



Konec snah o záchranu. Trolejbusy u Kaspického moře dojezdily

05.01 2026 19:20, Libor Hinčica, Trolejbusy

Trolejbusový provoz v ruském městě Machačkala na pobřeží Kaspického moře je minulostí. Tíživá finanční situace městské společnosti vedla vedení města k rozhodnutí se po necelých 53 letech služby s trolejbusy rozloučit, a to navzdory dřívějším proklamacím o tom, že trolejbusový systém bude zachován a rozšířen.

Slavnostní zahájení trolejbusové dopravy v Machačkale je datováno 13. 2. 1973; v době, kdy řada západoevropských i východoevropských zemí své trolejbusové sítě likvidovala. Sovětský svaz byl ale této vlny ušetřen a ve svých rozvojových plánech hodlal dál elektrickou veřejnou dopravu podporovat. Tak se začal ve druhé polovině 60. let rodit i systém v Machačkale, který dosáhl svého vrcholu na počátku 90. let, kdy bylo v provozu 12 linek a před dokončením byla nová vozovna, do níž se mělo natěsnat až 200 vozů. Pád sovětského impéria a finanční krize země ale znamenaly i úpadek trolejbusů. Nová vozovna nebyla nikdy předána do užívání a z 12 linek přežily jen tři, přičemž část nepoužívaných úseků byla následně snesena.

Příslib lepších zítřků přišel až kolem roku 2015, kdy město opakovaně slibovalo modernizaci a rozšíření trolejbusové sítě. Symbolem těchto snah se stala nová meziměstská trať do sousedního města Kaspijsk o celkové délce 15 km, která byla uvedena do provozu v únoru 2017. Dalším krokem se měla stát obnova vozového parku, který měl být doplněn 30 novými vozy typu VMZ-5298.01 známými pod obchodním jménem Avangard. Objednávka však byla záhy snížena pouze na 10 kusů, a poté ještě ve větší tichosti jen na čtyři kusy, které byly v roce 2018 skutečně dodány. Zbytek vozového parku sice nebyl věkově příliš starý, když páteř flotily tvořila dvacítká trolejbusů z roku 2009, šlo ale o vozy ZiU-682G-016.05, tedy modernizované provedení legendárního modelu ZiU-9. Technologické postupy výroby tohoto typu trolejbusu se po celou dobu jeho produkce prakticky neměnily, což znamenalo, že životnost skříně bez provedení generální opravy se pohybovala kolem

8-10 let. Město tedy čekaly buďto výrazné investice do těchto morálně zastaralých trolejbusů, anebo nákup nových. Ani na jednu z činností ale nemělo prostředky, přesněji řečeno, nemělo prostředky ani na mzdy či elektřinu.



Meziměstská trolejbusová trať do Kaspijsku byla s velkou slávou otevřena v roce 2017 (po několikaletém zpoždění). Na snímku vidíme jeden z trolejbusů VMZ 5298.01 (Avangard), které se podařilo koupit o rok později coby doplněk vozového parku. (foto: Viktor Lavrov)

Slavnostní otevření trolejbusové trati do Kaspijsku na počátku roku 2017 se sice účastnil i prezident Dagestánské republiky (tj. nejjižnější formálně federativní republiky Ruské federace, jejíž centrem právě Machačkala je) a událost byla doprovázena řadou slibů o dalších nových linkách i již vzpomínaných třiceti vozidlech, šlo ale jen o zdobení fasády domu, jemuž už chyběla střecha. Podnik totiž zhruba od roku 2010 kumuloval dluhy, které město původně považovalo za řízené s tím, že následně počítalo s jejich splácením po přerozdělení peněz z federativní pokladnice. Jenomže příjmy regionu, a tím i Machačkaly, se tenčily. Městský dopravce permanentně dlužil za elektřinu, což opakovaně vedlo dokonce k odpojení odběratele (a tím k přerušení provozu), a to dokonce v průběhu onoho „velkolepého“ roku 2017.

