



Komentář: Praha (téměř) převzala trolejbusy Bozankaya SNG 12T

25.10 2026 17:50, Libor Hinčica, Ostatní

V průběhu září a října 2026 převzal pražský DP celkem 28 z 30 dodaných trolejbusů Bozankaya SNG 12T, jež měly být dle smlouvy správně uvedeny do provozu již v polovině února (prvních sedm vozů), resp. od konce dubna (23 vozů z druhé objednávky). Lze předpokládat, že v dohledné době dojde k převzetí i zbylých dvou trolejbusů, čímž by se definitivně uzavřela fáze měsíce průtahů s akceptací vozidel od dodavatele, který už od okamžiku podání nabídek vnímal silnou snahu jej z participace na dodávkách trolejbusů pro českou metropoli vystrnadit.

Kolem akceptace a neakceptace vozidel se vyrojila spousta „zasvěcených“ komentářů, z nichž jedna část poukazuje na neschopnost tureckého dodavatele, zatímco ta druhá osočuje pražský DP ze záměrného bojkotu přebírání vozidel. Tento článek se pokusí nastínit některé skutečnosti, které během procesu nastaly, přičemž autor považuje za nutné upozornit, že jde o text komentářový, neboť měl možnost se na projektu především v jeho počátcích na straně společnosti Bozankaya podílet. Zdravotní důvody si nicméně později vynutily opuštění kooperace s tureckou společností, která se po několikaměsíčním přerušení mohla obnovit alespoň ve formě poradenství a konzultací, především v oblasti schvalovacího procesu vozidel, což ovšem bylo na dobrovolné bázi. Autor tedy vnímá, že jeho text nemůže být zcela nestranným vzhledem do problematiky.



Bozankaya původně zamýšlela, že v případě podpisu smlouvy s pražským DP dodá na testování vůbec první vyrobený trolejbus nové generace, který je vidět na tomto snímku. Nakonec si jej ponechala jen pro vlastní testování v Turecku. Bozankaya v komunikaci s některými českými DP v rámci zadávacích řízení uváděla, že má tento vůz k dispozici, později se objevily i jeho fotografie. Přesto někteří méně bystří šéfové českých DP neváhali označovat fotografie za podvrh, aby si obhájili, proč ruší tendry, v nichž by jinak Bozankaya uspěla. Od doby, co české DP aktivně a záměrně uzavřely trh a soutěže vypisují jen naoko, vzrostly okamžitě ceny trolejbusů v ČR o zhruba 40 %. Trolejbus je tak aktuálně nejdražším českým elektrobusem. Omezit účast Bozankaye se pokusila i Praha, nicméně na rozdíl od ostatních DP v ČR tak učinila nelegálním způsobem. Bude zajímavé sledovat, zda se k vyvážení veřejných prostředků jedinému dodavateli Praha připojení v nadcházející soutěži, anebo bude mít opravdu zájem vozidla soutěžit. (foto: Libor Hinčica)

Politický boj

Navzdory zjednodušené kritice, která se k výběru trolejbusů pro Prahu váže, je nutno na počátku zdůraznit, že Bozankaya nevyhrála jen díky nižší nabídkové ceně (která byla navíc i tak vyšší než tehdejší republikový průměr), ale také v dalších hodnoticích kritériích, zejména poskytla delší záruční dobu na celá vozidla. Pražský DP tak vybral nabídku, jež byla vskutku nejvýhodnější ve všech parametrech – ostatně také proto obdržela Bozankaya 100 % v rámci hodnoticích kritérií, zatímco Škoda Electric jen 85,02 %. Proti vítězství firmy, která spolupracuje s největšími světovými producenty kolejových vozidel (Siemens, Alstom), i silničních vozidel (především MAN), se však vzedmula velká vlna nevole.

Firma se pokusila předejít řadě problémů, které mohla očekávat v souladu se schvalovacím procesem, především byla od počátku připravena poslat do České republiky na testování neadresný prototyp, který vyráběla. Vzhledem k natahování výběru dodavatele přitom nakonec do ČR nezamířil první „bílý“ prototyp, ale až druhý vyrobený vůz v červeno-šedém lakování, jenž byl původně určen pro testování v ukrajinské metropoli (po převezení do Prahy tak bylo například nutno měnit sběrací hlavice za typ užívaný v Praze).

Ještě před prvním výjezdem testovacího vozidla na trať se musela Bozankaya vyrovnat s první mediální smrští novinových článků a reportáží, která pořízení trolejbusů kritizovala. Společným jmenovatelem této vlny byla jedna mediální agentura, která rozesílala text s prakticky identickým textem do nejrůznějších médií. Nemalá část článků přitom měla přímo politické zadání a autory. Nákup vozidel tak kritizoval například člen pražské ODS Ondřej Šimíček, zdaleka největším „odborníkem“ na problematiku trolejbusů a zadávacích řízení se ovšem stala nyní již poněkud pohaslá hvězda hnutí ANO Ondřej Prokop. Ten zvládl jen 26. 6. 2025 publikovat svůj pamflet o „tureckém hospodářství“ hned na třech místech (Médium Seznam, NašePraha.cz, Blog.IDNES). Ondřej Prokop se následně stal jedním z nejhlasitějších kritiků nákupu tureckých trolejbusů a zastáncem tradičních českých producentů (resp. přesněji řečeno producenta), než jej na jaře letošního roku smetla investigativní práce Seznam Zpráv, která jeho odbornost poněkud devalvovala zjištěním, že patrně neumí napočítat do šesti při vyplňování majetkového přiznání.



