



## Uherskohradištská "Poulička" (nejen) s autobusy Karosa

05.02 2025 20:06, Tomáš Kowalski, Autobusy

Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o. (dále v článku pro zkrácení uváděna jen jako ZDS - PSOTA, pozn. autora) přebrala k 1. 2. 2025 provoz na co do počtu linek a spojů značně rozšířené městské autobusové dopravě v Uherském Hradišti, oficiálně nazvané (místními léte běžně používaným názvem) jako Poulička. Pro provoz je objednáno celkem 13 (11 turnusových + 2 záložní) přibližně 10,5 metrů dlouhých autobusů Mercedes-Benz Citaro K a Man Lion's City 10E, u kterých však nastalo zpoždění při jejich výrobě, a dopravce byl tudíž nucen po domluvě s objednavatelem přistoupit k náhradnímu řešení. K již takřka kultovní MHD ve Štětí tak na pár týdnů přibude dočasně další provoz, ve kterém bude možné se na běžných linkách setkat s vozy z vysokomýtské Karosy - kromě takřka desítky vozů SOR BN a jejich modifikací se totiž do ulic slovácké metropole na krátký čas podívají i dvě Karosy C 954E.1360 z roku 2003.

Provoz městské autobusové dopravy v Uherském Hradišti fungoval posledních několik desítek let v režimu, který spíše připomínal klasickou linkovou dopravu. Takřka všechny linky, označené čísly 2 až 8 (linka 1 byla zrušena v roce 2021), začínaly na tamním autobusovém nádraží, odkud vyrážely do jednotlivých vzdálenějších městských částí, případně v malých okruzích objížděly širší centrum města, takže pro většinu cest bylo nutné přesezat. Výjimkou byly polookružní linky 4 a 8, spojující obchodní zónu ve Starém Městě s předměstím Jarošov, respektive městské části Mařatice a Štěpnice, nalézající se na opačných stranách města. Celá koncepce byla dlouhodobě považována za zastaralou a uživatelsky nepřívětivou, koneckonců, bez větších změn přežívala již od počátku 90. let.



Raritou na českých silnicích jsou dnes už i autobusy SOR C 12 v provedení z let 2006 až 2009, v republice by jich mělo jezdit do deseti kusů. (foto: Jakub Šaur)

Raritou bylo i zajišťování provozu v režii místního dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., které až do minulých dnů fungovalo na základě smlouvy z roku 1994, a minimálně jednou ročně docházelo k podepisování dílčích dodatků, ať už z důvodu financování provozu na dalších rok, či kvůli různým drobným provozním úpravám. Těch bylo k původní smlouvě z února 1994 dopsáno několik desítek, ten poslední, s číslem 59 podepsaný 9. 12. 2024, řešil financování původní podoby MHD ve městě na měsíc leden letošního roku. Netradiční byla po mnoho let i dlouhodobá finanční neúčast města na provozu MHD, kdy veškeré náklady na provoz od roku 1998 hradil okres, po roce 2000 pak Zlínský kraj, byť v roce 2020 i zde došlo ke změně a úhrada veřejné dopravy přešla na radnice měst (vedle Uherského Hradiště se na financování podílely také Staré Město a Kunovice).

Původní systém veřejné dopravy ve městě byl dlouhodobě obyvateli i některými částmi místní samosprávy považován za nevyhovující, a tak se již před více než deseti lety začaly objevovat snahy o jeho změnu. Svůj podíl na novém systému veřejné dopravy má i tehdy ještě student, dnes dopravní konzultant a odborník, Jan Kolařík. Ten již v roce 2011 zveřejnil dokument „*Návrh na zlepšení MHD v Uherském Hradišti*“, a posléze se podílel i na vzniku občanského sdružení, které si kladlo za cíl právě zlepšení stavu veřejné dopravy ve městě. Návrh se u obyvatel setkal s poměrně velkým úspěchem, a v roce 2014 se úroveň a rozsah místní MHD stala i jedním z hlavních témat komunálních voleb. Ačkoliv se při zmínkách o spuštění nové podoby uherskohradištské MHD původně skloňovaly již roky 2019–2021, nakonec došlo k finální realizaci celé myšlenky až o další dva roky později, když bylo počátkem května roku 2023 zveřejněno výběrové řízení s názvem „*Zajištění dopravní obslužnosti města Uherské Hradiště hromadnou autobusovou dopravou v období let 2024–2033*“. Novinkou měl být více než dvojnásobný rozsah provozu (přibližně 750 tisíc kilometrů ročně vůči původním 300 tisícům), několik nových linek i znatelně rozšířený víkendový provoz, nebo

plná tarifní integrace do systému Integrované dopravy Zlínského kraje (IDZK).



