



Banská Bystrica se dočká sedmi nových trolejbusů

01.09 2026 21:19, Libor Hinčica, Trolejbusy

Banské Bystrici se po měsících odkladů konečně otevřela cesta k podpisu smlouvy na sedm nových parciálních trolejbusů délky 12 m. Výběrové řízení na tato vozidla bylo vypsáno nadvakrát – první soutěž byla zrušena, ta druhá – vypsaná v prosinci loňského roku – formálně nebyla uzavřena, neboť nejprve se museli dopravce i město vypořádat s problémem v oblasti způsobu čerpání dotace.

První veřejná zakázka na dodávku sedmi trolejbusů byla vyhlášena dne 1. 9. 2025, přičemž projekt měl v té době již přiklepnutou dotaci z EU, avšak v prosinci téhož roku došlo k jejímu zrušení. Oficiálně byl jako důvod zrušení uveden fakt, že do soutěže byla podána jen jediná nabídka, tj. soutěž fakticky neproběhla. I vzhledem k nedávným výročkům předsedy slovenského Nejvyššího kontrolního úřadu Ľubomíra Andrassyho na téma čerpání eurofondů na Slovensku (prohlásil, že na Slovensku se usídlila eurofondová mafie a popsal obecně mechanismus přípravy veřejných zakázek) ale nelze předpokládat, že by ve skutečnosti byla přítomnost jediného dodavatele v tendru na Slovensku překážkou k jeho řádnému dokončení.

Větší váhu hrál zřejmě fakt, že nebyla vyjasněna otázka budoucnosti trolejbusů pořízených z dotace po vypršení smlouvy se stávajícím provozovatelem MHD. Ten má kontrakt na dobu deseti let, jenž vyprší 31. 12. 2030. Dopravní podnik totiž není – navzdory svému jménu s přivlastňovacím vztahem „města Banská Bystrica“ – vlastněný většinou městem (majoritu má SAD Zvolen), a tudíž nejde o tzv. vnitřního provozovatele z pohledu zákona. Provoz MHD proto musí být předmětem veřejných soutěží.

Slovenský Úrad pre verejné obstarávanie (ÚVO) se zabýval možností prodloužení existující smlouvy mezi DPMBB a městem o další čtyři roky, což byla doba, která v součtu s dosud neuplynulou smluvní dobou provozování MHD měla odpovídat předpokládané odpisové době nových vozidel (tj. celkem

osm let). Na ÚVO se v dané věci obrátilo (19. 12. 2025) s žádostí o posouzení přímo město Banská Bystrica, které svou argumentaci opíralo o zákonné ustanovení, které za okolností, jež nemohl zadavatel předvídat, prodloužení smluv bez výběrového řízení umožňuje. Úřad ale konstatoval, že přidělení dotace takovou nepředvídatelnou situací není a že uzavření dodatku prodlužujícího smlouvu s DPMBB o čtyři roky by bylo podstatnou změnou této smlouvy (v rozporu se zákonem).



Nejstaršími trolejbusy v Banské Bystrici jsou vozy Škoda 30 Tr. Celkem do města zamířilo v roce 2011 19 vozů uvedeného typu, které v roce 2015 doplnil ještě vůz dvacátý (a navíc tři článkové trolejbusy 31 Tr). (foto: Libor Hinčica)

Dopravný podnik mesta Banská Bystrica mezitím zvládl již 17. 12. 2025 vypsát soutěž novou, přičemž navzdory vánočním svátkům poskytl lhůtu na podání nabídek jen do 7. 1. 2026. Výběrové řízení poté nebylo uzavřeno a čekalo se, jak se vyvíjí situace okolo zamýšleného prodloužení smlouvy. Samotné zadávací řízení přitom neuvádělo lhůtu, po níž je nabízející vázán platností své nabídky, takže bylo možné vyčkávat na nalezení právně bezpečné cesty k čerpání eurofondů, které přitom měly pokrýt 100 % předpokládané hodnoty dodávky. Konkrétně mělo jít v případě trolejbusů (samostatně bylo řešeno i pořízení nových autobusů) o částku 4 879 074,03 € (cca 118,1 mil. Kč; což vychází na „lidových“ 16,87 mil. Kč za vůz).

Cestu k čerpání prostředků otevřelo mimořádné jednání zastupitelstva, jež se konalo dne 31. 8. 2026, na němž byl schválen dodatek smlouvy s dopravcem, který byl ještě tentýž den i formálně uzavřen a zveřejněn a stal se účinným od 1. 9. 2026.

Dodatek stanovil, jakým způsobem bude nakládáno s vozidly v případě, že by po vypršení smlouvy se stávajícím provozovatelem navazoval v zajišťování služeb trolejbusové dopravy provozovatel odlišný. Konkrétně bylo stanoveno, že se DPMBB zavazuje převést tato vozidla na tento nový subjekt,

případně na město samotné. Cílem bylo zajistit, aby vozidla nezůstala u DPMBB v případě, že by již trolejbusovou dopravu po roce 2030 neprovozoval, čímž by nebyla zajištěna udržitelnost dotace.

Vedle tohoto bodu se samostatně ještě řešila otázka kompenzací za provoz MHD. S ohledem na to, že dotace má pokrýt 100 % nákladů, nehodlalo město financovat odpisy těchto vozidel v rámci nákladů, které DPMBB městu fakturuje, když fakticky pokryje jejich náklady v celém rozsahu dotace. Dohoda stanovuje, že se každý měsíc ze sjednané fixní složky plateb odečte jedna stodvacetina poskytnuté dotace, což znamená, že za deset let (120 měsíců) by mělo město uspořit částku rovnou výši dotace. Zajímavostí je, že nový mechanismus zohledňuje dotační příspěvek v kompenzaci v horizontu 120 měsíců, tedy deseti let, zatímco při původních debatách o prodloužení smlouvy se pracovalo s osmiletou dobou odpisování vozidel.

Uzavřením dodatku měly být zajištěny podmínky pro formální podpis smlouvy na dodávku vozidel a čerpání dotací. O počtu účastníků a dodavateli prozatím nebylo informováno.

Url: [Banská Bystrica se dočká sedmi nových trolejbusů](#)