Závěrečná jízda testovacího trolejbusu Bozankaya SNG 12T v Praze dne 28. 12. 2025 byla určena pro fanoušky městské dopravy. Trolejbus následně putoval zpět do Turecka, odkud se ještě vydal na testování do Gdyně a Salzburgu (zde bez cestujících). Jedná se o fakticky druhý vyrobený vůz, jenž byl původně určen pro testování v Kyjevě. (foto: Libor Hinčica)

Právě politika bohužel ovlivňovala dění okolo trolejbusů nebyvalým způsobem, když se vozidla z Ankary stala nechtěně politickým tématem útočícím v zásadě pouze na Českou pirátskou stranu. Zpočátku byl údajný šlendrián s nákupem personifikován s nynějším předsedou Pirátů Zdeňkem Hřibem, později se ostrí nenávisti obrátilo i na jeho nástupce ve funkci náměstka primátora pro dopravu hlavního města Prahy Jaromíra Beránka. Nešlo přitom jen o komunální level, nákup tureckých trolejbusů byl kupříkladu vmeten do tváře Zdeňku Hřibovi i v celostátním vysílání ČT ze strany jednoho vládního poslance, u kterého přitom byla skutečnost, že mu vadí předsedání z výrobce, poněkud překvapivá, protože nemalá část republiky měla možnost zhlédnout video,

v němž naopak poslanec předsedání pozitivně kvitoval.

I zde je však nutné říci, že šlo o útoky zcela nesmyslné, protože Piráti neměli reálné páky výběrové řízení a výběr dodavatele ovlivnit, s výjimkou skutečnosti, že se stavěli proti jeho zrušení jen z toho důvodu, že nevyhrál „oblíbený dodavatel“. Když později vypsali pražský DP – protizákonně formulované – výběrové řízení na 180 parciálních trolejbusů, jež Úřad pro ochranu hospodářské soutěže na sklonku roku 2025 po protestu Bozankaya zrušil, neměli Piráti absolutně žádný vliv na to, jakým způsobem budou podmínky tendru napsány a zmožili se toliko na kritiku postupu DPP za zavřenými dveřmi. Dopravní podnik si nezákonnost zadávacích podmínek, a především vyloučení jakékoli konkurence sám nadiktoval a připravil. Jde zkrátka o samostatnou právnickou osobu, v níž se za nitky tahá zcela odlišnými způsoby. Pražští Piráti, především tedy Zdeněk Hřib a Jaromír Beránek, ovšem dráždili své oponenty dlouhodobě svou upřímnou snahou dodržovat literu zákona, věcností a obklopením se lidmi s mimořádnými charakterovými a odbornými znalostmi, což vytáčelo doběla jestřáby v řadách ostatních politických uskupení, ale i pražského DP samotného.



Výroba trolejbusů Bozankaya SNG 12T pro Prahu v závodě v Ankaře. (foto: Libor Hinčica)

Bozankaya samotná do dění na politické šachovnici nikterak nezasahovala, což zjevně nespočívalo ani tak v její nechuti se bránit, jako v její zjevné neschopnosti připravit relevantní marketingová a tisková prohlášení. Po první mediální smršti z léta 2025 tak přišla druhá na jaře 2026, kdy se již poukazovalo na opožděnou dodávku vozidel, údajné problémy se schválením atp. Tentokrát už sice výrobce v některých případech proti překrouceným textům zpětně vystoupil, ale jeho obrana byla i tak slabá a nicneříkající, stejně jako až později publikované PR články, kterým soudný člověk nemůže přikládat mnoho váhy. Na druhé straně Bozankaya nikdy podobným aktivitám nečelila. Z prostoru veřejného (médií) se přitom boj pozvolna přesouval na bitevní pole veřejnosti skrytá.

Schvalování typu a odchylky typu

Již v létě 2025, během prvních zkušebních jízd a zahájení testů ze strany externí zkušebny, byli pracovníci společnosti Bozankaya informováni o tom, že jeden nejmenovaný konkurenční dodavatel

se pokusil vyvinout nátlak na vedení zkušebny v tom smyslu, aby byla vypovězena dříve uzavřená smlouva o provedení a vyhodnocení všech zkoušek dle relevantních norem. Zkušebna ovšem takový postup kategoricky odmítla, takže průběh testů mohl pokračovat. Jejich dokončení se přesto natáhlo. Důvodem ovšem nebyl – a to je nutno zdůraznit – nějaký západní protivítr, ale fakt, že Bozankaya nedokázala dodat první sériový trolejbus pro zkoušky s dostatečným předstihem.



