

Reforma MHD v kosovské Prištině?

17.03 2026 18:31, Dominik Konečný, Autobusy

Systém městské dopravy v hlavním městě Kosova se má dle prohlášení vedení města dočkat zásadní modernizace, přičemž některé změny se již podařilo prosadit. Českým čtenářům nepříliš známý provoz se tímto článkem také pokusíme blíže představit.

Priština, město s asi 200 tisíci obyvateli, je hlavním a zároveň i největším městem nejmladšího státu Evropy – Kosova. Tato malá země (její velikost takřka odpovídá Středočeskému kraji), dějiště poslední fáze vojenských konfliktů v rámci rozpadu bývalé Jugoslávie, je dnes chudým státem, kde značnou část příjmu státního rozpočtu tvoří tzv. remitence – peníze, posílané domů rodinnými příslušníky pracujícími v zahraničí.

Ačkoli v zemi panuje jasné proevropské směřování, její další rozvoj brzdí zejména korupce a nedořešené vztahy se sousedním Srbskem, které se s vyhlášením diskutabilní nezávislosti nedokázalo smířit a Kosovo nadále považuje za svoji součást. Čas od času se tak znovu objevují násilné střety v severní části země, kde žijí hlavně Srbové, na rozdíl od většinově albánské populace.



Místní vozový park se skládá z mnoha dnes již raritních vozů – za zmínku stojí 2 Ikarusy EAG E91, Van Hool A508, vozy O 405 NK, nebo na fotce zachycený autobus HESS na podvozku NAW z roku 1988. Ten stojí na jednom z míst s čilým stavebním ruchem ve městě. Priština prochází za poslední léta turbulentním rozvojem. (foto: Dominik Konečný)

Snahy o sblížení s Evropskou unií jsou však velmi silné, země dnes kupříkladu používá euro jako svou měnu, byť bez formální dohody s EU, a to pro stabilizaci své ekonomiky. Země tak bankovky pouze importuje a není jí dovoleno vydávat své vlastní. Na sklonku roku 2022 Kosovo podalo také žádost o členství v EU, jeho brzké přijetí do evropského společenství se však nezdá být aktuální.

Dlouhodobě stagnující ekonomika, v minulosti z velké části dotovaná zahraniční pomocí, nemohla vytvořit prostředí, které by příliš nahrávalo investicím do veřejné dopravy. Naděje na změnu přišla po roce 2012, kdy stát začal spolupracovat s Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj (EBRD). Do té doby tvořily vozové parky místních dopravců zejména ojetiny ze západu.

V Prištině byly položeny základy veřejné dopravy v roce 1976, kdy vznikla městská společnost Trafiku Urban. Ta si udržela monopol v městské dopravě až do roku 1999, kdy byla část linek privatizována a předána soukromým dopravcům. Dnes tak tvoří kolorit MHD nespočet soukromníků s pestrou směsicí starých autobusů, nezřídka majícími svá nejlepší léta za sebou. Situace se začala měnit právě až s možností financování díky EBRD.



V roce 2017 byl vozový park městského dopravce obnoven 51 novými autobusy Iveco Crossway. Laťka MHD tím byla významně pozvednuta, autobusy jsou vybaveny mj. také klimatizací salonu pro cestující. (foto: Dominik Konečný)

První vlaštovkou bylo dodání 51 nových autobusů Iveco Crossway LE 12M, na které se mimochodem podílela i Česká republika, která pomáhala s přípravou kontraktu (dodány ostatně byly nakonec autobusy vyrobené v Česku). Žlutě lakované vozy byly vyrobeny v letech 2016 a 2017 (zařazeny byly shodně všechny v roce 2017). Městský dopravce se pak postupně zbavil všech starých vozů, takže nyní disponuje pouze vozy české provenience.

Soukromí dopravci toto privilegium samozřejmě neměli, a tak nadále (velmi pozvolna) nahrazovali svá vozidla pouze ojetinami a nové autobusy se u těchto firem prakticky nevyskytovaly. Průměrné stáří vozových parků se stále zvyšovalo a rozdíl v úrovni služeb oproti městskému dopravci je dnes většinou propastný. V důsledku toho v průběhu let opakovaně docházelo ke stížnostem obyvatel na stav autobusů soukromníků. Ti si naopak stěžovali na nedostatečné platby od města.

