

Bistrița po 4 letech odstavení zařadila elektrobusy SOR EBN

14.08 2025 19:55, Libor Hinčica, Autobusy

V rumunském městě Bistrița, v němž dnes žije okolo 79 000 obyvatel, vyjela dne 1. 7. 2025 do provozu tzv. Zelená linka (Linia Verde) č. 4, na níž jsou nasazovány elektrobusy SOR EBN 9,5. Ty byly libchavským producentem dodány do města již před čtyřmi lety. Projekt, v jehož rámci mělo dojít k zařazení vozidel do provozu, se ale dostal do značného skluzu.

Okolo roku 2016 přišlo vedení města Bistrița s námětem na zlepšení městské dopravy, jehož základ spočíval v nasazení *„elektrobusů, hybridních autobusů či nízkoemisních autobusů“* na novou linku č. 4 (fakticky šlo ale o modifikaci stávající linky číslo 2, resp. 2A), která by využívala převážně vyhrazené jízdní pruhy, takže by představovala rychlé dopravní spojení. Tyto vyhrazené jízdní pruhy přitom neměly vzniknout pouhou změnou vodorovného dopravního značení na stávajících komunikacích. Projekt počítal s tím, že ulice, které budou tzv. Zelenou linkou (*Linia Verde*) obsluhovány, projdou kompletní rekonstrukcí, jež bude zahrnovat i úpravy chodníků, přemístění či vybudování nových cyklostezek (cyklopruhů), změnu parkovacích míst atp. Do projektu modernizace a zlepšení městské dopravy se tak umně ukryly rozsáhlé stavební práce, které by město ze svých prostředků jen obtížně realizovalo. Ambiciózní projekt inspirovaný tzv. BRT (*Bus Rapid Transit*) systémy byl schválen k financování na jaře 2019 s tím, že jeho realizace měla být ukončena do 31. 3. 2022.

Přestože idea spočívala ve vytvoření rychlého dopravního spojení, byly pro Zelenou linku poptávány ve výsledku elektrobusy v kategorii midibusů, konkrétně o délce pouze 8,5 až 10 m. Výběrové řízení na celkem 10 takových vozidel ovládla závěrem roku 2023 společnost Anadolu Automobil Rom, která na rumunském trhu figuruje (mimo jiné) jako dealer autobusů značky SOR. Pro město Bistrița byly konkrétně nabídnuty vozy typu SOR EBN 9,5. Počátkem roku 2021 získala veřejnost možnost v anketě vybrat budoucí barevné provedení vozidel a potahů sedadel, přičemž není jistě bez

zajímavosti, že jako podklad pro barevné modifikace posloužil ve vizualizacích nesprávně menší typ EBN 8.



Počátkem roku 2021 měla veřejnost možnost hlasovat o budoucím barevném provedení elektrobusů ze čtyř návrhů. Jako podklad byl nesprávně použit model SOR EBN 8.

První z vozů EBN 9 byl dovezen do města již dne 20. 7. 2021, načež postupně následovalo i všech zbylých 9 elektrických mrňousů. Pouze jeden z nich byl pak za využití převozních značek občasně testován i v ulicích města, zbytek zůstal odstaven v garážích, protože město – navzdory opakovaným slibům – nedokázalo zajistit koordinaci návazných projektů a stavební činnosti se neúměrně protahovaly. Navíc v mezičase došlo ke změně politické garnitury, přičemž ta nová, jež projekt zdědila, se s gustem navážela do předešlého vedení a veškerá zpoždění a nedostatky házela na něj. Současný starosta města Bistrița přitom zapomínal na to, že samotný nápad se zrodil dříve v hlavě jednoho z jeho spolustraníků. Některé vytýkané nedostatky navíc byly od počátku známy a tvořily přímo součást projektu.

Tím nejpalčivějším, jak už to u podobných záměrů bývá, se stala otázka parkovacích míst. Ulice, jimiž měla být Zelená linka vedena, byly po stranách využívány k parkování automobilů. Vyhrazení jízdních pruhů pouze pro autobusy ale znamenalo, že budou muset být všechna tato místa zrušena, přičemž nebylo možné v sousedství autobusového pásu budovat místa nová (jak z prostorových, tak provozních důvodů). Výsledkem bylo, že ve městě zmizelo více než 300 oficiálních parkovacích míst, o těch neoficiálních ani nemluvě. Před zahájením provozu elektrobusů se tak snažilo město udělat vše proto, aby byla vybudována nová parkovací místa náhradní (alespoň v nějakém počtu), což by bylo možné prodat voličům.



