

Ohlédnutí za koncem starých autobusů v Subotici

06.04 2026 19:36, Dominik Konečný, Ostatní

Páté největší město Srbska, centrum srbských Maďarů, Subotica (maďarsky Szabadka), zaznamenala v minulém roce zásadní revoluci místní MHD. Tradiční městský dopravce JP Subotica Trans byl před více než rokem nahrazen a otěže městské dopravy převzal Trans-Jug. Pojďme si tuto za poslední dekády nejzásadnější změnu v městské dopravě severosrbského města na následujících řádcích blíže představit.

Historie veřejné dopravy v (tehdy ještě uherské) Subotici sahá až do roku 1897, kdy byl zahájen provoz elektrické tramvaje. Tramvajím o tři dekády později začaly sekundovat i autobusy, na jejichž bedrech leží MHD dodnes. Město o (dnes) více než 100 tisíc obyvatelích totiž svůj skromný tramvajový provoz 2. dubna 1974 definitivně uzavřelo. Dnešních dnů se nicméně dožilo hned několik vozů, k vidění je jak jeden v rakouském Klagenfurtu, tak několik i v samotné Subotici, kdy je lze nalézt vystavené v centru města i v areálu dopravce.



Původní tramvaje jsou dodnes k nalezení v místní vozovně. Jelikož jsou však vystavené povětrnostním vlivům, tak to jejich stavu rozhodně neprospívá. (foto: Dominik Konečný)

Pozůstatky tramvajové tratě ve městě zůstaly ještě o mnoho let později, provoz MHD však již zajišťovaly pouze autobusy. Jejich vozový park byl v průběhu let postupně omlazován, průběžná obnova se ale začala po roce 2010 zadrhávat. Páteř vozového parku tak dlouhá léta tvořily zejména Ikarusy-Zemun a novější Ikarbusy. Zatímco Ikarusy-Zemun se dařilo postupně nahrazovat ojetinami a roku 2025 se dožil jediný, Ikarbusy nadále tvořily nezastupitelnou složku místní MHD.

Do složité situace se JP Subotica Trans dostal v důsledku toho, že dotace města na provoz městské dopravy pokrývaly stěží provozní náklady a na investice nezbývaly peníze. Dopravci tak nezbylo nic jiného, než provádět nadále vyšší stupně oprav i na starších vozidlech. Částečně byly také pořizovány vozy ojeté, do města se tímto způsobem dostávaly zejména starší vozy značky MAN. V posledních letech ovšem začínala být situace už neudržitelná a město muselo začít řešit, jak naložit s městskou dopravou do budoucna.



Píše se rok 2024 a v místních dílnách probíhá generální oprava starého Ikarbusu (ev. č. 38). Tak daleko dohnal dopravce nedostatek financí v posledních letech. Pád Subotica Transu však přišel rychleji, než se podařilo rekonstrukci dovršit. Posléze byl učiněn pokus nedokončený autobus prodat, kupec se však (nepřekvapivě) nenašel. (foto: Dominik Konečný)

Ještě v roce 2017 se podařilo nakoupit po dlouhém půstu pět nových vozů (ještě značky Ikarbus) a k tomu 12 ojetin. O dva roky později přišlo do města dalších 10 autobusů Otokar, z toho 8 na regionální dopravu a pouze 2 v městské verzi. Po mnoha letech se tak zdálo, že se opět podaří nastartovat průběžnou obnovu vozového parku. K tomu ale nedošlo a dodávky z roku 2019 byly úplně poslední.

Pro další fungování městské dopravy bylo v té době třeba napumpovat tučnou finanční injekci (v přepočtu asi 245 milionů korun) do dopravce na nákup nových vozů. Město se namísto toho rozhodlo, že vypíše výběrové řízení na provozování MHD na dalších 15 let soukromým subjektem. V tomto scénáři již bylo počítáno s tím, že stávající městský dopravce se do tendru nepřihlásí a bude zlikvidován.



