODS), jenž už v roce 2018 vyhlásil, že by se nejvýchodnější kraj republiky měl zařadit mezi projekty tzv. vodíkových údolí (*Hydrogen Valley*), které mají být jakýmisi hnízdy ukázkového využití vodíku v různých aplikacích napříč Evropou. V roce 2019 Jakub Unucka do médií uvedl: *„Ostrava nyní podepisuje smlouvu na výstavbu první plničky na Hranečníku a zahájila proces nákupu první tří vodíkových autobusů. Kraj bude asi půl roku zpožděný. Příští rok na jaře vyhlašujeme tendr na deset vodíkových autobusů, které budou jezdit mezi Ostravou a Havířovem. Toto bude první velký krok, a sice na konci roku 2022.“*



Vodíkovým autobusem bylo možné mezi Havířovem a Ostravou cestovat v roce 2022, kdy zde byl krátce testován vodíkový autobus Modulo (na snímku zachycený na veletrhu CZECHBUS 2022 v Praze). Jde o dokončený výrobek zkrachovalé maďarské společnosti s karoserií z kompozitu vyrobenou v Ruské federaci, jenž je prezentován jako ryze slovenský produkt. (foto: Libor Hinčica)

Ostrava ovšem žádné výběrové řízení na trojici vodíkových autobusů nevypsala a už vůbec nepodepsala smlouvu na „výstavbu první plničky“. V dané době teprve skrze svůj městský Dopravní podnik připravovala investiční záměr (pod názvem „Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě“) a soutěž na vybudování plnicí stanice byla v dubnu 2020 teprve otevřena, aby byla v září 2020 zase zrušena, a to s odůvodněním, že DPO neobdržel dotaci na stavbu plnicí stanice v očekávané výši. Přestože první pokus o výstavbu plnicí stanice skončil neúspěšně, vypsal Dopravní podnik Ostrava v dubnu 2021 výběrové řízení na dodávku 10 vodíkových autobusů, načež se v září 2021 pokusil i Moravskoslezský kraj nalézt poprvé dopravce pro oblast Havířovska III.

Soutěž ostravského DP měla zajímavým způsobem definovány kvalifikační podmínky, kde nezvykle dlouhá doba na prokázání referencí (přičemž stačilo vyrobit v dané době jen jediné vozidlo) příhodně umožňovala účast Škody Electric, která pak byla ne nepřekvapivě také jedním ze dvou účastníků (proti ní stál pouze Solaris). Výběrové řízení ale napadla společnost SOR Libchavy u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který se producenta z východních Čech zastal a nechal soutěž zrušit, což velice nelibě nesl tehdejší primátor Ostravy Tomáš Macura (ANO 2011). Dopravní podnik Ostrava poté vypsal v březnu 2023 nové zadání (opět na 10 vozů standardní délky) a do května 2023 podala nabídky trojice výrobců – vedle Solarisu a Škody Electric šlo ještě o portugalského producenta CaetanoBus, jenž měl desítku autobusů nabídnout za cenu 163 388 930,47 Kč, avšak v krycím listu uvedl nepochopitelně celkovou cenu 15 619 593 Kč, což vedlo k jeho vyloučení. Vítězství by patrně pro sebe utrhl Solaris, jenž nabídl vozy za sumu 157 217 576,76 Kč, zatímco Škoda Electric přišla se sumou o takřka 20 mil. Kč vyšší – 176 704 831,20 Kč. Dopravní podnik

Ostrava ovšem nechal i tuto soutěž 29. 2. 2024 zrušit, a to s vysvětlením, že se nepodařilo zajistit výstavbu plnicí stanice.



Jedním ze zájemců o účast v tendru na dodávku vodíkových autobusů pro DP Ostrava byl i portugalský výrobce CaetanoBus vlastněný Toyotou. Ze soutěže byl ale vyřazen. Smutný z toho ale být nemusel, protože dopravce výběrové řízení tak jako tak nakonec zrušil. (foto: CaetanoBus)