První den již převzatých trolejbusů Bozankaya SNG 12T v Praze vyšel na oslavy 90. výročí trolejbusů v Praze, jakkoli je ono číslo poněkud zavádějící (vezmeme-li v úvahu, že většinu z uvedené doby v Praze trolejbusy nejezdily). Pražský DP informoval o převzetí trolejbusů média netradičně v sobotu ráno, neboť k jejich papírovému předání došlo spěšně až v nočních hodinách předcházejícího dne. (foto: Libor Hinčica)

Výrobce od počátku věděl, že s ohledem na užití jiného typu dveří (vně předsvuných namísto dovnitř se otevírajících, jež byly použity na prototypu) bude muset absolvovat zkušební provoz v omezeném rozsahu pro tzv. schválení odchylky v souladu s příslušnou legislativou. Tento postup byl předjednan a ujasněn s Drážním úřadem, takže se pro Bozankayu nejednalo o žádné novum. Právě proto byl původní termín dodávky prvního sériového vozidla avizován již na říjen 2025, nakonec byl ale vůz dodán až v lednu a zkoušky s pasažéry mohl zahájit až v polovině února 2026, tedy v době, kdy se již počítalo s tím, že bude typ pro provoz schválen a bude následovat předání dopravci. Za zpoždění dodávky na samotném počátku tedy rozhodně nelze nikterak vinit pražský DP. Nemalá část jeho pracovníků, kteří se na projektu podíleli, naopak poskytovala do té doby vysokou míru součinnosti s naprosto profesionálním přístupem a snahou projekt dotáhnout do zdárného konce. Část z nich přitom zůstala těmto hodnotám věrná po celou dobu schvalovacího procesu a akceptačních procedur, takže označit celý pražský DP za jakési shnilé jádro, které se unisono tetelilo blahem nad potápěním tureckého dodavatele, je nepřipustným zjednodušením reálného dění.

Stejně tak by ale bylo zjednodušením uvést, že snaha o plynulé dokončení projektu byla na straně DPP společná všem. Trolejbusy SNG 12T zjevně neměly na straně budoucího odběratele pouze fanoušky. První zádrhel (táhnoucí se v podstatě dodnes) se objevil ve chvíli, kdy Bozankaya dodala jeden výkres s uvedením zcela zjevně chybné kóty týkající se šířky vozidla. Pražský DP, namísto požádání o opravu či o vysvětlení, nechal provést kontrolní měření trolejbusu, pro které ovšem nebyl vůz nastaven (vozidlo musí být mj. na zcela rovné podložce, s přesně naplněnými měchy vzduchového odpružení, aby byla karoserie opravdu rovnoběžná atp.). Kontrolní měření mělo ukázat odchylky v řádech několika milimetrů, což DPP obratem využil k prodloužení zkušebního provozu s cestujícími prvního sériového vozu ev. č. 515. Ten měl být již ukončen, a Bozankaya dokonce požádala pražský DP o podepsání vyjádření k tomuto zkušebnímu provozu, což je nezbytný dokument pro Drážní úřad. Bez tohoto dokumentu nebylo možné vydat rozhodnutí o schválení typu. To ale DPP odmítl do doby vyjasnění celé záležitosti s šířkou trolejbusu učinit.



Testování trolejbusu Bozankaya SNG 12T pro Prahu v Ankaře. Ještě tentýž den byl vůz naložen na silniční trajler a vydal se na cestu do ČR. (foto: Libor Hinčica)

Bozankaya proto nechala provést – identickou zkušebnou – další měření šířky vozidla, kdy byl trolejbus předem odpovídajícím způsobem nastaven pro daný typ zkoušky. Tato zkouška žádnou odchylku již neshledala, takže se mohl proces testování vozidla ev. č. 515 s cestujícími konečně uzavřít, protokol společně s dalšími dokumenty odeslat na Drážní úřad a požádat o finální schválení typu. Proces se však tímto postupem zcela zbytečně natáhl o zhruba měsíc.

Standardní doba na schválení vozidla od podání žádosti na Drážní úřad je stanovena na 30 dnů, pouze v odůvodněných případech ji může Drážní úřad prodloužit na dobu dvojnásobnou. Těsně před uplynutím měsíční lhůty byla Bozankaya v diskuzi s Drážním úřadem informována o tom, že jsou veškeré náležitosti připraveny a dokument pouze čeká na finální podpis. Záhy ale došlo k zásadní

změně.

