



Moldavská „vlakotramvaj“ T3 je takřka dokončena

19.07 2026 17:35, Libor Hinčica, Tramvaje

V dubnu letošního roku jsme informovali o záměru společnosti InformBusiness na využití vozidel tramvajové konstrukce pro nasazení na lokálních železničních tratích v Moldavsku. Společnost dlouhodobě záměr propaguje s tím, že jde o výrazně levnější řešení, než by představoval nákup standardních železničních jednotek. První vůz postavený na bázi tramvaje Tatra T3 je již takřka dokončen.



Tramvaj má nakonec z modelu Odyssey (T3 KVP) pouze čela. Jako základ zbytku měla posloužit repasovaná skříň vozu T3. Vozidlo tedy není ani částečně nízkopodlažní. (foto: InformBusiness)

V dubnovém článku (připomenout si jej můžete [pod tímto odkazem](#)) jsme s ohledem na dostupné indicie a fotografie uvedli, že by jako základ měla posloužit částečně nízkopodlažní skříň tramvají T3 KVP, které jsou provozovány v Oděse a v Záporoží. Jak se však nyní ukázalo, ve skutečnosti nebyla použita kompletně nová skříň, ale došlo pouze na repasi základu tramvaje T3 původem z Rigy (jeden další vůz je pak pro obdobnou rekonstrukci v Moldavsku ještě připraven), na který byla následně dosazena nová laminátová čela z onoho modelu, jenž nese v Oděse marketingové jméno „Odyssey“. Nejde tedy o částečně nízkopodlažní vozidlo (za tuto nepřesnost se zpětně omlouváme), ale o repasi původní „té trojky“ s novými čely.



Pod vozem budou namontovány původní tatrovácké podvozky. (foto: InformBusiness)

Opravená tramvaj je řešena jako obousměrná, nikoli však oboustranná. Má tedy kabiny - prozatím nekompletní - na obou čelech, avšak dveře pouze na jedné (originální pravé) straně. Uspořádání interiéru pracuje výhradně s podélnými sedačkami, což poněkud připomíná originální interiéry většiny vyrobených tramvají Tatra T I (resp. T1).



Pohled na nedokončené stanoviště řidiče. (foto: InformBusiness)

Bateriová tramvaj, označovaná v lokálních médiích zpravidla jako „*rail bus*“, má mít dle sdělení výrobce údajně dojezd až 400 km na jedno nabití. Stále ale nebyly zveřejněny žádné bližší technické parametry, na jejichž základě by bylo možné tuto hodnotu podrobit kritické analýze. V minulosti realizované projekty InformBusinessu v oblasti dodávek parciálních trolejbusů pro Kišinev byly v oblasti deklarovaného dojezdu (vzhledem k instalované kapacitě) obvykle výrazně nadsazené.



Další rozpracovaný vůz T3 původem z Rigy. (foto: InformBusiness)

Obsaditelnost tramvaje by měla činit 100 osob a maximální rychlost 75 km/h. Na vozidla se nahlíží jako na alternativu, která by mohla relativně levně pomoci oživit skomírající železniční provoz, který je charakterizován jen několika páry vlaků denně.

Zástupci moldavského ministerstva dopravy zdůrazňují, jak jsou podobné inovativní projekty pro stát důležité, podle dostupných zdrojů ale stále chybí formálně podepsaná smlouva o partnerství, koupi (či pronájmu) a nasazení vozidel do provozu. Moldavské státní dráhy CFM přitom prostředky na nová vozidla k dispozici – alespoň prozatím – nemají, firma se naopak nadále potýká s dlouhodobými finančními problémy. Přesto lze předpokládat, že vzhledem k lokálním podmínkám je smluvní zajištění hlavně administrativní záležitostí, a tudíž že se podaří s tramvají či tramvajemi skutečně do provozu vyrazit.



Areál firmy InformBusiness s naaranžovanými vozidly. (foto: InformBusiness)

Url: [Moldavská „vlakotramvaj“ T3 je takřka dokončena](#)