



Nové dieselové a mild-hybridní autobusy pro Prahu

18.07 2026 18:49, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik hl. m. Prahy a. s. (DPP) vypsal dne 13. 7. 2026 výběrové řízení na dodání až 200 nových autobusů standardní délky, z čehož až 100 může být čistě dieselových a zbylých 100 mild-hybridních. Na podání nabídek byla tradičně poskytnuta lhůta přesahující jen krátce zákonné minimum – na prostudování několika set stran zadávací dokumentace a přípravu nabídky mají výrobci čas do 21. 8. 2026. Dopravce informoval o zakázce tiskovou zprávou, která byla médiu široce sdílena, proto se náš příspěvek pokusíme zaměřit odlišně a podívat se na některá specifika soutěže.

Pražský DP pořizoval naposledy čistě dieselové autobusy o délce cca 12 m v loňském roce, kdy do provozu zařadil poslední ze 100 objednaných vozů Iveco Streetway 12M, jež byly pořizovány na základě rámcové smlouvy podepsané v roce 2022. Společně s autobusy standardní délky tehdy Praha podepsala smlouvu i na dodání článkové modifikace téhož modelu. Ze 143 autobusů ale bylo dodáno jen 41 a ze zbytku opce bylo využito ještě dalších 40, jež doplní park v letošním roce. Zbylých 62 již pořízeno být nemá. Dopravní podnik namísto toho chystá vypsat letos před koncem roku ještě jedno zadávací řízení – tentokrát na až 250 článkových autobusů (opět půl napůl v kombinaci čistě dieselových a mild-hybridních vozů).

Nákup početné flotily naftových autobusů je fakticky přiznáním DP, že se mu nedaří plnit původní ambiciózní plány elektrifikace flotily. V červenci 2025 uvedl Jan Barchánek, dopravní ředitel a člen představenstva DP hl. m. Prahy, v rozhovoru pro portál E15.cz, že Praha hodlá kombinovat už jen nákup trolejbusů, elektrobuses a hybridů. Z dieselových vozů bylo hypoteticky připuštěno pořízení vozů z dříve uzavřených kontraktů (ona zmíněná smlouva na dieselové vozy Iveco Streetway 18M), avšak s doplňujícím komentářem, že to DPP prozatím neplánuje. Současně ale bylo dodáno: „Pokud by se v příštích letech elektrifikace zpomalila, tak se může stát, že ještě naftáky nakoupíme, protože musíme udržovat flotilu v souladu s limity průměrného a maximálního stáří dle nařízení vlády a také

standardů kvality PID.“



Flotila vozového parku MHD v Praze začíná být pestřejší. Po dokončení dodávek autobusů SOR řady NB byl vozový pak v kategorii autobusů délek 12 a 18 m prakticky unifikovaný. Následně byl ale rozředen i v souvislosti s i pozvolným nástupem elektrických pohonů. Vůz na snímku je dnes již historií. (foto: Jiří Mejstřík)

Právě toto zpomalení zjevně nastalo. Po dokončení trojice trolejbusových tratí linek 51, 52 a 53 (ex-autobusové 131, 137 a 176) aktuálně neběží žádná další stavba trolejbusové infrastruktury, ba co více, neprobíhá ani soutěž na zhotovitele některé z dříve schválených tras a projektů. V případě tzv. dvoupólově nabíjených elektrobusů, v nichž se Praha (diskutabilně) zhlédla, se pak nedaří budovat potřebnou v dostatečném rozsahu novou nabíjecí infrastrukturu.

DPP vypsal již v loňském roce k tématu dodávek dieselových autobusů tržní konzultace, kterých se měli zúčastnit producenti Iveco Czech Republic, Solaris Bus & Coach (potažmo Solaris CZECH) a SOR Libchavy. Více odpovědí se sesbírat nepodařilo.

V aktuální soutěži požaduje pražský DP dodání až 200 vozů, přičemž řízení není rozděleno na samostatné části podle typu pohonu, a to navzdory vysokému počtu vozidel v obou kategoriích (100+100). Tzn., že nabízející musí mít v nabídce oba druhy vozidel. Tím je zaručeno, že se počet potenciálních uchazečů zúží, protože zdaleka ne všichni výrobci dieselových vozů pohybující se na trhu nabízejí současně i mild-hybridní provedení.

Na druhé straně jim požadavek na reference dává možnost si do nabídky takový model ještě doplnit, protože soutěž vyžaduje v rámci technické kvalifikace předložení seznamu dříve realizovaných dodávek, z něž bude vyplývat realizace kontraktu na alespoň 40 nízkopodlažních autobusů délky 11,01 až 14 m v zásadě jakéhokoli provedení; tedy, abychom byli přesní, jakéhokoli úplně ne – za

klíčové pro posouzení reference považuje DPP fakt, že dodané autobusy byly alespoň třídveřové. Naopak zadavatel vůbec nepožaduje jakoukoli zkušenost s hybridními, potažmo mild-hybridními vozy. To otevírá cestu do zadávacího řízení SORu Libchavy, který usiloval o možnost dodání plnohodnotných hybridů (z nichž se nakonec vyklubaly po vítězství Iveca pouhé mild-hybridy) před třemi lety.



