



Středočeské vodíkové autobusy stále stojí. Termín zprovoznění je neznámý

15.05 2026 17:21, Libor Hinčica, Autobusy

Diskutabilní projekt provozu vodíkových autobusů ve Středočeském kraji nabírá další zpoždění. Ačkoli flotila deseti autobusů Solaris Urbino 12 hydrogen v úpravě pro linkovou dopravu byla dopravci MARTIN UHER bus dodána již na podzim loňského roku, není stále možné provoz spustit kvůli nedokončené plnicí stanici na vodík, jejíž stavbu zajišťuje společnost ČEZ ESCO.

Připomeňme, že vodíkové autobusy mají obsluhovat trojici linek čísel 446 (Mníšek pod Brdy – Kytín – Dobříš), 517 (Dobříš – Příbram) a 688 (Mníšek pod Brdy – Nový Knín – Dobříš), přičemž už volba těchto linek byla poněkud zářející, a to jednak s ohledem na nově nabízenou přepravní kapacitu a jednak s ohledem na kilometrické výkony.

Z hlediska počtu nabízených míst je zásadní, že až do 30. 11. 2024, tj. před předáním linek dopravci MARTIN UHER bus, jezdily autobusy délky 12 m pouze na jediné z nich, č. 517, zatímco na lince č. 668 byly vypravovány vozy délkové kategorie 10,5 m a na lince č. 446 pouhý minibus do délky 8 m, takže s plánem na zavedení vodíkových elektrobuses došlo k výraznému nárůstu přepravní kapacity. To je sice z pohledu cestujících a pohodlí chvályhodné, popírá se tím ale smysl testování vodíkové technologie v náročných podmínkách. Vezmeme-li v úvahu, že na lince č. 446 byl i dnes (15. 5. 2026) nasazen 7,76 m dlouhý minibus Iveco Stratos LE37, nelze asi očekávat, že bude vodíkový autobus na zvolené lince obzvláště vytížený.

Hlavní proklamovanou výhodou vodíku má být pak delší dojezd v porovnání s elektrobuses, jenomže ani ten nemůže být na vybraných linkách otestován, protože nejdelší kilometrický nájezd činí jen 338 km a nejkratší pouhých 97,546 km. Průměrný denní kilometrický nájezd v pracovní dny (pro osm vozů) má činit pouhých 209,701 km a o víkendu, kdy budou nasazeny jen 4 z 10 vozů, půjde o 190,085 km. Vodík tak na daných linkách a pořadích vůbec nemůže ukázat své deklarované

přednosti.



Vykládka vodíkové elektrobusu v areálu firmy Martin Uher v září 2025. (zdroj: FB Mníšek pod Brdy)

Vodíkový projekt se táhne již čtvrtým rokem – od doby podepsání memoranda mezi Středočeským krajem, IDSK, společností ČEZ a dopravcem v květnu 2022. Spuštění projektu mělo proběhnout v roce 2024, opakovaně ale došlo k posunu. Vozidla v podobě modelu Solaris Urbino 12 hydrogen byla vyrobena v loňském roce, přičemž první dva kusy dorazily do areálu společnosti MARTIN UHER bus dne 17. 9. 2025. Poslední z deseti kusů pak byly převzaty dne 7. 10. 2025. Autobusy obdržely ev. č. 1150–1159 a byly již postupně ve dnech 2. 10. 2025 (ev. č. 1150–1154) a 7. 10. 2025 (ev. č. 1155–1159) přihlášeny, takže se jim odpočítává stáří.

Termín zahájení provozu byl stanoven na 14. 12. 2025, jenomže tento plán se ukázal jako nereálný, protože nebyla dokončena plnicí stanice. Její dodávku zastřešuje firma ČEZ ESCO, nicméně klíčové komponenty pocházejí od dodavatelů ze zahraničí. Ze čtyř technologických kontejnerů byly doposud dodány pouze tři, chyběl – a stále chybí – ten poslední, který obsahuje samotný tankovací stojan.

