Bělehrad rozhodl o zrušení trolejbusů

28.12 2024 18:22, Libor Hinčica, Trolejbusy

Trolejbusová doprava v hlavním městě Srbska má být zrušena a nahrazena elektrobusy soukromé společnosti. Naprosto nečekaně a bez jakýchkoli odborných konzultací přijalo toto rozhodnutí vedení města, které tak vychází vstříc zájmům soukromého investora. Ve městě momentálně funguje 6 trolejbusových linek (resp. sedm, avšak na jedné již delší dobu jezdí autobusy) a vozový park čítá bezmála sto trolejbusů.

Stav veřejné dopravy v Bělehradě je dlouhodobě žalostný, čehož vedení města využívá jako argumentu v rámci neprůhledných výběrových řízení na zadávání dopravní obslužnosti soukromým subjektům, konkrétně společnostem Strela Up a Strela Obrenovac, které letos v červnu získaly zakázku na provoz třiceti autobusových linek v rámci Bělehradu, přičemž v době, kdy teprve běžela soutěž (jíž se obě majetkově provázané firmy účastnily společně jako jediný uchazeč), disponoval již dopravce ve svých garážích novými autobusy. Na do očí bijící nesrovnalosti v principu zadávání veřejných zakázek bylo poukazováno i v lokálních médiích, nicméně k podpisu smlouvy přece jen došlo, přičemž primátor města Aleksandar Šapić, který od loňska čelí obvinění z korupce (shodou okolností rovněž v kauze propojené s veřejnou dopravou), uvedl, že jde o *„partnerství veřejného a soukromého sektoru“*. Stejná fráze – a asi nepřekvapí, že s téže aktéry – se objevuje nyní v souvislosti s budoucností trolejbusů.

Trolejbusy byly v Bělehradě nechtěné v posledních letech dlouhodobě, zhruba před pěti lety pomohla přehodnotit pohled na jejich budoucnost angažovanost řady evropských institucí i dopravních podniků, které na vedení města i místního provozovatele GSP písemně apelovaly s cílem přesvědčit je o výhodnosti trolejbusové dopravy. Nezbytným předpokladem pro zajištění budoucnosti trolejbusů bylo pořízení nových vozidel, neboť stávající flotila běloruských Belkommunmašů (s elektrovýzbrojí Škoda) se v důsledku nekvalitního provedení mechanické části prakticky rozpadala za provozu, což bylo pochopitelně vítáno ze strany odpůrců trolejbusů, kteří tak měli možnost poukazovat na bídný stav flotily.

Trolejbusy v Bělehradě jsou nezřídka ve velmi špatné kondici. Město na údržbu dává dopravci, kterého samo vlastní, jen minimum prostředků, což se projevuje na stavu vozů, jež v tomto případě nebyly samy o sobě od výroby zrovna etalonem kvality. Jakmile se stane stav neudržitelným, začne vedení města přihrávat zakázky na provoz linek MHD soukromému sektoru s tím, že vozidla, která provozuje místní DP (GSP) jsou zastaralá… (foto: Libor Hinčica)

V únoru 2022 bylo výběrové řízení skutečně vypsáno a zdálo se, že přežití trolejbusů je zajištěno. Celkem bylo poptáváno 60 trolejbusů délky 12 m a 20 článkových (18m), přičemž hodnoticími kritérii byla cena (60 %), záruka na vozidlo (20 %) a záruka na trakční baterii (20 %). Na podání nabídek měli zájemci pouhý jeden měsíc, přičemž do termínu to stihl jediný – Škoda Electric.