Drážní úřad obdržel poštou podnět, v němž byl upozorněn, že trolejbusy od Bozankaye údajně neplní parametr šířky vozidla dle příslušné normy. O uvedené nesrovnalosti a výsledcích prvního měření přitom byli informováni jen pracovníci DPP a společnosti Bozankaye, bylo tedy zjevné, že někde v této trase muselo dojít k úniku informací (velmi rychle navíc začala se stejnou informací šermovat i pražská buňka hnutí ANO v rámci další vlny politických útoků). Když bylo později s uvedenou skutečností konfrontováno vedení pražského DP, dočkala se Bozankaya reakce, že je DPP zkrátka velký podnik, kde se informace samovolně šíří a že nelze zabránit jejich úniku, což je jistě uklidňující pro všechny dodavatele, kteří mají s pražským DP podepsanou dohodu o mlčenlivosti o nepředávání dokumentace.



Od 21. 9. 2026 obsadily trolejbus Bozankaya SNG 12T nejprve linku číslo 52, která spojuje Smíchov s Jinonicemi. (foto: Dušan Kunovský)

Drážní úřad se každopádně rozhodl podnětem zabývat. Prodloužil lhůtu na vydání rozhodnutí o dalších 30 dnů a nechal sám vozidla (hned několik) opět přeměřit. I toto měření opět prokázalo, že trolejbusy nemají odchylky. Čekalo se tedy jen na vydání rozhodnutí o schválení typu, Drážní úřad ale nakonec takřka bezesbytku využil onu prodlouženou šedesátidenní lhůtu. Situace, jež byla napůl žertem nazývaná jako „případ ztracené propisky“ (chyběl totiž v zásadě jen jeden podpis), se přesunula až do nejvyšších politických pater, kdy se do záležitosti vložil již i turecký velvyslanec, jenž si dohodl schůzku s premiérem Andrejem Babišem, kde jej na dění v českých luzích a hájích upozornil. Ještě tentýž den byl dokument o schválení typu doručen do datové schránky výrobce, což však byla zřejmě jen shoda okolností (bez ironie).

V daný okamžik však bylo již zjevné, že se výrobce pohybuje v mimořádně nepřátelském prostředí, což jen umocnilo doporučení, aby o získání schválení typu Bozankaya pokud možno nikterak

neinformovala, a to dokonce – dokud to nebude nezbytně nutné – ani ve vztahu k samotnému zákazníkovi (čemuž se však dlouhodobě vyhnout nešlo). Manipulativní a částečně dokonce přímo lživé články, které pak v dubnu vyšly v několika médiích (hodí se jistě zmínit jejich autory jako Vojtěch Kristen či Viktor Horák), pak uváděly, že trolejbusy nejsou stále schváleny, i když to v daný okamžik již nebyla pravda (nicméně o tu zde zjevně stejně nikdy nešlo).



Trolejbusy se dostaly už i na linku číslo 51, která je od 17. 10. 2026 plně obsazená trolejbusy o víkendech. Kompletní převod na trolejbusy i v pracovní dny se očekává na počátku listopadu. (foto: Dušan Kunovský)

Teprve s rozhodnutím o schválení typu se mohlo pokračovat s další vlnou legislativního procesu. Každý další dodaný vůz totiž musel disponovat prohlášením o shodě ke schválenému typu, které pochopitelně bez onoho schválení nešlo vydat. Naplno se tak mohl rozeběhnout proces chybějících zkoušek na dalších vozidlech, která se hromadila v areálech DPP (nejprve v garáži Klíčov, později většinou v Řepích). Nezbytnou zkouškou byla ta technickobezpečnostní. Tu u prvních vozidel (zkušebního vozu a vozu ev. č. 515) vykonal samotný pražský DP.

Bozankaya navázala na dřívější praxi a požádala DPP o provedení i zbylých technickobezpečnostních zkoušek, dočkala se však bez předešlého upozornění odpovědi, že má DPP pro tuto činnost údajně vyčerpanou kapacitu. Původní nabídka ze strany DPP nicméně byla platná až do 30. 4. 2026, takže Bozankaya nakonec docílila alespoň toho, že u části vozidel ve zbylém čase (šlo již ale jen o několik dnů) přiměla pražský DP v souladu s platnou nabídkou zkoušky provést. Po 30. dubnu to už ale pražský DP odmítl. Technickobezpečnostní zkoušku přitom může provádět ze zákona jen několik subjektů, přičemž v českých kulisách je velmi náročné najít nějaký, který není buďto přímo vlastněný konkurencí Bozankaye, anebo se nechová servilně podle přání této konkurence.



Stejný scénář jako pro linku č. 51 platí i pro linku č. 53, která je z hlediska stoupání nejnáročnější, když se musí vyšplhat až ke Strahovskému stadionu. (foto: Dušan Kunovský)

Nakonec se i takový subjekt podařilo nalézt a ke cti DPP slouží, že alespoň poskytl své prostory pro provedení zkoušek (vozidla již byla v areálech DPP), přesto tímto nečekaným krokem došlo k dalšímu výraznému prodloužení finálního vydání dokumentů ze strany Drážního úřadu, protože zkoušky pochopitelně nešlo zajistit obratem. Výsledkem bylo, že doklady ke všem trolejbusům (Drážní úřad měl následně své lhůty) byly k dispozici až počátkem června.