Část autobusů je provozována i s původními znojemskými polepy. Na snímku vidíme autobus SOR BN 9,5 z roku 2017. (foto: Jan Švaříček)

Jakýmsi předstupněm „Pouličky“ bylo spuštění linky 300 v neděli 3. března loňského roku, která propojila jednotlivé části slovácké aglomerace – Uherské Hradiště a Kunovice – s nádražím ve Starém Městě. Novinkou byla například možnost nástupu všemi dveřmi nebo jízdenkové automaty u prostředních dveří. I tato linka je provozně zajišťována dopravcem ČSAD BUS Uherské Hradiště a primárně trojicí nově zakoupených vozů Iveco Crossway LE CITY 10.8M. Spoje této linky formálně nespádají do systému městské dopravy (linka je krajskou a Zlínský kraj její provoz z velké části financuje), byť její roli plní.

Zdržení výběru nového dopravce pro MHD přišlo hned v počátku, když byla na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže podána žádost o přezkoumání. Poněkud překvapivě se nejednalo o žádného dopravce, který by mohl mít o provozování autobusové dopravy zájem, ale o výrobce SOR Libchavy, kterému se nelíbila především kritéria upravující délku vozidel, která by mu údajně měla do budoucna znemožňovat dodávat do města své výrobky. Pomyslné „jádro pudla“ mělo spočívat v zadávací dokumentaci, která jako jednu z podmínek původně uváděla, že „... *minimální délka vozidla činí 10,3 m, maximální délka vozidla činí 11,3 m.*“. Libchavský výrobce také protestoval, že „... *zadávací podmínky může splnit pouze výrobek IVECO*“. Město posléze parametry upravilo, když maximální délku zvýšilo na 12 metrů, avšak s dodatkem, že dopravce je povinen na linky, projíždějící nejužšími místy, vypravit pouze vozidla o délce maximálně 10,65 metrů.

Letným pohledem na časté přejezdy mezi linkami zjistíme, že těchto kratších vozů by muselo být minimálně deset, tj. naprostá většina. Oba tyto důvody pak působí poněkud nezvykle hlavně v kontextu toho, že SOR, známý svým umem dorovnávat podmínky zadávací dokumentace například

prodlouženými nárazníky, se v minulosti byl schopen do několika tendrů dostat doslova o pár centimetrů. V tomto případě však opravdu bez větších úprav svých modelů kritéria současným výrobním portfoliem nesplňoval, protože jeho model EBN 11 by sice vyhovoval z hlediska délky a procentuálního podílu nízké podlahy, chybí mu však třetí dveře, které Uherské Hradiště požadovalo. Výběrové řízení se tak nakonec protáhlo až do září 2023.



Pohled do garáží na odstavené autobusy ZDS vedle elektrobuse SOR EBN 8 od ČSAD BUS Uherské Hradiště. (foto: Tomáš Kowalski)

V tendru, který přilákal šest zájemců a jehož jediným hodnotícím kritériem byla požadovaná provozní kompenzace, nakonec vyhrál již výše zmiňovaný dopravce ze Znojemska, ZDS - Psota, s cenou přibližně 45 milionů korun českých ročně (necelých 60 Kč/kilometr). Dlouholetý provozovatel uherskohradištské MHD, firma ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., naopak skončil až poslední s cenou takřka 80 milionů Kč za rok provozu.

