



Vodíkové autobusy pro Středočeský kraj jsou vyrobeny

25.08 2025 16:49, Libor Hinčica, Autobusy

Radní pro oblast veřejné dopravy a mobility Středočeského kraje Petr Borecký (STAN) se dne 25. 8. 2025 pochlubil na svých sociálních sítích prvními fotografiemi vodíkových autobusů Solaris Urbino 12 hydrogen, jež by měly od prosince letošního roku vyrazit na silnice Středočeského kraje v oblasti Mníšku pod Brdy.

Připomeňme, že Středočeský kraj usiloval o zavedení pilotního provozu elektrobuses, jež budou kromě trakčních baterií využívat také palivové články, už od roku 2022, kdy došlo k podpisu memoranda o spolupráci mezi ním a společností ČEZ, dopravní firmou Martin Uher a IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje). Předpokládalo se, že k zahájení provozu by mohlo dojít již v roce 2024, nakonec ale došlo k posunu a vodíkové elektrobuses by měly vyjet až letos od prosincových změn jízdních řádů.



Pohled do interiéru vodíkového Urbina pro Středočeský kraj (zdroj: facebook Petra Boreckého)

Náklady na kilometr jsou odhadovány na 66 Kč/km při započtení dotace, která bude na projekt čerpána. Bez ní by mělo jít o cca 83 Kč/km. Přesné hodnoty ale ukáže až provoz vozidel. Těch bude celkem deset a jejich majitelem bude účelově založená firma MARTIN UHER bus, která získala zakázku napřímo bez výběrového řízení. Společnost vsadila na autobusy Solaris Urbino 12 hydrogen, které jsou v současné době nejprodávanějším modelem vodíkových autobusů v Evropě.

Autobusy budou provozovány na linkách čísel 446 (Mníšek pod Brdy – Kytín – Dobříš), 517 (Dobříš – Příbram) a 688 (Mníšek pod Brdy – Nový Knín – Dobříš), přičemž kraj má za deset let provozu uhradit dopravci bezmála 350 mil. Kč. Na uvedených linkách je v pracovní dny zajišťováno celkem 9 pořadí, takže jeden vůz by měl být záložní. O víkendu bude potřeba výrazně nižší a bude činit pouze čtyři vozy. Všechny spoje uvedených linek jsou vedeny jako pořadí jediné z nich, konkrétně linky č. 688.



Rozestavěná plnička a elektrolyzátor v Mníšku pod Brdy v sousedství areálu společnosti Martin Uher. (zdroj: facebook Petra Boreckého)

Urbina s vodíkem přitom budou v porovnání se stavem platným do 30. listopadu 2024, kdy dopravce provoz na linkách převzal, poněkud naddimenzovaná. Z trojice uvedených linek byly předtím autobusy o délce 12 m provozovány výhradně na lince č. 517, zatímco na lince č. 446 se běžně objevoval zpravidla pouhý minibus (do délky 8 m; kategorie dle Pražské integrované dopravy „Mn“) a na lince 688 vozidla délky cca 10,5 m (kategorie „Md+“). Dnes je i linka č. 688 obsluhována 12m vozy, nicméně na lince č. 446 je stále kmenově nasazován minibus.

Celý projekt je vnímán jako pilotní a lze jej považovat hlavně za marketingový. Jeho faktický přínos pro rozvoj vodíkové technologie v kraji je nanejvýš diskutabilní, zvláště, když vezmeme v úvahu, že hlavní výhoda vodíkových autobusů – prodloužený dojezd v porovnání s klasickými elektrobusy – zde prakticky nebude moci být využita. Nejdelší pořadí má sice podle vzorových vozových jízdních řádů v uzavřené smlouvě obstojnou délku 338 km, avšak nejkratší pouze 97,546 km. Průměrně mají elektrobusy v pracovní dny najezdit jen 209,701 km a o víkendu 190,095 km, což jsou výkony zvládnuté dnes bez větších obtíží většinou konvenčně vyráběných elektrobusů.

Url: [Vodíkové autobusy pro Středočeský kraj jsou vyrobeny](#)