Zdalo se, že vše již dospěje ke zdárnému konci, jenomže ještě v červnu do dění opět zasáhl Drážní úřad, který obdržel další ze série „náhodných“ podnětů týkající se šířky vozidel. Státní instituce přitom byla zjevně zavalována i dalšími peprnými dopisy, jakýsi anonymní občan například prokázal mimořádnou znalost typového značení vozidel i fyziky, když poukazoval na údajné neplnění podmínek elektromagnetické kompatibility (trolejbus přitom prošel zkouškou v reálném provozu na výbornou). Pracovníkům Drážního úřadu rozhodně nešlo danou situaci nikterak závidět. Jejich snaha o nestrannost, odborný vhled a řešení problémů je něčím, co bychom si jako občané státu měli přát u všech obdobných institucí.



Nenatroležený trolejbus ev. č. 529 na lince č. 529 stoupá Hanspaulkou. (foto: Dušan Kunovský)

Drážní úřad nicméně v reakci na další podnět – v němž již bylo dokonce výslovně uvedeno, že je zaslán na základě informace poskytnuté pražským DP (!) – nařídil další měření vozidel, které bylo provedeno externí zkušebnou z východních Čech. Závěry tohoto měření nebyly ze strany Drážního úřadu dosud vydány, nicméně lze asi říci, že zde již během měření panovaly rozpory nad zvolenou metodikou i výpočty ze strany dodavatele. Ten proto povolal těžší váhovou kategorii – certifikovanou zkušebnu TÜV přímo z Německa. Německá zkušebna trolejbusy znovu – v pořadí již popáté – přeměřila a vydala protokol, který potvrzoval při zohlednění odchylek daných normou správnost šířky, přesto není tato kapitola dosud zcela uzavřena ve vztahu k jednomu z nepředaných trolejbusů. Především kvůli nekonečné diskuzi ohledně šířky přitom pražský DP akceptoval nejprve v září pouze 11 trolejbusů a ty další k nim postupně přidával do 15. 10. 2026.

Závěrem této obsáhlé kapitoly lze tedy konstatovat, že schvalovací proces byl v případě testovacího vozu zahájen s dostatečným předstihem a podařilo se splnit veškeré legislativní požadavky. Ve vztahu k prvnímu sériovému vozidlu byly zkoušky zahájeny později, než bylo zapotřebí, a Bozankaya by se určitému zpoždění nevyhnula, nicméně následné spleť dění vedoucí dominovým efektem k postupnému prodlužování schválení typu a vydání průkazů způsobilosti jednotlivých vozidel zkrátka nemohl dodavatel předvídat.



Při stavbě trolejbusové infrastruktury linky č. 52 se podařilo zkorodinovat vícero investičních akcí, takže s trolejbusovou tratí prokoukla celá oblast od Malvazinek až k Waltrovce. (foto: Dušan Kunovský)

Technické nedostatky a nedostatky dokumentace

Se situací, s jakou se Bozankaya potýkala v České republice, se výrobce nikdy dříve nesetkal na žádném z trhu, kde působí či působil (včetně německého). Současně nátura tureckých firem je zásadně odlišná od těch tuzemských, resp. ryze evropských, což autor v žádném případě nemíní pouze v pozitivním slova smyslu. To se projevilo – obousečně – v případě projednávání detailů vozidel a jejich následné akceptaci.

Na žádný z požadavků pražského DP ve věci řešení uspořádání interiéru, stanoviště řidiče a provedení vozidel neřekla Bozankaya v rámci jednání „ne“. Snahou výrobce bylo – a to je to vsutku pozitivní na turecké kultuře – vyjít zákazníkovi maximálně vstříc. Bozankaya tak šla hluboko za běžné ladění požadavků, když na své náklady nechala provést například úpravy v zadní části vozu, kde DP preferoval uzamykatelnou schránku namísto prostoru na odkládání zavazadel, ačkoli výrobcem mohl takový požadavek jednoduše odmítnout. Stejně tak se snažil vyjít vstříc v oblasti použitého typu tlačítek, podlahové krytiny (Bozankaya zde dokonce použila dodavatele, kterého standardně vůbec neužívá), potahů sedadel (DPP obdržel hned několik vzorků, aby si nevybíral jen podle obrázků a běžné specifikace) atp. Na druhé straně se hodí říci, že tak Bozankaya činila i z pragmatických důvodů, kdy pracovníci DPP poskytovali užitečnou zpětnou vazbu stran vhodných/nehodných provedení ve vztahu k pozdějším reklamám.



Trolejbusy by měly linky číslo 53 ovládnout plně od začátku listopadu, prozatím zde vládou jen o víkendech. (foto: Dušan Kunovský)

Nicméně ne všechny prvky se podařilo zcela přesně přenést do finálního produktu, což se týkalo především softwarových úprav, provedení držáků pro informační systém atp. Šlo především o chybu dodavatele, který zkrátka nedokázal vše správně aplikovat a pochopit. Klasickým problémem u nově dodávaných vozidel různých výrobců je obecně složitý (avšak skvěle propracovaný) systém chování jednotlivých tlačítek v interiéru, jejich součinnost, zvukové a světelné signalizace atp. Sladit všechny požadavky se ukázalo velmi komplikované a pracovníci DP i se zástupci organizace ROPID museli trolejbusy procházet opakovaně a vysvětlovat správná nastavení. Bozankaya se s tím nicméně popasovala na výbornou, aniž by muselo být přistoupeno k jakýmkoli kompromisům.