Zadávací podmínky jsou napsány tak, aby byla umožněna i účast SORu. Nejsou totiž požadovány reference na mild-hybridní řešení vozidel. (foto: Jiří Mejstřík)

Otevření tendru na jedné straně je vyvažováno uzavřením na straně opačné. Pražský DP omezil v soutěži účast dodavatelům ze zemí, s nimiž nemá Česká republika či Evropská unie podepsanou smlouvu zaručující dodavatelům z těchto států přístup k zadávané veřejné zakázce (GPA; *Government Procurement Agreement*). Toto zákonem připuštěné omezení soutěže směřuje s ohledem na realitu trhu především proti tureckým a potenciálně čínským dodavatelům, kteří se v Evropě pohybují. Pražský DP však zašel ve snaze dodavatele z těchto zemí omezit ještě dál, když současně doplnil, že se uvedená podmínka vztahuje i na sdružení dodavatelů, kdy podíl plnění dodavatele ze země bez smlouvy GPA přesahuje pouhých 20 %. Současně jsou omezeni i evropští výrobci dovážející své autobusy z Turecka, protože je nutné splnit požadavek podílu evropských dodávek alespoň 50 %, ačkoli v praxi je legislativa v daném bodě tak mnohoznačná, že je zde umožněna výrobcům jistá kreativita.

Technická specifikace DPP odpovídá obdobným plněním z předchozích let, ačkoli je zrovna v případě popisu mild-hybridního systému poněkud neurčitá. Zadavatel definuje hybridní řetězec tak, že vozidlo musí být schopné dodržet jízdní doby i při plném vytížení na jakékoli lince dopravce, kam bude možno tento typ vozidla nasadit, a to zejména v táhlých stoupáních, což je v závorce vysvětlováno jako „dostatečný výkon spalovacího motoru, dostatečná kapacita uložistiště trakční

elektrické energie". S ohledem na to, jak mild-hybridní systém funguje a jak jsou mild-hybridní autobusy konstruovány, jde o velmi obecnou (a v zásadě nicneříkající) formulaci požadavku.



Mild-hybridy Praha nakoupila u Iveca v podobě článkového modelu Iveco Urbanway v počtu 71 vozů. Do Prahy se dostala starší i faceliftovaná verze. (foto: Jiří Mejstřík)

O dodavateli má rozhodnout trojice hodnoticích kritérií, z nichž největší váhu má cena (60 %). Ta je tvořena jak cenou samotných vozidel, tak několika dalšími cenami – za hodinu práce záručního a pozáručního servisu, za hodinu práce za podporu týkající se informačního a odbavovacího systému, za diagnostické nástroje a za mobilní nabíjecí stanice. Nabíječek přitom může být dodáno až 100 (tedy s každým vozem jedna), přičemž je u nich vznesen požadavek na použití standardu CCS2. Právě skutečnost, že lze vozidla nabíjet i externě, umožňuje zařadit mild-hybridní autobusy do kategorie nízkoemisního vozidla dle příslušného zákona (§ 3 odst. c) zákona 360/2022 Sb.; *Zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících*).

Reálná úspora paliva se má přitom pohybovat jen kolem 5 %, navíc systém je standardně navržený tak, aby se bez externího nabíjení obešel. Pakliže není baterie dostatečně nabitá (standardně se dobývá jen rekuperací při brzdění), funguje zkrátka spalovací motor bez jakéhokoli zařazení elektromotoru. Ten má u mild-hybridu stejně jen zanedbatelný výkon a slouží pro pouze mírné navýšení výkonu při rozjezdech či potřebě navýšení výkonu do vyšších otáček – nejvyšší výkon nabízí Iveco a Solaris, u nichž má elektromotor (generátor) 35 kW (shodně oba výrobci používají zařízení dodávané Voithem), u MANu jde například o 12 kW a u Mercedesu o 14 kW. Elektromotor (jak je pro mild-hybridy typické) nikdy nefunguje samostatně bez spalovacího motoru.



Včera - dne 17. 7. 2026 - se zřejmě uzavřela jedna z dílčích kapitol historie autobusů SOR řady NB, jejichž řady s dodávkami nových vozů řídnou. Meta 15letého stáří pro nasazení v Pražské integrované dopravě uplynula posledním provozním „šedostropům“, tedy vozům SOR NB 18 s původním provedením interiéru s šedými podhledy. Na snímku vidíme zřejmě poslední nasazení vozu SOR NB 18 ev. č. 6702 dne 17. 7. 2026. (foto: Vojtěch Povolný)

Odhadovaná celková hodnota zakázky za všech 200 vozů činí 1,581 mld. Kč. Dopravní podnik přitom neuvádí rozpad (tj. s jakým odhadem ceny počítá pro dieselové vozy a mild-hybridní diesely).

Dalších 20 % mohou v hodnocení obdržet dodavatelé za deklarovanou spotřebu paliva v litrech na 100 km, přičemž hodnoty pro jeden dieselový a jeden mild-hybridní vůz budou sečteny a vzájemně porovnány mezi uchazeči. Jako důkaz o spotřebě má sloužit certifikát z měření dle metodiky SORT-2.

Posledních 20 % pak lze posbírat za délku záruky. Ta minimální je stanovena na 60 měsíců, maximální pak na 144, tedy 12 let. Rámcová smlouva bude podepsána na dobu pěti let, DPP se však nezavazuje k žádnému minimálnímu odběru. Minimum je stanoveno na jeden kus, maximum v rámci jedné prováděcí smlouvy (odvolávky) činí formálně 30 kusů, ale může být i navýšeno, přičemž dodavatel je povinen toto navýšení akceptovat. Doba na dodání od účinnosti každé dílčí smlouvy činí 12 měsíců.

Url: [Nové dieselové a mild-hybridní autobusy pro Prahu](#)