Seznam účastníků výběrového řízení i s jejich nabídkami, seřazený podle pořadí v tendru:

Znojenská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o.: 45 543 972,79 Kč;

Společnost pro MHD UH (sdružení firem AKV bus, a. s. a STS Opava spol. s r.o.): 47 883 248,87 Kč

BORS Břeclav a.s.: 51 112 471,71 Kč;

Lutan s.r.o.: 51 698 133,61 Kč;

Umbrella (sdružení dvou divizí společnosti Umbrella): 62 270 960,24 Kč;

ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.: 79 336 261,85 Kč;

Definitivnímu podepsání smlouvy však zabránil opět SOR Libchavy, který se znovu obrátil na ÚOHS. Ten se rozhodl stížností zabývat, a vydal proto tzv. předběžné opatření, které bránilo slováckému městu smlouvu uzavřít. Opětovný protest firmy SOR byl poněkud překvapivý i z toho důvodu, že se jedná, v porovnání s jeho obvyklou roční produkcí v řádu 450 a více vozů, o poměrně drobnou zakázku. Autor si zde neodpustí drobnou poznámku o už z principu velmi malé šanci, že si dopravce, kterému takto některý z výrobců zdržuje spuštění provozu a podepsání vítězné smlouvy, od něj v nejbližší době jakákoliv vozidla koupí, jde-li o soukromou firmu, která nemusí vypisovat výběrová

řízení. Na druhé straně SOR patrně sledoval jiný zájem a na dodávku přímo formě ZDS - PSOTA nepomýšlel. Nakonec však bylo předsedou ÚOHS rozhodnuto, že zadávací podmínky ani průběh soutěže nebyly nezákonné, a začátkem dubna 2024 tak byla uzavřena smlouva s vítěznou firmou. Zahájení provozu k původně plánovanému datu 1. 6. 2024 však bylo nereálné, ať už vzhledem k šibeničnímu termínu, a především k podmínce zadávací dokumentace, která definovala minimální dobu na spuštění provozu na 9 měsíců od podpisu smlouvy. Novým datem spuštění „Pouličky“ se tak stalo datum 1. 2. 2025.



Karosy ev. č. 17 a 18, které byly do Uherského Hradiště převezeny, pocházejí shodně z roku 2003. (foto: Tomáš Kowalski)

S jistotou desetiletého kontraktu tak dopravce vyrazil na nákupy, a objednal dohromady 13 přibližně 10,5 metrů dlouhých autobusů Mercedes-Benz Citaro K (9 ks) a elektrobusů Man Lion's City 10E (4 ks). Tím se ukázal druhý argument firmy SOR, že jediným výrobcem, který je schopný vozidla dodat, je společnost Iveco Czech Republic, a.s., jako neopodstatněný. Počet třinácti vozidel vychází ze zadávací dokumentace výběrového řízení, ve kterém bylo požadováno 11 turnusových vozidel a libovolný počet záložních, dle uvážení dopravce. Kratší délka, která se stala jablkem sváru celého kontraktu, je v tomto případě účelná, neboť vozy v systému „Pouličky“ nově zajíždějí i do dříve neprojžděných lokalit, a především v některých křižovatkách není kombinací parkovacích míst a stísněného uličního profilu místa na zbytek. Parkovací místa se v některých lokalitách stala i důvodem protestů části obyvatel, jelikož kvůli vybudování nových zastávek či obratišť došlo ke zrušení menšího počtu míst pro odstavování soukromých automobilů.

Problémem se však ukázaly v kombinaci s táhnoucím se výběrovým řízením dodací lhůty nových autobusů. Ty se neustále prodlužovaly (aktuálně by první nové vozy měly přijít počátkem letošního dubna), tudíž byl dopravce nucen přistoupit k náhradnímu řešení. Přechodné období o době trvání

maximálně šesti měsíců, kdy nebudou za nesplnění technických standardů vozidel účtovány sankce, bylo vstřícně stanoveno již ve smlouvě s městem, a v posledních měsících tak přišlo dopravci vhod.