Od roku 2018 se k dluhům za elektřinu přidaly i opožděné platby výplat, které v roce 2022 nabyly takového rozměru, že se problematikou musely opakovaně zabývat soudy (v srpnu 2022 se na soud obrátilo kvůli nezaplaceným mzdám celkem 119 pracovníků!). V této souvislosti působilo jako špatný vtip, že od počátku roku 2022 byl jeden z trolejbusů ve spolupráci s pobočkou ruské centrální banky upraven na tematický „trolejbus finanční gramotnosti“, který měl poučovat cestující o tom, jak se správně orientovat na finančním trhu. Samotný městský dopravce byl sevřen mezi mlýnskými kameny, z nichž jeden představovalo politické zadání na udržení nízké ceny jízdného, a druhý reálné náklady provozu. Jízdenka na meziměstskou trať do Kaspijsku například vycházela na 15 rublů při jízdě trolejbusem, avšak spočtená reálná částka na pokrytí nákladů činila 43,6 rublů. Město přitom mohlo jízdné alespoň částečně zvýšit a ztráty snížit bez toho, že by se muselo obávat velkého odlivu pasažérů – svezení maršrutkou, které trolejbusům v relaci konkurovaly, vycházelo standardně na 40 rublů, takže prostor pro navýšení směšně levného jízdného existoval, vedení Machačkaly se ale k tomuto kroku neodhodlalo. Namísto toho dne 16. 11. 2022 meziměstskou trať pro ekonomickou

neudržetelnost nechalo po pouhých pěti letech provozu „dočasně“ uzavřít, což byla vskutku výtečná ukázka finanční gramotnosti představitelů města i celého Dagestánu.



Avantgardy (VMZ 5298.01) byly řešeny jako parciální trolejbusy s dojezdem údajně až 30 km. Umístění trakčních baterií ve vozidle dokumentuje tento snímek. (foto: Viktor Lavrov)

Koncem roku 2022 činil dluh trolejbusového podniku více než 80 mil. rublů, tj. tehdy zhruba 26 mil. Kč (z toho přes 9 mil. rublů/3 mil. Kč na mzdách), nicméně je vhodné říci, že trolejbusový provoz nebyl jediným takto umně spravovaným podnikem pod patronátem dagestánské republiky. V závěru roku 2023 informovala média o tom, že právnické osoby zřizované federativní republikou zvládly zvýšit svůj dluh vůči poskytovatelům energetických služeb během pouhých 11 měsíců o více než 2 miliardy rublů na celkem 6 miliard (!), přičemž v zemi dlužily v podstatě všechny myslitelné skupiny – od firem spravujících veřejné osvětlení přes bytové odbory až po námi zmiňovaný trolejbusový podnik. Soudy byly zavaleny žalobami poskytovatelů elektrické energie – jen mezi lednem a zářím 2023 jich bylo podáno 326.

Jelikož trolejbusový provoz dlužil kromě elektřiny také za mzdy, dostaly se záhy mezi věřitele i federativní orgány, protože podnik nejenže neplatil jednotlivým zaměstnancům, ale neodváděl ani povinné platby za sociální a zdravotní pojištění. V září 2024 činil celkový dluh firmy už 174 mil. rublů (cca 43,5 mil. Kč) a Federální daňová služba Ruské federace podala návrh na vyhlášení bankrotu společnosti. Ten se sice podařilo ještě odvrátit, avšak situace se stávala neudržetelnou.

V prvním pololetí roku 2025 klesly výnosy z provozu trolejbusové dopravy v porovnání se stejným obdobím roku 2024 o těžko představitelných 44,8 %. Důvodem byly jednak rostoucí náklady v zemi, ale také vynucené proškrtání jízdního řádu. O práci ve firmě, která neplatí mzdy, totiž nebyl (ne úplně nepřekvapivě) velký zájem, a především řidiči prchali k soukromníkům. V daném okamžiku by přitom podniku nepomohlo, ani kdyby do něj narychlo město peníze dosypalo, protože případný

nábor nových zaměstnanců nebylo jak provést – dopravce totiž zvládl přijít i o licenci na provozování autoškoly, a tak obnovení kurzů na řidiče trolejbusů bylo podmíněno novou žádostí o její získání.