Celková odhadovaná hodnota zakázky byla vyčíslena na 5 522 400 000 srbských dinárů, tedy přibližně 1 159 704 000 Kč. Vedle dalších plnění (školení, servis atp.) byla nosnou částí hodnoty cena vozidel. Ta byla již tehdy odhadnuta na v přepočtu cca 13 889 000 Kč za sólo trolejbus a 16 119 390 Kč za trolejbus článkový, což byly v obou případech o cca 20 % vyšší (!) částky, než za jakou se v té době prodávaly nové parciální trolejbusy (obou délek) v České republice, na Slovensku či v Maďarsku. Do nastaveného limitu se přesto Škoda Electric se svou nabídkou nevešla, když jeden 12m vůz nacenila na v přepočtu 15 624 936 Kč (636 065 €) a kloubový na 17 868 309 Kč (719 980 €). Celková nabídková cena v srbských dinárech tak vyskočila na 6 274 488 627,46, tedy zhruba 1 317 642 112 Kč, což bylo o téměř 14 % více, než byl stanovený finanční limit. Došlo tak na pořekadlo, že kdo chce příliš, nemusí nakonec dostat vůbec nic, protože dopravce neměl možnost navýšenou cenu zafinancovat, a tak nabídku označil za nepřijatelnou a výběrové řízení v květnu 2022 zrušil. Nových trolejbusů se tak Bělehrad nedočkal, namísto toho zabředlo město opět do nekonečné diskuze o budoucnosti trolejbusů.

Trolejbusům Belkommunmaš se nezřídka v Bělehradě přezdívá „Škoda“, a to podle dodavatele elektrické části. (foto: Libor Hinčica)

Opakovaně bylo slibováno, že se výběrové řízení na nové trolejbusy přece jen vypíše (hovořilo se již o rovné stovce vozidel), zbytek roku 2022, celý rok 2023 a nakonec i celý rok 2024 se ale žádné konkrétní kroky v dané věci neuskutečnily. Ještě 1. 12. 2024, kdy výše zmiňovaný primátor města Aleksandar Šapić informoval o tom, že bude veřejná doprava v Bělehradě od 1. 1. 2025 zdarma, bylo oznámeno, že se plánuje kompletní obnova vozového parku autobusů i trolejbusů v nadcházejících dvou letech. Dne 6. 12. 2024 poté vedení dopravního podniku formálně podalo žádost o nákup nových trolejbusů, namísto toho však dne 25. 12. 2024 byl nečekaně vpašován do jednání zastupitelstva bod, jenž naopak navrhoval zrušení trolejbusů a jejich vyjmutí z působnosti městského dopravce GSP a převedení na soukromého dopravce Strela. Bez jakéhokoli transparentního postupu a odborné diskuze zastupitelstvo tento návrh přijalo s tím, že primátor Šapić, držitel celkem tří olympijských medailí z vodního póla a absolvent oboru řízení průmyslu s titulem Ph.D. získaným na základě plagiátu disertační práce, se pasoval i do role urbanisty, když uvedl, že trolejbusová infrastruktura brání rozvoji města.

Smlouva na provoz stávajících šesti trolejbusových linek s dopravcem Strela má být podepsána na 20 let, přičemž město má za tuto dobu zaplatit 136,35 miliard dinárů (cca 28,6335 mld. Kč; bez zohlednění inflace). Současně Strela požádala o postoupení vozovny trolejbusů s tím, že si zde hodlá zřídit vlastní garáž pro potřeby elektrobusů, jež by měly trolejbusy nahradit. Prozatím nebylo zveřejněno, kdy by mělo k uvedenému záměru dojít, ani zda smlouva se společností Strela (ať už Strela Up či Strela Obrenovac) je už ratifikovaná a platná.

S ohledem na to, v jakých podmínkách se rozhodnutí o zrušení trolejbusů rodilo a s jakou mírou ignorace vůči veřejnosti a médiím političtí představitelé v Srbsku běžně pracují, je otázkou, zda lze proti rozhodnutí vedení města motivovanému zjevně zcela jinými záměry, než je rozvoj a budoucnost

Bělehradu, nějakými prostředky v současné době vůbec bojovat. Šance na záchranu trolejbusů v roce 2022 bohužel padla a nynější konstelace je již krajně nepříznivá.

Url: Bělehrad rozhodl o zrušení trolejbusů