Vzhledem k pro tuto nepříliš standartní situaci nedostatečnému počtu záložních vozidel ve vlastních řadách však muselo být přistoupeno k pronájmu několika vozidel od jiných dopravců, realizovaným přes prostředníky. Již v polovině ledna se tak na znojemské provozovně objevil SOR BN 10,5 2SC 0623 z roku 2012, původně sloužící pod dopravcem ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY. Stejněho předchozího provozovatele má ve své historii i dvojice SORů BN 10,5 registračních značek 3AP 5106 a 3AP 5109 z roku 2013, které až do konce loňského roku sloužily na MHD v Příbrami. Svět je malý, tudíž čtvrtým a pátým pronajatým vozem jsou SORy BN 10,5 registračních značek 3Z8 9461 a 4Z1 8188, původem od předchozího provozovatele uherskohradištské MAD, firmy ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., které většinu svého provozního života prožily právě na městské hromadné dopravě v tomto městě, a o nějaký čas si tak tyto zážitkové jízdy ještě protáhnou. V případě těchto dvou strojů je pronájem zprostředkován firmou MAN Truck & Bus Czech Republic, tj. jedním z dodavatelů, a jedná se o alespoň částečnou kompenzaci za stále se protahující termíny dodání objednaných elektrobusů.



SOR BN 10,5 registrační značky 2SC 0623 sloužil dlouhá léta na městské dopravě v Berouně, která byla zrušena formálně s integrací Berounska do systému PID od 1. 12. 2020. Beroun tak dnes fakticky vlastní typickou městskou dopravu nemá, v minulosti zde přitom bylo koketováno i s myšlenkou na zavedení trolejbusů. Ty měly mimochodem jezdit i v Uherském Hradišti. (foto: Jan Švaříček)

Většina dočasných vozů, které se na „Pouliče“ objeví, však patří přímo znojemskému dopravci. Nejzajímavějšími vozy jsou zajisté dvě Karosy C 954E.1360 evidenčních čísel 17 (2B3 4100) a 18 (2B3 3939) z roku 2003 a dva SORy C12 (ev. č. 36 a 45) z let 2006 a 2008. Ty již několik posledních let nezasahovaly do linkového provozu, a dopravce si je nadále udržoval v provozním stavu pro

každoroční jarní a podzimní „Putování se Znovínem“, což je již tradičně pořádaná akce, kdy zákazníci a fanoušci vína putují po vinicích a vinných sklípcích v okolí druhého nejlidnatějšího jihomoravského města, a postupně ochutnávají vzorky vín, což se také zpravidla projevuje na ke konci již velmi veselé atmosféře celé akce. Kromě již v úvodu zmiňované „MHD“ ve Štětí již na území bývalého Československa nikde v běžném městském provozu vozy z vysokomýtské Karosy v pravidelném linkovém provozu nenajdeme, a tak není divu, že se hned při svém prvním vypravení v sobotu 1. 2. dostaly před objektivy hned několika fanoušků. Určitou skoro až raritou jsou v dnešní době ale i ony dva vozy SOR C 12, v provedení s původním čelem, ale upraveným předním nárazníkem, vyráběným v letech 2006 až 2009. V České republice bychom jich v současnosti v provozu našli jen přibližně tolik, jako je prstů na obou rukách.

Na všech autobusech, z nichž část až do minulých dnů pravidelně jezdila na linkách, a část pouze občasně na objednávkové přepravě, tak byly provedeny některé drobnější opravy či revize, mimo jiné byly dovybaveny pro provoz v Uherském Hradišti nutnými terminály Mikroelektronika Synergy OCT41, a ve dnech 29. a 30. ledna 2025 se v dopoledních hodinách ve dvou etapách vydaly na cestu ze Znojma do Uherského Hradiště.

Vyslaná flotila byla doplněná dvojicí SORů BN 12 ev. č. 99 a 130 z let 2015 a 2018, dvěma vozy BN 9,5 (ev. č. 119 a 120) a jedním plynovým sourozencem BNG 10,5 ev. č. 121, všechny tři shodně z roku 2017. Celá tato pětice autobusů s logy města s přívlastkem v červeném laku, tj. ve stejném zbarvení, jako budou i nově dodané vozy, má společný původ na znojemské MHD, kterou dopravce ZDS Psota provozoval od 1. 1. 2012, kdy ji převzal od dopravce ČAS Znojmo. Na tamní MHD se posléze v průběhu další 12 let působení nového dopravce prostrídala vskutku různorodá plejáda vozidel – zajímavou byla určitě šestice Tedomů C12 G, z nichž trojice vozů zůstává i v dnešních dnech odstavena v areálu dopravce s výhledem zachování jednoho z nich jako muzejního. Pestrý vozový park byl také doplněn několika vozy Irisbus Citelis 12M, odkoupenými od Dopravního podniku města Brna, několika stroji Mercedes-Benz Citaro O 530 původem ze Švýcarska či dvojicí Renaultů Citybus 12M z let 2000 a 2001. V posledních letech byl vozový park také doplněn několika původně předváděcími vozy Solaris Urbino 12 či pěticí vozů SOR BN v různých provedeních, zakoupenými jako nové přímo od výrobce. Do provozu až do posledních dnů roku 2022 zasahovala také dvojice Karos B 932, byť spíše na kratších turnusech. Starší z této dvojice, vůz ev. č. 51 z roku 1998, je u dopravce dodnes zachován jako historické vozidlo. V průběhu času byly samozřejmě některé vozy odstavovány, takže ke konci kontraktu, v druhé polovině roku 2022, se na městských linkách střídalo 24 autobusů.



