



Praha plánuje pořídit až 200 autobusů standardní délky

15.10 2025 17:47, Libor Hinčica, Autobusy

Pražský DP vypsal dne 14. 10. 2025 předběžné tržní konzultace na dodání až 200 autobusů délky cca 12 m (v rámci dělení vozidel dle organizace ROPID jde o vozidla kategorie „Standard“), které by rád pořídil v horizontu let 2026 až 2030. Dopravce uvádí, že předmětem zakázky mají být vozidla dieselová nebo hybridní s tím, že volba druhu pohonu a počet vozidel budou čistě na jeho rozhodnutí. V mezních případech by tedy mohl DPP objednat buďto 200 čistě naftových vozů a žádný hybridní, anebo 200 hybridních a žádný dieselový (anebo pak oba typy v jakémkoli poměru).

Předběžné tržní konzultace zahrnují celkem 24 otázek, které mohou zájemci zodpovědět do 29. 10. 2025. Dopravní podnik ve vztahu k hybridní technologii vysvětluje, že má jít o vozidla, která budou splňovat evropskou a národní legislativu týkající se bezemisních a nízkoemisních vozidel, přičemž připomíná, že to v případě hybridu znamená použití zařízení, které je možné dobíjet externě. Nespecifikuje přitom žádné konkrétní parametry, které od hybridního pohonu očekává, a nezdůrazňuje ani, že nestačí pouze doplnit zásuvku k externímu nabíjení na pouhý mild-hybrid, jako se to stalo u poslední soutěže na článkové hybridní autobusy. Tehdy byla vzájemně porovnávána zcela odlišná technická řešení a vítězem se stalo Iveco Bus, které chytře doplnilo externí zásuvku do svého mild-hybridního Urbanwaye, čímž legislativní požadavek splnilo. Solaris a SOR se naopak účastnily s plnohodnotnými hybridními vozy, kdy je výkon elektromotoru dostatečný na to, aby mohl alespoň chvíli fungovat zcela samostatně v rámci hnacího řetězce.

Některé otázky v rámci předběžných tržních konzultací sice směřují ke klasickému hybridnímu provedení (zadavatel se například dotazuje, zda je možné vozidlo používat v části trasy v čistě elektrickém módu, jako to v minulosti nabízelo Volvo, nebo na nutnost dodatečného školení zaměstnanců ve vztahu k elektrické části), nicméně dopravce se zde patrně jen snaží získat co největší přehled o aktuální nabídce na trhu. V ní už kvůli příchodu mild-hybridních autobusů a

kličkám, které mohou výrobci použít k naplnění legislativy (jako to udělalo v Praze dříve Iveco), není nutné klasické hybridy vůbec udržovat, a ty se tak z nabídky zcela vytratily. Posledním aktivním výrobcem v kombinaci s řešením od britsko-kanadské společnosti BAE Systems byl Solaris, který z tohoto důvodu jako jediný ve své nabídce rozlišoval mezi „Urbinem hybrid“ a „Urbinem mild-hybrid“. I ten už ale „opravdový“ hybrid ze své nabídky v tichosti vyřadil (nicméně „Urbino mild-hybrid“ prozatím nepřejmenoval). I kdyby tedy pražský DP tentokrát zamýšlel pořídit klasické hybridní vozy, pravděpodobně by mu je neměl kdo nabídnout, byť SOR jej z minulosti alespoň papírově připravený má.

Pražský DP se přitom v dotazech ptá i na to, zda výrobci 12m autobus, který by splňoval uvedené požadavky legislativy na nízkoemisní autobusy, již v nabídce mají (nebo zda je plánují v horizontu jednoho roku začít vyrábět), případně zda vyrobili alespoň jiná vozidla s touto technologií (například článkové vozy či midibusy). Dotazuje se rovněž na možnou dobu dodání (9 až 12 měsíců), cenotvorbu (otázku indexace cen), možnost náhrady zpětných zrcátek kamerami, konkrétní modely klimatizací salonu cestujících a řidiče, rozměry lednice pro řidiče a její umístění atp. Mezi dotazy nechybí ani otázka na to, v jaké zemi by výroba autobusů probíhala.

Url: [Praha plánuje pořídit až 200 autobusů standardní délky](#)