Navzdory výše uvedenému je systém MHD poměrně spolehlivý a autobusy jezdí na svých linkách v pravidelných intervalech, jízdní řády linek provozovaných Trafiku Urban lze dokonce nalézt i v mapách Google. Dařilo se dokonce i budovat vyhrazené jízdní pruhy. Horší situace však panovala v oblasti integrace – ta totiž neexistovala, a jízdenky tak platily pouze pro daného dopravce. To se ale vedení města rozhodlo změnit.



V posledních letech se ve městě ve větší míře začínají objevovat i vozy Citaro (G), a to i ve faceliftovaném provedení. Společně s vozy MAN Lion’s City se jedná o jedny z nejnovějších vozů místních soukromníků. To je poněkud tristní. Vozy pocházejí zejména ze Švýcarska, v menší míře i z Německa. (foto: Dominik Konečný)

Příchod roku 2025 tak ve městě znamenal dvě velké změny – vznik de facto integrovaného dopravního systému a nové smlouvy se soukromými dopravci. Od 1. 1. 2025 je díky tomu možné využít jízdenky vydané kterýmkoli dopravcem v každém autobuse ve městě. Ceny jízdenek přitom zůstaly na naše poměry nízké – 0,5 € za jednu jízdu, 0,8 € za celodenní jízdenku, 4 € za týdenní atd. Jízdenky by nově mělo jít pořídit také pomocí digitální peněženky. Soukromí dopravci byli na tuto skutečnost ochotni přistoupit pouze tehdy, změní-li se systém jejich financování. To se nakonec dojednat podařilo, a tak jsou nyní odměňováni stejným způsobem jako městský dopravce, a sice dle ceny za km.

To však nebyla jediná podmínka nových smluv, druhá část, která jim dělala podstatně větší vrásky na čele, se týkala otázky obnovy vozového parku. Nově se soukromníci zavázali k náhradě všech svých autobusů za buď nové, nebo max. 9 let staré, plnící emisní normu EURO VI, vítány byly – alespoň na papíře – také elektrobusy. Tato část nových smluv vzbudila největší nevoli, jelikož finanční možnosti privátních dopravců jsou značně omezené. Navrženo tak bylo 1–2leté přechodné období, během kterého se má soukromníkům podařit zajistit požadovanou náhradu svých starých vozidel. Doba max. stáří 9 let pak byla zvolena proto, aby soukromníci mohli žádat banky o úvěry na nové vozy. Navzdory všem proklamacím se ovšem prozatím nezdá, že by se garáže soukromníků plnily alespoň novějšími ojetinami. Zda se podmínky nových smluv skutečně podaří dodržet, je tak zatím nejasné.



Jeden z vozů O 405 NK, které se nacházejí zejména na lince 3A. Ve městě ale lze potkat i dva vozy se sníženou střechou. V úzkých ulicích Prištiny je často uměním řízení i těchto kratších vozů. (foto: Dominik Konečný)

Obyvatelé tak nadále zůstávají odkázáni na staré vozy, a i když se v posledních letech ve městě objevily ve větší míře i vozy MAN Lion‘s City nebo Mercedes-Benz Citaro, jde i v těchto případech o vozidla starší devíti let. Ty jsou tak v ostrém kontrastu zejména s obstarožními Mercedesy řady O 405, kterých je ve městě stále nespočet, a to v různých verzích. Vedle městských vozů se lze setkat i s regionální variantou O 407 nebo se vzácnou kratší variantou O 405 NK. Těch je dnes Priština suverénně největší provozovatel, ve městě by se stále mělo nacházet 9 ks, a to včetně speciální verze pro Karlsruhe se sníženou střechou, která je zastoupena 2 kusy. Vyjmenovali jsme přitom pouze zlomek zajímavých exemplářů v místní MHD.

Pozadu však nezůstal ani městský dopravce Trafiku Urban, který by měl svou flotilu významně rozšířit. Tato posila by měla sloužit pro obsluhu částí města a okolních obcí, kam autobusy doposud nezajížděly a kde budou nyní zřízeny linky nové, či prodlouženy ty stávající. Tento cíl zůstává stále nenaplněn.

Již v roce 2022 zveřejnila EBRD informaci, že se chystá nákup 30 nových autobusů pro městského dopravce, z toho 6 elektrických. Stejnou zprávu podával v nedávných letech i primátor města, v ulicích se ale zatím žádné nové autobusy neobjevily.

Url: [Reforma MHD v kosovské Prištině?]