Právě tlačítka se ovšem stala jednou z prvních významných třecích ploch v rámci akceptační procedury vozidel. Bozankaya skutečně zvolila všechna tlačítka tak, jak si je nadefinoval DPP, včetně preferovaných výrobců. V rámci akceptace ale DPP uvedl, že interiérová tlačítka STOP jsou dle jeho názoru příliš vystouplá nad povrch krytu. Šlo přitom o identická tlačítka, jako jsou používána v trolejbusech a elektrobusech od SORu. Bozankaya přesně na toto v rámci jednání s DPP poukazovala, přičemž jako argument použila vozidla SOR NS 12 electric s výzbrojí od Škody Electric, která byla převzata ze strany DPP jen o několik měsíců dříve. Pražský DP ovšem předvedl – a to nikoli naposledy – zajímavou argumentační akrobacii, když protesty Bozankaye smetl univerzální frází o tom, že je zcela irelevantní, co bylo či nebylo akceptováno u jiných dodavatelů, ale že ona (Bozankaya) zkrátka musí mít vše v pořádku, neboť se jedná „o sledovaný projekt“. Výsledkem bylo, že Bozankaya musela objednat zhruba 300 nových krytů tlačítek a na všech 30 již dodaných vozidlech tento kryt vyměnit.



Akceptované tlačítko STOP v elektrobuse SOR NS 12 electric s elektrickou výzbrojí od Škody Electric a neakceptované tlačítko v trolejbusu Bozankaya SNG 12T. Bozankaya musela všechny kryty tlačítek vyměnit, neboť DP Praha odmítal trolejbusy s tímto typem převzít. (foto: Libor Hinčica a Vojtěch Povolný)

Podobný spor se týkal vnitřních nálepek nouzových východů. V souladu s přáním organizace ROPID byly vytisknuty nálepky nouzových východů přesně dle poskytnutého vzoru, DPP však vyžadoval ještě další typ těžké nálepky, takže výrobce nechal vyrobit ještě nálepky další, které pak musel opět do všech trolejbusů doplnit (nyní jsou tak nálepky zdvojené).

Spory se pak týkaly i samotných zkušebních jízd s vozidly, kdy se v závadových protokolech objevovaly položky, které byly na místě odstraněny ještě během jízdy, případně byly do protokolů zanášeny závady, u nichž nebylo možné prokázat, zda je jejich viníkem opravdu dodavatel vozidel (například systém automatického stažení sběračů je závislý na infrastruktuře, do níž výrobce vozidel nezasahuje).

Tyto banality proces neúměrně natahovaly a výrobci značně znesnadňovaly práci, protože musel alokovat své lidi na mnoho činností najednou. DPP dlouho odmítal odlišit závady, které brání převzetí od těch, které lze vyřešit následně ve smluveném termínu, protože nepředstavují rozpor a mají spíše charakter reklamace. Tak se aktivně řešily například bublinky na fóliích oken, nečistoty na podlahové krytině, absence požadovaného počtu klíčů, další velká část připomínek se věnovala závadám informačního a odbavovacího systému (nefunkční některý z označovačů, zrnění obrazovky atp.), nechtěnému formátu vyobrazení kamer aj.



Strahovská linka má délku 6,1 km, zatrolejováno je zhruba 65 % trasy, navíc se nachází nabíjecí místo na Karlově náměstí. Do budoucna by měla přibýt i smyčka na Strahově. (foto: Dušan Kunovský)

Existovaly ale pochopitelně závady zásadního charakteru, jako špatné nastavení výšky vozidla, nesoulad zapisovaného času, úniky olejů, barevně odlišné panely v interiéru (jiná šarže dodávky plastových krytů), nesepnutí zastávkové brzdy atp., jež se objevovaly zpravidla jen u vybraných vozidel a které musel výrobce v jedné velké směsi s těmi banálními či domnělými současně řešit.

Trolejbusy vybrané závady skutečně měly a DPP měl bezpochyby právo požadovat jejich odstranění. Přesto nelze v žádném případě konstatovat, že by bylo měřeno všem stejným metrem. Kalvárie, kterou si musela Bozankaya projít, je naprosto nesrovnatelná s jakýmkoli dřívějším akceptačním procesem vozidel, jenž se odehrál v DPP. Jako příklad můžeme použít jiné pražské trolejbusy, které byly všechny vyrobeny s kabeláží, jež nesplňovala naprosto základní požadavek normy na barevné rozlišení podle velikosti napětí. Přesto DPP tyto trolejbusy akceptoval. Bozankaya žádný podobně zásadní problém vstupující do otázky bezpečnosti neměla a celá diskuze o akceptaci či neakceptaci vozidel se dlouhodobě točila na řadě větších či menších detailů.

