

Hradec Králové opraví historický trolejbus Škoda 14 Tr

23.01 2026 19:26, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní podnik města Hradce Králové (DPmHK) se dohodl se společností Zliner na opravě svého trolejbusu Škoda 14 Tr ev. č. 08 z roku 1984, jenž byl v minulosti vytipován jako historické vozidlo, a přestože se jej dlouhodobě dařilo držet v provozuschopném stavu a povětšinou pod krytým stáním, na kompletní opravu letos již dvaačtyřicetiletý vůz musel dlouho čekat.

Trolejbus ev. č. 08 byl jednou z dvojice královéhradeckých „čtrnáctek“ (ta druhá nesla ev. č. 28), které byly v roce 1994 upraveny pro tažení vozíku typu NZ 600 s dieselagregátem (ev. č. 60). Počínaje 4. červencem 1994 takto začaly trolejbusy zajíždět až na okraj Hradce Králové do části Kluky, kam se oproti původním plánům již nepodařilo protáhnout trolejové vedení. Pro obsluhu linky vždy sloužil jeden vůz, druhý byl záložním. Agregát byl k dispozici pouze jeden.

Po dodání trolejbusu Škoda 21 TrACI ev. č. 50 v lednu 2001, který měl již dieselagregát přímo „na palubě“, zůstal jako rezervní vůz 14 Tr ev. č. 28, zatímco trolejbus ev. č. 08 byl převeden pro potřeby autoškoly a v provozu s pasažéry přestal být využíván. Následně v roce 2004 došlo i k odstavení vozu ev. č. 28 včetně dieselagregátu ev. č. 60 s tím, že právě tato souprava měla zůstat původně historická. Později však začal trolejbus ev. č. 28 sloužit jako zdroj náhradních dílů a v roce 2010 byl po šesti letech od vyřazení z osobní dopravy zlikvidován. Žezlo budoucího historického trolejbusu měla převzít „nula osmička“, toho času ještě stále využívána pro potřeby autoškoly. Tuto roli měl trolejbus přestat plnit na přelomu let 2011/2012.



Souprava trolejbusu 14 Tr ev. č. 08 s dieselagregátem na přívěsném vozíčku ev. č. 60. Vozíček vyrobila královéhradecká pobočka Mechanice traťového hospodářství a jeho srdcem byl motor Zetor 1001, využívaný mj. v traktorech Zetor řady UŘ III. (foto: Adam Faltus)

Přes určitou skepsi značné části fanoušků dopravy ke snahám DP města Hradce Králové o záchranu historických vozidel se podařilo trolejbus po dlouhá léta udržovat v provozním, ačkoli neopraveném stavu. DPmHK mezitím zvládl provést první (byť historicky poněkud nepřesnou) opravu historického vozidla v podobě autobusu Karosa B 732 ev. č. 202 z roku 1993, což byla první vlaštovka ze série vozidel, jež byla dříve pro záchranu vybrána. Druhým se stane právě vůz 14 Tr ev. č. 08.

Dopravní podnik města Hradce Králové nepovažoval za důležité vypsat na opravu trolejbusu standardní výběrové řízení, a pokusit se tak dosáhnout co nejlepších podmínek, a namísto toho zadal zakázku napřímo společnosti Zliner, s níž dopravce dlouhodobě obchoduje.

Na profilu zadavatele přitom nelze dohledat, v jakém režimu byla zakázka uzavřena, ani žádná dokumentace k ní, takže nelze zjistit rozsah činností, za něž má být částka vynaložena. V registru smluv, kde se objednávka datovaná již 15. prosincem 2025 objevila dne 14. 1. 2026, není v rámci tzv. metadat cena uvedena a samotné potvrzení objednávky ze strany Zlineru obsahuje následující dvě věty: *„Souhlasíme s uveřejněním smlouvy v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb. Dohodnutou cenu považujeme za obchodní tajemství firmy Zliner s.r.o.“*



Pohled do interiéru vozu 14 Tr ev. č. 08. „Čtrnáctek“ se v Hradci Králové prostřídalo celkem 32, z toho dvě ve verzi 14 TrM. Navíc zde byl zkušebně provozován také unikátní trolejbusový vlak (scepka), avšak jen v režimu bez cestujících. Oba vozy zajímavého projektu nicméně v Hradci později skončily a posloužily jako zdroj náhradních dílů. (foto: Adam Faltus)

Případy, kdy může být sjednaná cena obchodním tajemstvím, jsou taxativně vymezeny zákonem a zahrnují v široké škále obchodních vztahů vskutku promile případů. Při obchodování s veřejnými zadavateli tak rozhodně není postačující fakt, že si dodavatel svévolně usmyslí, že svou cenu za obchodní tajemství určí. Takový naivní postup by v případě vyvolaného sporu o ne/uveřejnění ceny vedl patrně k zneplatnění smlouvy, pokutě ze strany dohledových orgánů a v případě, že by došlo v mezičase k dohodnutému plnění, i k tzv. bezdůvodnému obohacení obou stran.

Královéhradecký DP mezi povinnými údaji v rámci Registru smluv sice cenu neuvádí a samotná objednávka byla anonymizovaná do té míry, že není zřejmé „množství“, „jednotková cena“, ani „cena celkem bez DPH“, na druhé straně ale zůstal zachován tučný řádek „Cena za objednávku bez DPH“, kde figuruje částka 10 626 000 Kč. S ohledem na to, že trolejbus je pouze jediný, je zřejmé, že jde současně i o cenu jednotkovou a celkovou.

Uzavřením dohody se Zlinerem za provedení celkové opravy trolejbusu Škoda 14 Tr v uvedené sumě se DPmHK elegantně vyhnul povinnosti vypsání otevřeného výběrového řízení. Městský dopravce totiž může, jako tzv. sektorový zadavatel, uzavírat některé dohody i napřímo v nižších finančních limitech, tedy bez povinnosti uveřejnit veřejnou zakázku na svém profilu či v evropském věstníku veřejných zakázek. Pro letošní rok je nařízením vlády stanoven strop, od kdy je nutné zakázku vypisovat, na částku 10 773 000 Kč. Zliner nabídl plnění o 147 000 Kč výhodněji, a DP tak již nepovažoval za nutné ověřovat si, jestli by lepších cenových a smluvních podmínek nemohl dosáhnout v rámci veřejné zakázky (v českých podmínkách jde beztoho obvykle jen o nezbytné

aranžmá). I s ohledem na výše uvedené bude zajímavé sledovat, zda se zakázku podaří v uvedených mantinelech udržet, anebo se později objeví požadavky na proplacení víceprací. Doplňme, že trolejbus má Zliner předat hotový zpět do 31. 5. 2028.

Url: Hradec Králové opraví historický trolejbus Škoda 14 Tr