

ČSAD Střední Čechy nasadí elektrobusy do pražské MHD

16.08 2026 20:44, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Společnost ČSAD Střední Čechy se pochlubila na sociálních sítích fotografiemi prvního elektrobusu Iveco E-way 12M v barvách Pražské integrované dopravy (PID), který by měl brzy začít sloužit na lince číslo 103 (Ládví – Ďáblice – Březiněves). Elektrobus je v majetku dopravce a společně s dalším vozem, který by měl v dohledné době přibýt (tentokrát by mělo jít o elektrický Streetway), bude po dohodě s Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID) sloužit ke sbírání zkušeností a dat z provozu elektrobusů určených pro tzv. pomalé (noční) nabíjení (*Overnight Charging*).

ROPID se již delší dobu zabývá otázkou možné elektrifikace linek pražské městské dopravy, které jsou zajišťovány soukromými dopravci. Aktuálně jde o celkem 43 linek, z nichž pouze 33 je denních, dalších sedm představují speciální školní linky a tři linky jsou noční. Matematicky jde o cca 23 % všech linek pražské MHD, co do velikosti výkonů jde ale o méně než 10 % trhu (zbytek pokrývá DP hl. m. Prahy). Linky zajišťované soukromníky jsou zpravidla (až na odůvodněné výjimky) předmětem veřejných zakázek, přičemž aktuálně platné smlouvy na provoz těchto linek se nacházejí právě v poločase. S novými kontrakty by měli dopravci vyjet počínaje od 1. 4. 2031, přičemž ROPID již v souladu s legislativou počítá s tím, že alespoň 60 % vozidel na těchto linkách bude lokálně bezemisních, tedy ve formě elektrobusů.

Pro účely mapování historie pražské městské hromadné dopravy považuje autor za důležité zmínit, že ROPID měl ambiciózní plán, který počítal s tím, že by se v režii soukromníků měly objevit i trolejbusy, přesněji parciální trolejbusy (s trakční baterií). Na základě provedených kalkulací byla vybrána pro elektrifikaci stávající linka č. 171 (Depo Hostivař – Ve Žlíbku), jejíž trasování s volbou zatrolejovaných úseků by případně umožnilo využít vybudovanou napájecí infrastrukturu také pro další městské a regionální linky v režii soukromníků, především na Náchodské ulici v Horních Počernicích.



E-way ve flotile ČSAD Střední Čechy je původně předváděcím vozem. V loňském roce bylo možné se s ním svézt například na MHD v Českém Krumlově, odkud pochází tento snímek. (foto: Vojtěch Povolný)

Předpokládalo se, že výstavbu infrastruktury včetně zajištění projekčních prací se odehraje v režii jedné z pražských městských společností. Pořízení vozidel by pak bylo čistě na soukromnících. ROPID vedle primárního záměru ekologizace veřejné dopravy měl i úmysl vedlejší, kdy hodlal ověřit, zda lze dosáhnout cenově nižší úrovně, než je tomu u výstavby stávajících trolejbusových tratí a zda lze urychlit samotnou výstavbu, pokud by ji realizoval někdo jiný než pražský DP. V případě realizace záměru se rovněž očekávalo, že by mohlo dojít na trhu trolejbusů k reálnému poklesu cen nabízených vozidel, protože jejich nákup by zajistili soukromníci, u nichž existuje naděje, že budou sledovat primárně zájmy své, nikoli výrobců (resp. výrobce).

ROPID měl uvedený záměr dokonce předložit Radě hl. m. Prahy ke schválení, nikdy však nedošlo k jeho projednání. V tomto kontextu se nabízí analogie s děním v minulosti na české železnici, kdy byla léta zabetonována liberalizace trhu, dokud veškerou infrastrukturu vlastnil subjekt, který byl zároveň dopravcem (České dráhy), jenž se pak vehementně (a dlouho úspěšně) bránil vstupu soukromníků. V Praze se rovněž monopolní dopravce, jenž je vzhledem ke své velikosti fakticky další

(leč želbohu nikým nevolenou) politickou silou, pochopitelně brání tomu, aby zde vznikla jakákoliv infrastruktura, která by nebyla v jeho majetku. A proto se záměr dostal v politické rovině do slepé uličky, na což ROPID zareagoval stažením původního návrhu z Rady a vypracováním nového dokumentu, který trolejbusy svým pojetím sice ne *de iure*, avšak vzhledem k nákladům na výstavbu infrastruktury *de facto* vylučuje. Nově se počítá s tím, že volba vozidel (a to včetně článkových) a způsob nabíjení bude čistě na dopravcích.