Ještě jeden pohled na trolejbus Avantgard (VMZ 5298.01) v centru Machačkaly v dubnu 2022. (foto: Viktor Lavrov)

Zatímco se machačkalský trolejbusový Titanic potápěl, kapela v podobě představitelů města na palubě dále vesele vyhrávala. Ještě v červnu 2025 město uvedlo, že vyčíslilo náklady na obnovu trolejbusového provozu na celkem 3 miliardy rublů (zhruba 780 mil. Kč), z čehož třetina měla padnout na nákup vozidel a zbylá část na kompletní modernizaci infrastruktury. Radnice zvládla ještě podat žádost o účast (a spolufinancování) v projektu „Čistý vzduch“, do něhož byla Machačkala v září 2025 společně s dalšími ruskými sídly skutečně zařazena, jenomže reálný dopad na oživení trolejbusového provozu tento krok neměl. Ostatně žádost byla formulována velmi obecně a vzhledem k předluženosti Machačkaly do ní byly natěsnány různé oblasti veřejného života, kdy ekologizace městské dopravy tvořila jen jednou z nich a trolejbusy – a to je nejdůležitější – byly jen rámcově zmíněny jako jeden z možných projektů, do něhož by mohly být peníze napumpovány. Stejně tak ovšem bylo možné splnit sliby o ekologizaci veřejné dopravy například nákupem nové generace dieselových autobusů.

Jistou předzvěstí konce trolejbusové dopravy se stalo právě oznámení o pořízení nových autobusů, nikoli však z programu „Čistý vzduch“ ale hrazených formou leasingu. Již v září byly publikovány zprávy, že od 1. 1. 2026 bude uvedeno do provozu celkem 84 autobusů v různých délkových variantách, které dopomohou zlepšit kvalitu veřejné dopravy ve městě. V listopadu se uskutečnil další krok, který už přímo směřoval k následnému zrušení zbytku trolejbusového provozu, který ke konci udržoval ve flotile pouhých 16 trolejbusů nasazovaných již jen na dvě linky (č. 5. a 6). Město, jež se potřebovalo vyhnout složitému procesu likvidace v důsledku vypořádání s věřiteli, poslalo v listopadu na účet městské společnosti 236 mil. rublů (zhruba 61,36 mil. Kč), které dopomohly smrsknout v mezichase dál navýšený dluh na pouhých 38 mil. rublů (9,9 mil. Kč). Dne 9. 12. 2025 byl vydán dekret machačkalské radnice č. 1118, kterým bylo rozhodnuto formálně o likvidaci městského trolejbusového podniku, a tím ve svém důsledku o zrušení trolejbusů.

Samotný dekret hovořil o tom, že služby trolejbusů mají být ukončeny do šesti měsíců s tím, že zaměstnanci budou propuštěni, sled událostí byl ovšem o mnoho rychlejší a naposledy trolejbusy vyjely do ulic města již dne 18. 12. 2025. Tím úplně posledním byl vůz ZiU-682G-016.05 ev. č. 240 s řidičem Chanpašou Ismailovem za volantem, jenž zatáhl do vozovny z linky číslo 5. Následující den se sešli zaměstnanci ve vozovně, aby podepsali výpovědi, přičemž jim byla nabídnuta práce řidičů autobusů.

Právě autobusy by měly nyní obsadit původní trolejbusovou vozovnu, která se přitom nachází na lukrativních pozemcích v blízkosti centra města. I proto se někdy spekuluje o tom, že likvidace trolejbusového provozu byla cílená a že skutečným důvodem k jejich zrušení bylo právě získání nemovitostí, které trolejbusový podnik historicky po městě vlastní a které lze výhodně zpeněžit. S ohledem na to, jak dlouho agónie provozu trvala a že diletantství v řízení se zdaleka netýkalo (a netýká) jen trolejbusového provozu, jak jsme se pokusili v článku nastínit, nemá zřejmě smysl „nepřítele“ přeceňovat a hledat za likvidací trolejbusů nějaký důmyslný kalkul. Vše nasvědčuje tomu, že jde zkrátka jen o výsledek dlouhodobého podfinancování a bezbřehé neschopnosti, která je distinktivním rysem velké části ruských vládnoucích elit.

Url: [Konec snah o záchranu. Trolejbusy u Kaspického moře dojezdily](#)