Poslední Ikarus-Zemun v sólo verzi dojezdil nejspíše v roce 2023. Od té doby zůstával bez využití odstaven v garážích. Po konci starého dopravce byl pravděpodobně sešrotován. (foto: Dominik Konečný)

Ke konci provozu starý dopravce nakumuloval ztrátu kolem 200 mil. dinárů (asi 42 mil. Kč), přičemž jeho roční dotace měla činit zhruba 500 mil. dinárů (asi 104 mil. Kč). Pro další provoz by bylo nutné učinit již dříve zmiňovanou investici ve výši kolem 245 mil. Kč. Celkem by tedy požadovaná finanční injekce na rok 2025 činila téměř 400 milionů korun.

V této situaci se proto zdála varianta převzetí provozu soukromníkem schůdnější cestou. Výběrové řízení počítalo s náklady na patnáctiletý provoz v hodnotě cca 13 miliard dinárů (asi 2,7 miliard Kč), ročně tedy zhruba 867 mil. dinárů (180 mil. Kč), z nichž město mělo platit zhruba třetinu (cca 290 mil. dinárů), což by znamenalo výraznou úsporu oproti dosavadní výše zmíněné dotaci cca 500 mil. dinárů. Současně mělo dojít k okamžité náhradě všech starých autobusů za nové či zánovní. Budoucí dopravce se měl zavázal k nákupu 55 ks autobusů splňujících normu EURO VI.



Kloubových Ikarbusů řady 200 v různých verzích bylo v letech 1995-2009 dodáno celkem 12. Poslední vozy již měly i lepená skla. Závěru provozu se měly dožít zřejmě všechny z nich. Tento vůz se podařilo zachránit soukromým sběratelem z Bělehradu, autobus však stále čeká na převoz do svého nového působiště. Na fotce vůz projíždí kolem jezera Palić, kde v minulosti končila i linka tramvaje. (foto: Dominik Konečný)

Do výběrového řízení se mohly přihlásit pouze ty subjekty, které mj. nebyly poslední 3 roky ve ztrátě, vlastnily min. 110 autobusů, provozovaly MHD ve městech o alespoň 120 tis. obyvatelích a fungovaly již nejméně 15 let. V hodnocení pak byly zohledněny 2 aspekty, a sice cena (80 %) a kvalita (20 %). Součástí tendru byla také rekonstrukce autobusového nádraží a dílen (nový dopravce by využíval stávající zázemí Subotica Trans).

Výběrového řízení se zúčastnil pouze jediný uchazeč, a sice Trans-Jug z Obrenovace, který se do stanoveného limitu 13 miliard dinárů nevlezl a nabídl cenu asi o 8 % vyšší (14 miliard dinárů). Jako jediný účastník tak obdržel 80 bodů za cenu a 10 bodů za kvalitu, jelikož nenabídl (ihned) vozy zcela nové. Město se rozhodlo vyšší cenu akceptovat a Trans-Jug dne 13. 1. 2025 vyhlásilo vítězem výběrového řízení. S ním také o měsíc později podepsalo smlouvu, aby mohl být provoz už od března (! téhož roku převzat novým dopravcem.



Subotica postupně nakoupila všechny modifikace Ikarbusů řady 200 – IK-201 (motor MAN), IK-202 (motor Rába), IK-203 (motor Mercedes-Benz) a IK-206 (vertikálně uložený motor MAN a lepená skla). Autobus na snímku projíždí kolem autobusového nádraží, které by mělo být dle podmínek tendru opraveno. (foto: Dominik Konečný)

Při této příležitosti byly také přetrasovány některé linky. Dvě byly zrušeny, a naopak dvě nové vytvořeny. Nově také zanikla některá přímá regionální spojení, jelikož dopravce nedisponoval licencí pro provozování meziměstských linek, a cestující tak jsou nuceni přestupovat. Trans-Jug také spustil provoz nové aplikace pro jízdní řády a trasy linek, slib o implementaci zakoupení jízdenek přes mobilní aplikaci ale zatím zůstává nenaplněn. Zavedena byla nově i celodenní jízdenka, která až dosud v nabídce chyběla. Ihned po podpisu smlouvy začaly být do Subotice naváženy nové vozy (min. polovina vozů musela být ve městě přítomna již na zahájení provozu), které se podařilo na začátek zajistit v počtu 31 kusů. Všech 55 autobusů se dopravce zavázal sehnat do 18 měsíců od podpisu smlouvy.