Příběh elektrobusů u ČSAD Střední Čechy je vlastně příběhem trolejbusů. Město se rozhodlo pro jejich otestování v režii soukromníka poté, co zkrachoval záměr na realizaci záměru elektrifikace městské autobusové linky č. 171 pomocí trolejbusů v režii soukromníků. (foto: Vojtěch Povolný)

Pražský DP kráčí svou cestou dvoupólově nabíjených elektrobusů, které aktuálně na trhu nabízí pouze jediný subjekt (resp. dvojice vzájemně spolupracujících, a tudíž si nekonkurujících subjektů). Výrobci, kteří s touto technologií koketovali v minulosti, ji již pro zjevné nevýhody a v souvislosti s vývojem na poli (nejen) baterií opustili. Trhu tak jednoznačně dominují elektrobusy určené pro tzv. pomalé nabíjení (*Overnight Charging*), i když slovo pomalé vzhledem k instalovaným kapacitám baterií na vozidlech dávno není přesné.

Tento trend se mimochodem propisuje také v počtech účastníků zadávacích řízení a cenách za vozidla. V nedávném tendru na nové elektrobusy pro Děčín se například sešlo hned šest nabídek s cenovým rozptylem od 11,148 mil. Kč do 13,15 mil. Kč. Opava, která se stejně jako Praha zhlédla (bůh ví proč) ve dvoupólově nabíjených elektrobusech, nedávno uzavřela smlouvu s jediným účastníkem (SOR v kooperaci se Škodou Electric) za cenu 14,65 mil. Kč, tj. za cenu stále o 11 % vyšší, než byla nejvyšší (tj. v pořadí až šestá) cenová nabídka v Děčíně.

ROPID (potažmo Hlavní město Praha) hodlal aktuální vlastnosti elektrobusů standardní délky (12m) pro „noční“ nabíjení v MHD otestovat, aby tak získal více dat pro připravované zadání soutěže na městské linky v režii soukromníků. Vzhledem k rozložení nálad musel spoléhat na participaci soukromého dopravce, přičemž z dříve uzavřených smluv se mu prakticky naskytovala pouze jedna varianta – ČSAD Střední Čechy. Uvedená společnost sama z vlastní iniciativy již v minulosti několik elektrobusů testovala, konkrétně to zvládla od roku 2022 již u šesti vozů (což je mimochodem o šest více, než za stejnou dobu zvládl pražský DP).



První zveřejněné fotografie E-waye v barvách Pražské integrované dopravy nejsou příliš kvalitní, ale svou dokuementační roli plní. (foto: ČSAD Střední Čechy)

Dopravce má s Prahou uzavřenou smlouvu na období let 2022 až 2031, v jejímž rámci je zajišťována dopravní obslužnost městské linky č. 103 a noční městské linky 903. Textace smlouvy umožňovala v případě, že o to objednatel (Hlavní město Praha zastoupené ROPIDem) požádá, nasazení elektrobusů, samozřejmě za předpokladu uhrazení předpokládaných zvýšených nákladů souvisejících s odpisem vozidel, případně energiemi, budováním nabíjecí infrastruktury atp. Právě této klauzule bylo po vzájemné dohodě smluvních stran využito, přičemž ČSAD Střední Čechy se zavázala – původně již k 1. 8. 2026 – nasadit do provozu na lince č. 103 dvojici 12m elektrobusů, za což má do konce roku 2026 obdržet od města částku 13 670 690,85 Kč, resp. 2 734 138,17 Kč měsíčně.
V případě nasazení dieselových vozů šlo dle smlouvy uzavřené v lednu 2022 o částku 1 258 497,25 Kč, nicméně tato suma byla již v mezičase upravována v důsledku indexačních vzorců.

Dopravce se rozhodl otestovat dvojici elektrobusů od Iveca, konkrétně si objednal jeden vůz Iveco E-way 12M a jeden vůz turecké provenience Iveco Streetway 12M ELEC, jež byly oba vyrobeny již

v roce 2024 a dosud se nacházely v majetku Iveca. Zatímco elektrický Streetway nebyl prozatím využíván pro testovací jízdy a jeho využití v Ivecu v mezičase je poněkud opředeno záhadou, E-way se od počátku roku 2025 činil a objevil se na testování u ČSAD Tišnov (příměstská doprava), u Arrivy Autobusy (na MHD v Chrudimi), u ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (na MHD Český Krumlov) a hned třikrát u dvorního zapůjčovatele a nákupčího předváděcích vozů značky Iveco Bus – Dopravního podniku města Pardubic. U ČSAD Střední Čechy obdržel E-way 12M ev. č. 8151, zatímco Streetway 12M ELEC ponese ev. č. 8152.

Url: ČSAD Střední Čechy nasadí elektrobusy do pražské MHD