Dvojici vozů SOR BN 10,5 si od původního provozovatele ČSAD BUS Uherské Hradiště pronajímá MAN Truck & Bus a poskytuje je společnosti ZDS Psota jako částečnou kompenzaci za pozdní dodání autobusů. (foto: Jan Švaříček)

Když už jsme se o znojemských autobusech rozepsali, zmiňme si ve zkratce i osudy zbylých vozů červené flotily. Po převzetí provozu znojemské MHD karlovarským dopravcem AKV BUS, a.s. z dopravního impéria podnikatele Zdeňka Zemka od 1. ledna 2023 se část vozů přesunula na regionální linky v blízkosti Znojma, a část byla nabídnuta pro nepotřebnost k odprodeji. Součástí již tak velmi pestrého vozového parku Dopravního podniku měst Liberce a Jablonec nad Nisou se tak v květnu roku 2023 stala dvojice Solarisů Urbino IV, ev. č. 104 s naftovým pohonem, a ev. č. 134 s pohonem na stlačený zemní plyn. V obou případech se jednalo o vozy z roku 2016, které u znojemského dopravce zakotvily po přibližně ročním působení jako předváděcí vozy výrobce u dopravců a na veletrzích.

Dalším působištěm, kam slušivě červené vozy putovaly, byly České Budějovice. Tamní dopravní podnik v únoru loňského roku odkoupil Solaris Urbino 12 III CNG ev. č. 91 - tento původně předváděcí vůz výrobce z roku 2011 se ve Znojmě objevil po přibližně dvouletém působení u velkého množství dopravců z Litvy, Polska a Slovenska, a vyznačoval se mimo jiné provedením v tzv. „skandinávském balení“ - dvojitým tmavým zasklením nebo silnější tepelnou izolací karoserie. Jako druhý putoval do centra jihočeských luhů a hájů Iveco Crossway LE CITY 12M ev. č. 96. Ten se však v novém působišti na běžné linky nepodíval, neboť byl ihned po zakoupení upraven jako výcvikové vozidlo pro autoškolu. A konečně vozy SOR BN ev. č. 86 a 142 zamířily k firmě SKI-BUSY, zajišťující nepříliš překvapivě provoz skibusů v okolí Pece pod Sněžkou. Vůz 142 spolu se svým takřka totožným sourozencem ev. č. 143 (roky výroby 2007 a 2008) si pobytu ve znojemských ulicích příliš neužil, jelikož oba byly zakoupeny až počátkem roku 2021 pouze pro doplnění vozového parku, neboť v té době mělo být v řádu několika měsíců již vypsáno právě ono výběrové řízení na provoz



znojenské MHD, a dopravce tak nechtěl riskovat nákup novějších vozidel, pro která by v případě neúspěchu neměl uplatnění.

Nabízeny k odprodeji byly například také nyní v Uherském Hradišti zaskakující vozy SOR BN 12 ev. č. 99 a 130, které však nového majitele nenašly, a byly velmi občasně využívány pro objednávkovou dopravu - stroj s evidenčním číslem 130 se tak například v září 2024 objevil na kyvadlové dopravě při příležitosti Pálavského vinobraní v Mikulově.

Url: [Uherskohradištská "Poulička" \(nejen\) s autobusy Karosa](#)