Do města dorazila pestrá směsice vozů, která byla dovezena povětšinou z Bělehradu (ať už z jiné provozovny Trans-Jugu či odkoupena). Od původního dopravce byly převzaty pouze nejnovější vozy od tureckého Otokaru z roku 2019. Zajímavé je, že koncepce nového systému MHD již nově nepočítala s kloubovými vozidly, navzdory tomu, že byly v původní flotile poměrně široce zastoupené. Dnes jsou tak ve městě k vidění zejména vozy Otokar Kent LF 12, Güleryüz Cobra GD 272 LF (ex dopravce Lekon z Bělehradu) a minibusy Otokar Centro C. Nechybí ani zástupci srbského průmyslu v podobě částečně nízkopodlažních vozů Ikarbus IK-112 LE (ex Pančevo) z roku 2016, které by nyní měly být nejstaršími vozidly ve městě. Pro příměstskou dopravu poté slouží Otokary Territo U.



Jeden z nových autobusů Otokar Kent LF 12 byl zachycen v létě 2025. Za povšimnutí stojí zvláštní umístění evidenčního čísla. (foto: Dominik Laššák)

Pro provoz byla najata jen asi polovina původních zaměstnanců sloužících předtím u Subotica Transu, což se nevyhnulo kritice. Odcházejícím zaměstnancům muselo být vyplaceno odstupné, na které měly být získány finanční prostředky rozprodejem starých subotických autobusů. Tím měly být pokryty i ostatní závazky.

Navzdory proklamacím o úsporách však musely být do likvidace firmy JP Subotica Trans, jejíž historie sahá až do 19. století, vynaloženy další finanční prostředky. Tyto náklady se měly za první tři měsíce roku 2025 vyšplhat až na 500 milionů dinárů, což činilo v minulosti běžný příspěvek na celý kalendářní rok. Není divu, že se městská rada dočkala kritiky opozice, která považovala transformaci městské dopravy za zpackanou. Ani na konci roku 2025 navíc likvidace původní společnosti nebyla dokončena, jelikož s ní byly vedeny soudní spory od bývalých zaměstnanců.



Kategorii minibusů pod novým dopravcem reprezentují vozy Otokar Centro C. (foto: Dominik Laššák)

Kontroverze vzbuzoval také samotný průběh výběrového řízení na nového dopravce, kdy Trans-Jug disponoval (min. částí) nových autobusů pro Suboticu již v roce 2024. Kritici se pak tázali, nakolik byla soutěž soutěží a zdali nebyl vítěz znám už dopředu, což by v Srbsku, zemi mimořádně zkorumpované, nebylo příliš překvapující. Otázky také vzbuzoval způsob ocenění původního vybavení v autobusových garážích, kde byl celý postup poněkud netransparentní. Nedůvěru také budí výhodnost nájmu 10 původních autobusů Otokar od Subotica Trans, které město dodnes splácí.

