



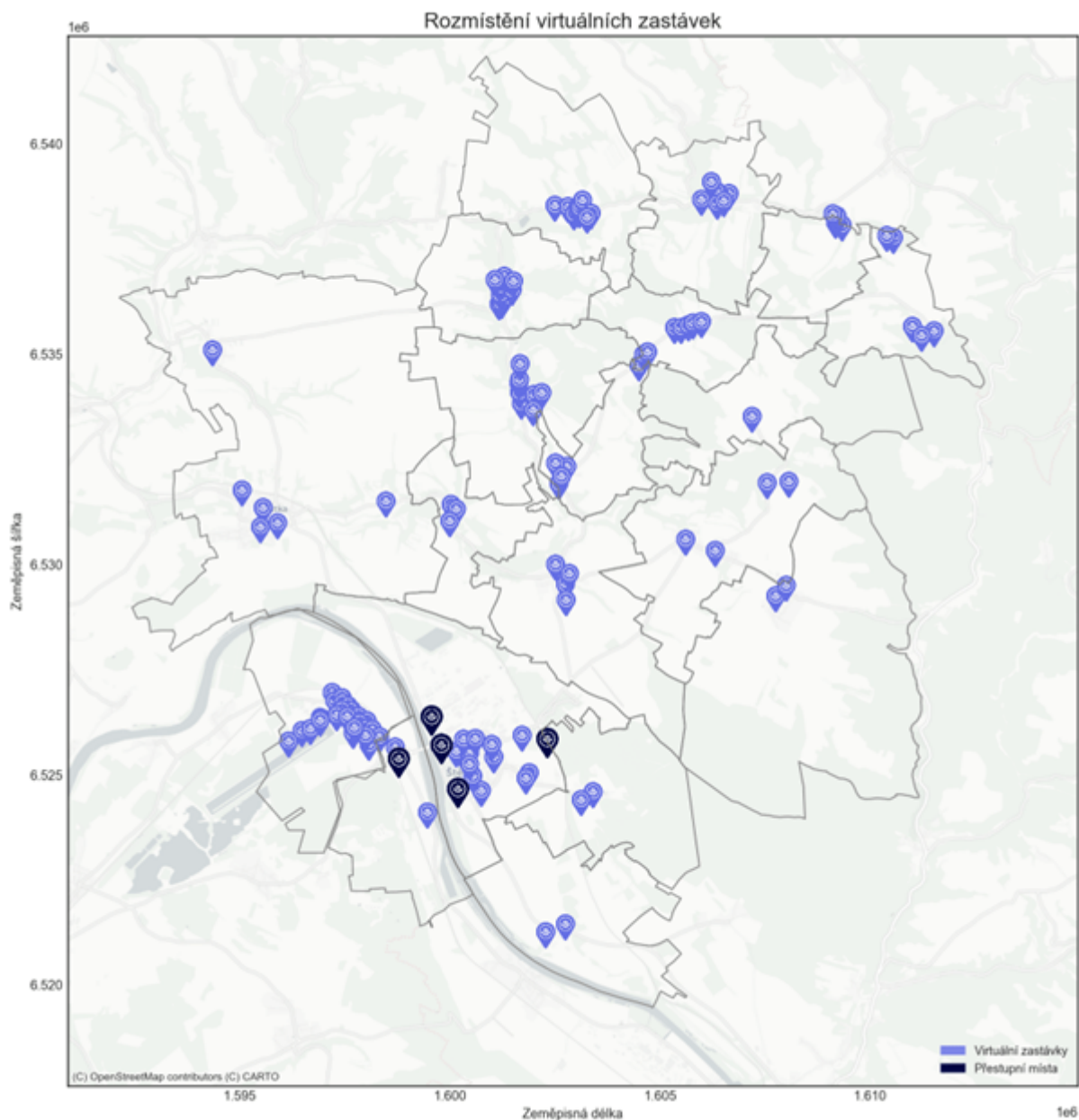
Štětská MHD končí, nahradí ji DRT

29.11 2025 18:00, Matěj Stach, Autobusy

Autobusy značky Karosa dojezdí na konci letošního roku 2025 ve vůbec posledním městském provozu v tuzemsku. Poněkud specifickou linku 555 001 spojující Štětí s jeho místními částmi totiž od 1. 1. 2026 nahradí poptávková doprava (často prezentovaná jako DRT, z anglického *Demand-responsive transport*) fungující na technologické platformě společnosti CITYA mobility. Roční zakázku na dopravce v předpokládané hodnotě 1 800 000 Kč vypsalo město Štětí teprve v pátek 28. 11. 2025 s lhůtou pro podání nabídek do 12. prosince.