Na ni byla – podobně jako na autobusy – vypsána rovněž opakovaná soutěž, a to již v únoru 2023. Soutěže se zúčastnila čtveřice zájemců ve stavební části (Metrostav DIZ, MORYS, OHLA ŽS a VAMOZ – servis) a dvojice v technologické části (KOFING a GASCONTROL), avšak zakázka byla společně s výběrovým řízením na vozidla zrušena 29. 2. 2024, neboť nabídkové ceny překročily původně očekávaný rozpočet. Ten byl stanoven na 146,7 mil. Kč (za obě části, do nichž byla zakázka rozdělena), ovšem nejnižší nabízená cena byla o 44 % (resp. 66 mil. Kč) vyšší. *„Po dosazení aktualizovaných cen obdržených v zadávacím řízení na zadání Zakázky (s přihlédnutím k provozním nákladům celého projektu a vlivu na výši kompenzace za provoz MHD města Ostravy, to vše s ohledem na aktuálně vypsané dotační tituly) se stal celý projekt ze strany Zadavatele neufinancovatelným,“* zdůvodnil DPO ve zprávě k veřejné zakázce. Až v dubnu 2024 poté ostravský DP zrušil i poslední výběrové řízení související s plánovaným nasazením vodíkových autobusů – soutěž na zavedení dynamického nákupního systému, který měl posloužit k nakupování vodíku pro plnicí stanici.

Krajské vodíkové sny byly s těmi ostravskými úzce provázány. Již zmíněná soutěž na dopravní obslužnost Havířovska III se táhla takřka dva roky. Nabídku do ní podala pouze společnost ČSAD Havířov s cenou 78,89 Kč za km. Kraj nechal tendr zrušit s tím, že DPO nebude schopen zajistit vybudování plnicí stanice v termínech do června 2025 ani prosince 2025, což byly původně plánované nejzazší termíny pro spuštění provozu vodíkových autobusů mezi Ostravou a Havířovem (a

mezi Havířovem a Karvinou).



Lídrem v prodeji vodíkových autobusů v Evropě je momentálně Solaris, jemuž odpadl nedávno jeden z největších rivalů – zkrachovalý Van Hool. (foto: Solaris Bus & Coach)

Již 20. 11. 2023 nicméně vypsal kraj opakovanou soutěž s tím, že se opět počítalo s participací ostravského DP coby stavitelem infrastruktury, ale termíny zahájení provozu autobusů s nejlehčím plynem na palubě byly stanoveny na říjen 2025, říjen 2026, anebo až říjen 2027, podle toho, jak by se paralelně vedené projekty na výstavbu plničky a nákup vodíku v gesci DPO vyvíjely. Kraj nově odhadl cenu za kilometr na 115 Kč, přičemž vozidel mělo být zakoupeno 10, jako záložní měly sloužit autobusy s pohonem na CNG.

Nabídku poslala do tendru dvojice účastníků, z nichž jedním byla prokazatelně společnost Lutan, jež nabídla provoz za cenu 96,32 Kč/km. Druhý účastník tendru, jímž byla s největší pravděpodobností společnost Transdev Slezsko (někdejší skupina 3ČSAD zahrnující ČSAD Havířov, ČSAD Karviná a ČSAD Frýdek-Místek), nabídl sumu 150,73 Kč/km. Moravskoslezský kraj měl pochybnosti o tom, zda Lutan skutečně bude schopen za uvedenou částku provoz zajišťovat, a tak požádal dopravce natřikrát o vysvětlení nabídky. Lutan v odpovědi na druhý z dotazů (který navíc odeslal později, než bylo stanoveno) napsal mj., že: *„není schopen garantovat nabízenou cenu. Aby byl projekt životaschopný, musel by účastník navýšit svou nabídku.“* Důvodem mělo být zrušení projektu výstavby plnicí stanice v režii DPO, což neumožnilo provozovateli garantovat předpokládanou cenu za plnění vodíkem. Kraj nakonec v květnu 2024 Lutana vyloučil, primárně s odůvodněním, že odpověděl na druhý z dotazů později než ve stanovené lhůtě pěti dnů.

V soutěži tak nadále zůstal jen druhý uchazeč, který ale nabídl sumu o 31 % na km vyšší, než byla cena předpokládaná, což mimochodem představuje zhruba trojnásobek nákladu v porovnání se současnou cenu za kilometr provozu plynového autobusu. Přestože formálně k uzavření soutěže ještě

nedošlo, vedení kraje již její stornování dne 3. 6. 2024 svým v úvodu článku citovaným usnesením schválilo, přičemž přetrvávající absence plničky přišla pro tento krok vhod. Podobně se očekává, že se rezignuje na aplikaci vodíkového pohonu do provozu veřejné dopravy také v dalších oblastech Moravskoslezského kraje, kde se o využití této technologie uvažovalo (Jablunkovsko a Třinecko).

Url: Vodíkový sen Moravskoslezského kraje se rozplývá