Závěrem se ještě podíváme, jaký osud stihnul původní subotické autobusy. Jak již bylo popsáno výše, nejnovější vozy z roku 2019 byly všechny odkoupeny Trans-Jugem (Otokary Kent a Territo). Navíc nový dopravce odkoupil za neznámým účelem i Ikarbus IK-103P (regionální provedení Ikarbusu, zde navíc se vzácnějším starším provedením se světly z automobilu Yugo Florida) ev. č. 31 z roku 1995. Tento vůz dodnes čeká odstaven bez využití v areálu dopravce. Rozprodat se mělo podařit téměř vše, prokazatelně až na Ikarbus IK-103P ev. č. 16 z roku 2000 (zřejmě již sešrotován), kloubový MAN A23 ev. č. 107 a nejnovější Ikarbus IK-112M z roku 2017. O Ikarbus IK-103P ev. č. 38, který se na sklonku působení Subotica Trans ve městě zrovna podroboval (nakonec nedokončené) generální opravě, zájem také nikdo neprojevil. Jediný Neoplan Centroliner Evolution ev. č. 601 byl patrně zrušen ještě před koncem působení starého dopravce.



Jeden zástupce ojetin v podobě kloubového autobusu MAN NG 363 ev. č. 107 z roku 2003, který se pro jeho špatný stav prodat nepodařilo. (foto: Dominik Konečný)

Prodejem však autobusy nenalezly nutně další život, jelikož se jejich notná část stala terčem překupníků a spekulantů, kteří autobusy koupili za pakatel a nabízeli je dále za násobně vyšší cenu. V mnoha případech však kupce nenašli, a tak autobusy skončily na šrotišti. Jeden z nich například pořídil velkou část přeživších kloubových Ikarbusů IK-20x (ev. č. 86, 100, 102, 104, 105), z nichž se mu však podařilo přeprodat stavební firmě pouze Ikarbus ev. č. 105, ostatní byly rozprodány na náhradní díly. Podobně skončil i článkový Ikarbus ev. č. 101, který se překupníkovi rovněž prodat nepodařilo, a tak zůstal nejprve opuštěný u cesty, kde byl zvandalizován, a následně o měsíc později sešrotován. U překupníků skončily také autobusy ev. č. 68 a 70 (jediné subotické sólo Ikarbusy v městském provedení), Mercedes-Benz Conecto ev. č. 72 a MAN Lion’s Classic SL283 ev. č. 71, přičemž jejich momentální stav je neznámý.

Veselejší osud pak potkal některé vozy MAN Lion’s Classic, které skončily ve službách autoškoly, dále trojici Ikarbusů ev. č. 52, 54 a 59, které nyní slouží pro svoz pracovníků, a ev. č. 56, který koupila soukromá osoba ze Subotice. Nejnovější kloubový Ikarbus IK-218N ev. č. 108 zase odkoupil Trans-Jug pro dopravu na bělehradské letiště. Navíc Trans-Jug získal také blíže nespecifikovaný počet vozů MAN Lion’s Regio.



Ve městě se nacházel i jeden autobus původem z České republiky – MAN SL 283 Lion’s Classic ev. č. 609 ex ČSAD POLKOST. Vůz původního evidenčního čísla 1824 se do města dostal v roce 2017. (foto: Dominik Konečný)

Vícero vozů se podařilo zachránit pro muzejní účely. Bílý Ikarbus IK-103P ev. č. z roku 2004 zakoupil soukromý sběratel z Pančeva, poslední vůz Ikarus-Zemun IK-161 (ev. č. 94) a Ikarbus IK-201 (ev. č. 103) se zase podařilo jinému nadšenci dostat ze spárů překupníků a nyní čekají na odvoz do Bělehradu. Zástupce nejnovějších vysokopodlažních Ikarbusů s lepenými skly, IK-206 ev. č. 106 z roku 2008, pak byl odkoupen sdružením *Ljubitelja Javnog Prevoza Stari Grad*.

Zde dostupné prameny utichají a osud zbylých autobusů znám není (například minibusů postavených na platformě Iveco Daily).

Byť byl celý proces přechodu na nového dopravce v některých ohledech rozpačitý, občanům města přece jen přinesl bezesporu pohodlnější cestování veřejnou dopravou, kdy před březnem 2025 tvořily většinu autobusů Subotica Trans vysokopodlažní omšelá vozidla.

Url: Ohlédnutí za koncem starých autobusů v Subotici