Kapitola provozu štětské linky 555 001 spojující místní části Újezd, Veselí, Brocno, Chcebuz, Radouň se Štětím a největší tuzemskou papírnou Mondi Štětí se uzavře po 31 letech, až na Silvestra vyprší historická smlouva města s dopravcem Břetislavem Kafkou. Ten zajišťuje její chod společně s Františkem Gerlickým, jenž na linku poměrně pravidelně vypravuje Karosu C 934 z roku 1998 (ex-TREDOS). Zbytek vozového parku tvoří SOR C 10,5 starý 17 let, dva minibusy a vínový Ford Transit (kategorie M1). Zájemcům o bližší seznámení s provozem doporučujeme [únorový text](#) sepsaný při příležitosti uzavření posledního dodatku smlouvy.

Nový koncept obsluhy území veřejnou dopravou sází na poptávkovou dopravu, již do české legislativy s účinností od 1. 7. 2025 přinesl zákon č. 130/2025 Sb. Ten rozvolnil podmínky týkající se licencí, umožnil zastavování ve virtuálních zastávkách, a především pak zařadil poptávkovou dopravu mezi módy, jakými lze zajistit dopravní obslužnost. Do té doby se provoz řídil výhradně podmínkami linkové osobní dopravy, přičemž v této podobě DRT začala fungovat jako PID Haló na Českobrodsku a Černokostelecku, v Říčanech, na Svitavsku (#ZkusBus) nebo například v Libereckém kraji v okolí Nového Města pod Smrkem.



Koncept (virtuálních) zastávek poptávkové dopravy ve Štětí. (zdroj: zadávací dokumentace)

Zatímco u nás se poptávková doprava veze na vlně líbivých marketingových hesel, v zahraničí pomalu přicházejí na skutečnost, že DRT rozhodně není všespásným řešením pro (městskou) mobilitu. Náklady na jednoho přepraveného cestujícího zpravidla dosahují výše několika stokrát, což při zavedení poptávkové dopravy jakožto další vrstvy dopravní obslužnosti znamená výdaje, které si objednatelé dopravy dlouhodobě nemohou dovolit hradit navíc. Z těchto důvodů před rokem skončil např. provoz služby MOBishuttle v Drážďanech, které financování pro další období zkrátka nenašly.

Štětský případ počítající s náhradou klasické autobusové linky poptávkovou dopravu by alespoň dle předpokládané hodnoty zakázky neměl zásadním způsobem zvýšit nároky na městskou kasu. Roční kontrakt počítá s nasazením jednoho vozidla o osmi místech, které bude v pracovních dnech jezdit od 5 do 23 hodin a o víkendech a svátcích mezi 5. hodinou ranní a 7. večerní, což znamená výrazně rozšíření provozu. Město si však vyhrazuje právo tuto provozní dobu zkrátit, a to v případě, že o službu v některých obdobích nebude zájem. Zároveň si nechává otevřená vrátka pro úplnou

výpověď bez udání důvodu se lhůtou 2 měsíců. Zadávací dokumentace stanovuje rovněž způsob úhrady poplatků za licenci CITYA mobility, jež bude hradit přímo dopravce, kterému bude město náklady kompenzovat.

Jestliže dopadne vše podle plánu, stane se v lednu 2026 Štětí po Moravské Třebové druhým tuzemským sídlem, které zcela nahradí provoz svojí atypické městské dopravy dopravou poptávkovou. Karose C 934 nasazované na linku 555 001 naopak za dva dny začne poslední měsíc jejího linkového života.

Url: [Štětská MHD končí, nahradí ji DRT](#)