Po převozu ze SORu (odkud pochází tento snímek představující vozidla zezadu) do Rumunska byly elektrobusy uloženy v městských prostorách, odkud byly v červenci 2024 (v marném očekávání brzkého zahájení provozu) přepraveny do garáží společnosti Transmixt S.A., které bylo svěřeno provozování Zelené linky (zajišťuje i veškerou zbylou MHD ve městě). Přeprava mezi areály ve městě byla provedena vlastní silou, přičemž – jak později vyšlo najevo – elektrobusy se po ulicích pohybovaly bez platné technické prohlídky i bez povinného zákonného pojištění… (foto: Martin Burda)

Ve vztahu k poskytovateli dotace se dařilo opakovaně žádat o prodloužení času na realizaci projektu (pod nejrůznějšími záminkami). Termín 31. 3. 2022 se podařilo posunout nejprve na konec roku 2023, později na konec roku 2024, a nakonec až na 31. 12. 2025. Po celou uvedenou dobu tak mohli motoristé využívat rekonstruované a pro provoz elektrobusů připravené ulice nadále pro účely parkování a vedení města vymýšlelo, jak po nevyhnutelném spuštění Zelené linky co nejvíce situaci pro řidiče osobních automobilů usnadnit (ať už šlo o redukce preferenčních opatření pro autobusy, zobousměrnění dříve jednosměrných ulic, navrhované zrušení okružních křižovatek či zmíněné malování nových parkovacích míst).

Autobusová linka č. 4 nakonec byla uvedena do provozu až dne 1. 7. 2025 (po dalším odkladu, neboť dříve se hovořilo o vyjetí už od 15. 6. 2025), bez pár týdnů takřka přesně čtyři roky od doby, co byl do města dodán první z elektrobusů. Ačkoli oficiální vyjádření stran zavedení linky byla ve prospěch městské dopravy (zdůrazňována byla cestovní rychlost, pohodlí vozidel atp.), což mělo obyvatelé motivovat k tomu, aby zanechali své auto doma, objevovala se i prohlášení nepříliš vhodná, a to i ve vztahu k samotným autobusům SOR EBN 9,5. O těch úřadující starosta Ioan Turc prohlásil, že vzhledem k jejich nízkému dojezdu na jedno nabití (zhruba 130 km) nepatří k nejefektivnějším (což sice nelze u daného typu rozporovat, na druhé straně ve městě byly pro možnost nabíjení – a tím k prodloužení dojezdu během dne – vybudovány nabíječky). Dementována byla i dříve několikrát (komunálními politiky) uváděná informace o tom, že novou linkou bude moci veřejnost cestovat zdarma. Namísto toho byl zaveden identický tarif jako na ostatních spojích MHD (3 lei; necelých 15

Kč). Především byl ale oproti slibům výrazně natažen interval.

Od počátku projektu se tvrdilo, že Zelená linka bude v pracovní dny v provozu každých 10 minut. Namísto toho vyjely elektrobusy od 1. 7. 2025 v intervalu 20 až 25 minut, o víkendu pouhých 30 minut. Oficiálně se hovořilo o tom, že důvodem pro toto prodloužení je právě nízký dojezd elektrobusů SOR EBN 9,5, skutečné důvody se ale zdají být jiné. Jak se podařilo vysledovat, v provozu by mělo být momentálně jen 7 z 10 vozů. Jelikož dva autobusy slouží jako rezervní, zdá se, že je možné na trasu vypravit jen 5 elektrobusů. Další tři elektrobusy se jeví nepojízdné. Zkrácení intervalu tedy nepřichází v úvahu (byť i při vyšším počtu provozních vozů by nebylo zřejmě – vzhledem k celkovému počtu pouze 10 elektrobusů – dosažitelné).

Aby nebylo bizarností okolo projektu málo, zaznělo již v mezičase, že trasa pro Zelenou linku patrně nebyla vybrána nejšťastněji a že by bylo údajně mnohem vhodnější, kdyby autobusy jezdily některou ze sousedních ulic. Tím by mělo být podle starosty města do budoucna možné opět uvolnit pro parkování místa, jež byla nyní velkoryse předána do užívání pouze elektrobusům. Je prý však nutné počkat na konec stanovené udržitelnosti projektu (sledované období by mělo činit pouze 5 let), následně si bude moci město o autobusovém koridoru libovolně rozhodovat a najít nejlepší řešení…

Url: Bistrița po 4 letech odstavení zařadila elektrobusy SOR EBN