Ačkoli člen představenstva pražského DP Ing. Jan Šurovský, Ph.D., uvedl v květnu 2026 v rozhovoru pro ROPID, že vzhledem k charakteru závad rozhodně není na stole nějaké vypovídání smlouvy, hodí se říci, že toto tvrzení nebylo úplně přesné. Číse trpělivosti totiž dlouhodobě přetékala na straně dodavatele, který už počínání zákazníka začínal považovat za přehnané puntičkářství, kdy se chyby záměrně hledají. Bozankaya proto pochybovala o tom, zda hodlá vůbec DPP trolejbusy někdy přijmout. Z tohoto důvodu se tak o možném vypovězení smlouvy uvažovalo na této straně smluvního vztahu. Těžko říct, jak by se dařilo vedení DP prosazovat jeho strategii elektrifikace MHD za využití parciálních trolejbusů, pokud by výrobce skutečně práskl dveřmi.



Ještě jeden snímek z trolejbusové linky č. 53, tentokrát s prvním pražským vozem Bozankaya SNG 12T ev. č. 515. (foto: Dušan Kunovský)

Posledním bodem, o němž se hodí zmínit, je otázka dokumentace k vozidlům. Ta se díky poměrně zjednodušujícím vzhledům smrškla na veřejnosti kvůli dříve publikovaným článkům na diskuzi o tom, zda si Bozankaya neumí pořídit licenci na jazykový překladač DeepL, aby dodala správné překlady, anebo naopak na to, zda opravdu DPP řeší, jestli elektromotor startuje či spíná.

Pravda je, jak už to bývá, opět složitější. Bod, který zmínil ve svém článku na serveru Zdopravy.cz novinář Jan Sůra, tj. zda motor startuje či spíná, byl skutečně předmětem jedné z diskuzí. Vrhá ale na lidi v DPP, kteří se studiem dokumentace zabývali, zbytečně špatné světlo. Opět – stejně jako v případě reklamovaných vad – platí, že DPP opravdu řešil naprosto bizarní jazykové body, přesahující vnímání češtiny i u rodilého mluvčího, ba co více i u rodilého mluvčího, který se pohybuje v oboru. Takových obecných připomínek k jazykovému provedení bylo povícero a spor o zapínání motoru byl jen jedním z mnoha. Na druhé straně jazyk ve skutečnosti nebyl hlavním problémem a podobné spory vedly vskutku jen k natahování celé procedury akceptace.

Jistě, na řadě míst se objevil zcela nevhodný či „pozapomenutý“ nesprávný překlad, nicméně ani certifikovaní překladatelé si zkrátka nevědí s některými pojmy rady, a tak si pomohou slovíčkem, které jim přijde adekvátní na základě funkční podobnosti. Rady o využití překladače může nabídnout jen člověk, který absolutně nemá tušení, jak dokumentace pro takto složitý projekt vypadá – jen katalog náhradních dílů čítal kupříkladu 881 stran. Neudělat chybu v překladu v takovéto „Bibli“ je v podstatě vyloučené, i kdyby ji psal od začátku rovnou Čech.



Na trase linky č. 51 je zatrolejováno zhruba 64 % z trasy dlouhé 5,9 km. Trolejbusy Bozankaya umožňují jako jediné pražské trolejbusy přepínat mezi napájením 600 V / 750 V DC pomocí tlačítka na bočním panelu. Tento požadavek měl pražský DP u trolejbusů s ohledem na jejich možný souběžný provoz s historickou flotilou. U dalších typů trolejbusů je nutné provádět změnu softwarově, Bozankaya ale chtěla nabídnout uživatelsky příjemnější provedení. (foto: Dušan Kunovský)

Zásadnějším problémem byly chyby, které vznikaly kopírováním jiných částí dokumentace z jiných projektů. Jedná se o naprosto běžnou praxi u všech výrobců, Bozankaya měla ale „smůlu“, že narazila právě na pražský DP, který má s dokumentací od tureckých dodavatelů své zkušenosti. I od zjevně preferovaných výrobců se dočkal DPP v minulosti dokumentace s překlady, v nichž nedával smysl nejen český, ale ani pomocný anglický sloupec. Nesrozumitelnost překladu u Bozankaye byla spíše výjimečnou a zcela správně reklamovanou záležitostí, naráželo se ale na převzetí částí dokumentace například z projektu dodávky trolejbusů pro Temešvár či testovacího prototypu, v nichž byly použity odlišné komponenty. Tyto nedostatky, kterým mohl výrobce bez obtíží včasnou a důslednou přípravou dokumentace předejít, jdou na vrub dodavatele.