V únoru 2026 se vyjádřil radní pro dopravu Středočeského kraje Petr Borecký (STAN), že předpokládá dokončení plnicí stanice a spuštění provozu ještě v prvním čtvrtletí, anebo počátkem čtvrtletí druhého. V současné době ale plnička stále není dokončena a radní otevřeně přiznává, že: *„Aktuálně není možné udat konkrétní termín dokončení a finálního spuštění. Mohu jen potvrdit, že všichni naši dodavatelé dělají maximum pro to, aby došlo k zprovoznění co nejdříve.“* Podle jeho slov mají být zástupci dodavatele v kontaktu se skotským výrobcem *Logan Energy* a jezdit na kontroly přímo do továrny na Britských ostrovech, ovšem termín dodání zůstává neznámý.

Ve vztahu ke zpoždění projektu dále Petr Borecký uvedl, že: „V Evropě i ve světě je bohužel poměrně časté, že u pilotních projektů v oblasti vodíkových technologií dochází kvůli problémům s dodávkami komponent ke zpoždění. Zpoždění a redukcí vodíkových plánů ohlásil třeba Moravskoslezský kraj a start vodíkových busů se zdrží i v Českých Budějovicích. Zpoždění se nevyhýbá ani zahraniční. Časový skluz mělo například zahájení provozu vodíkových busů v Berlíně nebo ve slovinské Lublani a se zpožděním se potýká i zavádění vodíkových busů v rakouském Villachu.“ Toto vyjádření ovšem považujeme za nutné korigovat.



Pohled do interiéru vodíkového elektrobuse pro Středočeský kraj. (zdroj: FB Petra Boreckého)

Je pravda, že v Moravskoslezském kraji došlo k výrazné redukcí původně velmi ambiciózních vodíkových plánů, jež byly sprádaný jak na půdě DP Ostrava, tak na krajské úrovni, v žádném případě ale nelze mluvit o zpoždění, protože původní záměry byly odpískány a nové soutěže na dodání elektrobuseů v režii Transdevu Slezsko (4 ks) a DP Ostrava (2 ks) teprve běží. Zpoždění tak nemělo čas nastat.

Město České Budějovice o vodíkové autobusyjevilo pramalý zájem, myšlenka na jejich pořízení se objevila v roce 2023 u dopravce ČSAD Autobusy České Budějovice s tím, že ředitel společnosti Vladimír Homola se tehdy pouze neurčitě pro ČTK vyjádřil o možnosti pořízení dvou vozů na testování, neboť jsou na vodíkové autobusy poskytovány dotace, jež by mohly být využity. Myšlenka se ale vůbec nedostala do realizační fáze (nebylo ani zažádáno o onu dotaci), takže ani zde nelze o zpoždění hovořit.

Za čistě nepravdivou lze pak označit informaci o Berlíně. Berlín totiž žádné vodíkové autobusy neprovozuje a ani je provozovat nehodlá. Německá metropole je opakovaně pro nízkou energetickou účinnost a enormní náklady odmítla ve studiích v letech 2020, 2021 a 2023.

Oproti tomu v případě slovinské Lublaně ke zpoždění opravdu došlo, nikoli ale kvůli dodávce technologie, ale kvůli zásadním změnám projektu, které vedly k podpisu smluvního dodatku, jenž zprovoznění plnicí stanice odsunul. Dopravci to ale způsobilo problémy jen v omezené míře, protože Lublaň si pořídila vozy eCitaro G hydrogen, které disponují pouze vodíkovým prodlužovačem dojezdu, takže je bylo možné mezi říjnem 2025 a únorem 2026 (kdy byla stanice uvedena do provozu) používat jako klasické elektrobusey.

Nejkomplikovanější byla situace ve Villachu, resp. přesněji v rakouských Korutanech, kde musel být rovněž původní projekt pro jeho technickou neproveditelnost odpískán a přepracován. Následný nový projekt se pak skutečně dostal do několikaměsíčního skluzu způsobeného pozdní dodávkou elektrolyzéru pro výrobu vodíku, takže ke slavnostnímu zahájení mohlo dojít až 6. 5. 2026 (plný provoz se předpokládá od 1. 6. 2026).

Url: [Středočeské vodíkové autobusy stále stojí. Termín zprovoznění je neznámý](#)