Pozornost, kterou DPP věnoval dokumentaci, byla - odhlédnuto od jazykových sporů podobných tomu o spínání motoru - příkladná a zahrnovala velké množství cenných a věcných připomínek, autor by bez jakékoli nadsázky doporučil všem provozovatelům, aby si u pražských kolegů objednali na toto téma školení. Přesto část i věcných připomínek byla ze strany Bozankaye vnímána poněkud podrážděně, kdy na vině nebyl ani tak obsah sdělení, ale jeho forma. Jeden takový příklad za všechny: Bozankaya udělala na několika místech chybu, kdy byl trakční měnič přeložen s pomocí anglicismu výrazem „trakční invertor“, avšak navíc zde byl překladatelem z turečtiny učiněn překlep, kdy místo výrazu „invertor“ (měnič) použil slovíčko „inventor“ (vynálezce). Zástupce DP pak s gustem ponižoval zástupce dodavatele opakovaně slovy o „trakčním vynálezci“, což bylo turecké

straně překládáno a velmi negativně z její strany vnímáno (na turecké straně linky navíc seděl jeden z nejlepších techniků, s nímž se měl autor možnost ve své profesní kariéře střetnout). Přitom jednání byla vždy vedena v češtině nikoli proto, že by to byla turecká strana, která má problém s porozuměním angličtiny. Tato otázka ale přesahuje rámec odbornosti a je jen prostým vyjádřením nedostatku respektu a slušnosti k dodavateli, kterou nelze ve smluvních vztazích postihnout.



Na Strahově prozatím smyčka pro trolejbusy chybí. Vzniknout by měla až v souvislosti s tramvajovou smyčkou. Stavba tramvajové trati byla zahájena nedávno. (foto: Dušan Kunovský)

Závěrem

Je velká škoda, jak se celý projekt dodávky trolejbusů nakonec vyvinul a jak kombinace nedostatků na straně dodavatele s účinně nastavenou pasivní rezistencí („švejkovstvím“) ze strany zadavatele proces převzetí trolejbusů natahovala. Dlouhodobé nechuti zařadit trolejbusy si přitom všímala už i zahraniční média a odborná veřejnost, což poškodilo obraz trolejbusové dopravy i pražských aktivit na tomto poli. To se ještě umocnilo po úspěšných zkouškách trolejbusu Bozankaya SNG 12T v Gdyni a Salzburgu, kde byla kvalita zpracování stavěna minimálně naroveň současných dodavatelů, resp. nad ni.

Je přitom velmi obtížné si představit, že by pracovníci pražského DP na různých stupních projevovali svou důslednost a puntičkářství jen z vlastní iniciativy, zvláště vezmeme-li v úvahu, že nemálo z nich využívalo své „moci bezmocných“, aby dávali v jednáních s dodavatelem najevo, že i jim se některé postupy příčí či zdají nepochopitelné. I tady zkrátka platí, že ryba smrdí od hlavy. Problémem je, že proces akceptace vozidel je ve smlouvách DPP jenom obecně zmíněn bez přesných vymezení, což umožňuje pracovat na straně odběratele s mimořádnou libovůlí a klasifikováním „závad“.



Pětice trolejbusů Bozankaya SNG 12T v areálu garáží Klíčov. Další vozidla již putovala do garáží Řepy, kam byly následně převedeny i vozy na snímku. (foto: Libor Hinčica)

Paradoxní přitom je, že už zkušební provoz ukázal, že trolejbusy od Bozankaye nejsou nekvalitním produktem, což se potvrdilo i po zařazení sériových trolejbusů do provozu (ostatně právě z toho nejspíše vyplývala hysterie konkurence). Vozidlům se sice nevyhýbají dílčí závady („dětské nemoci“), nicméně v porovnání s počátečním výstupem všech dříve zařazených pražských trolejbusů si vedou nadmíru dobře, což ostatně přiznal při převzetí dalších 15 trolejbusů v říjnu 2026 i jeden z nejvýše postavených zástupců pražského DP, člen představenstva a technický ředitel (povrch) Jan Šurovský, když uvedl: *„Z dosavadních zkušeností z provozu na lince 52 se ukazuje, že tyto trolejbusy jezdí velmi spolehlivě.“*

Zda vynaložená snaha výrobce a spolehlivost trolejbusů má nějaký reálný smysl, ukáže nejspíše již brzy nové výběrové řízení na další trolejbusy. Poté, co Úřad pro ochranu hospodářské soutěže původní tendr na až 180 trolejbusů zrušil, pražský DP zatím nový nevypsal, nicméně opakovaně o jeho zopakování hovoří. Klíčové přitom bude, zda přistoupí záměrně k omezení tureckých dodavatelů (tak jak to udělaly všechny ostatní české DP), a tím fakticky jen vyvede veřejné prostředky k předem jasnému vítězi, anebo pojme zadávací řízení s cílem opravdu vytvořit na omezeném trhu trolejbusů alespoň minimální úroveň hospodářské soutěže (ačkoli není jasné, zda by Bozankaya chtěla podobné dobrodružství ještě jednou absolvovat).

Url: [Komentář: Praha \(téměř\) převzala trolejbusy Bozankaya SNG 12T](#)