

Ostudný příběh trolejbusů v rumunském Vaslui – I. část

28.09 2025 18:23, Libor Hinčica, Trolejbusy

Město Vaslui, v němž dnes žije okolo 63 000 obyvatel, bychom nalezli na východě Rumunska v tzv. rumunské Moldávii. Před rokem 1989 zažívalo bouřlivý rozvoj, kdy byly do města záměrně směřovány investice do průmyslu s cílem zvýšit životní úroveň v oblasti, nicméně podniky vybudované ve městě a bezprostředním okolí se po pádu Ceaușescova režimu ukázaly být neživotaschopné a postupně zkrachovaly, takže dnes se region pohybuje na předních příčkách v počtu nezaměstnaných obyvatel. Období exaltovaného budování s sebou přineslo i nároky na veřejnou dopravu a Vaslui bylo zařazeno mezi města, v nichž měla být zavedena elektrická městská doprava, konkrétně trolejbusy. Jejich jedinou linku se podařilo dokončit až v roce 1994, kdy byl místní provoz (1. 5.) uveden do provozu. Následující období ovšem bylo pro trolejbusy složité.

Stejně jako v celé řadě dalších rumunských tramvajových a trolejbusových provozů vybudovaných v průběhu 80. a 90. let platilo i ve Vaslui, že kvalita výstavby i dodaných vozidel byla na nízké úrovni. Flotilu tvořilo pět článkových trolejbusů rumunské provenience typu ROCAR 217E, které ve městě sloužily celých 15 let. Dne 7. 7. 2009 došlo poměrně nečekaně k zastavení provozu trolejbusů s odkazem na jejich nerentabilitu a vysoké náklady na údržbu sítě. Již tehdy starosta města nicméně uvedl, že jde sice o opatření dlouhodobé, nikoli však definitivní a že není vyloučeno, že se trolejbusy do města opět vrátí. Město záhy skutečně začalo projekt obnovy trolejbusové dopravy připravovat, a to s cílem získat na jeho realizaci finanční prostředky z Evropské unie v rámci programového období pro léta 2007–2013. Záměr počítal s kompletní přestavbou původní trolejbusové tratě o délce cca 4,8 km a vybudováním prodloužení na sever o další přibližně 2 km. Současně mělo dojít k výstavbě nového dopravního terminálu v blízkosti vlakového nádraží, který měl poskytnout i základní údržbové zázemí pro trolejbusy a autobusy.



Původní flotila trolejbusů byla tvořena 5 vozidly ROCAR 217E, z nichž pouze tři se dočkaly konce provozu v roce 2009. Pro jejich údržbu nebyla nikdy postavena vozovna a veškeré opravy probíhaly na ulici v sousedství autobusového „nádraží“. (foto: Jurij Maller)

Vaslui bylo se svou žádostí o dotaci úspěšné a na jaře 2011 se rozeběhly stavební práce. Rozpočet byl stanoven na 24 651 400 lei (zhruba 119 mil. Kč), z čehož přes 16 mil. lei (přibližně 77,15 mil. Kč) zaplatila EU a dalších 3,52 mil. lei (17 mil. Kč) přisypala rumunská vláda. Termín dokončení byl původně ambiciózně do 7. 7. 2012. Realita ale byla poněkud odlišná.

Po svižném tempu rekonstrukcí ulic i veřejného osvětlení se po instalaci zhruba dvou třetin trolejového vedení práce prakticky zastavily a jen zvolna pokračovaly v průběhu dalších let. Opakovaně proto muselo být žádáno o posun dokončení celého záměru, a to vždy o rok. Mezní lhůta byla stanovena koncem programového období, což znamenalo do 31. 12. 2015. Na podzim 2015 byly jak trať, tak terminál formálně převzaty, ani jedna ze staveb ale nesloužila nadále svému účelu.

V případě trolejbusové tratě bylo zapotřebí vyřešit otázku vozidel. Ještě před zastavením provozu v roce 2009 byly vyřazeny dva z pěti trolejbusů ROCAR 217E, jež byly následně zakonzervovány ve vozovně dopravce. Město ovšem od dalšího nasazení notně opotřebených trolejbusů ustoupilo a v roce 2011 slíbilo, že pořídí čtyři až šest trolejbusů, díky nimž již nebude nutné po městě cestovat *„15 let starými autobusy*“. Vedení města tvrdilo, že se zkoumá tržní potenciál, a následně předloží zastupitelům přehled nabídek. Dlouhou dobu se však ve věci pořízení vozidel nic nedělo. Teprve v srpnu 2015 bylo oznámeno, že byla udělena zakázka na dodání tří článkových trolejbusů společnosti Best Omnibus sídlící v rumunském Sibiu. Na dodání měl vítězný uchazeč 15 dnů.



Při rekonstrukci první etapy trolejbusové sítě se poněkud zapomnělo na vozový park. Město slíbilo nová vozidla, nakonec koupilo jen trojici ojetých trolejbusů ze Salzburgu. (foto: Gunter Mackinger)

Asi nepřekvapí, že předmětem nákupu nakonec nebyly nové trolejbusy, ale ojeté. Firma Best Omnibus získala zakázku napřímo (bez výběrového řízení) na základě výzvy k podání nabídek. Tu předložila konkrétně na vozidla Gräf & Stift GE112 M16 původem ze Salzburgu, přičemž jejich cena činila 292 815,50 lei (1,4 mil. Kč; tj. zhruba 450 000 Kč za vůz). Slib o tom, že cestující nebudou muset do budoucna cestovat 15 let starými autobusy, se podařilo naplnit jinak, než si asi většina lidí původně představovala. Vozidla, která byla předmětem koupě (ex-Salzburg ev. č. 204, 212 a 226) totiž pocházela z let 1991, 1993 a 1994, tj. v době nákupu měla od 21 do 24 let. Podle sdělení dopravce měly být trolejbusy ve stavu, jenž byl umožňoval okamžité zařazení do provozu, jenomže ani v případě ojetých vozů neběželo vše podle plánu.

Původně v tendru avizovaná lhůta dodání *„do 15 dnů od podpisu smlouvy“* se poněkud natáhla a trolejbusy byly ve Vaslui složeny až 15. 10. 2015 (tj. zhruba po dvou měsících od oznámení výsledku). Následně se ukázalo, že elektrická výzbroj vozidel je určena pro provoz na napájecí síti 600 V DC a neumožňuje – na rozdíl od moderních elektrických výzbrojí – jednoduché přenastavení a použití v síti s napětím 750 V DC. Právě toto napětí ale bylo ve Vaslui používáno. Již v listopadu 2015 se tak museli zastupitelé zabývat žádostí dopravce (SC Transurb SA) na mimořádnou investici do měnírny, na jejíž modernizaci se v rámci projektu přestavby trolejbusové sítě poněkud pozapomnělo. Zastupitelům byla celá věc podána tak, že měnírna je zastaralá a odpovídá *„východnímu typu“*, ve skutečnosti ale bylo napětí 750 V DC doménou právě nových trolejbusových provozů, takže dávat výši napájecího napětí do souvislosti se zastaralostí bylo nesmyslné. Zastupitelé přechod od

„sovětské soustavy“ na *„západní“* odmítli s tím, že na takovou investici město již nemá prostředky a že potřebné transformátory měly být zakoupeny z evropských peněz. Vlastníkovi trolejbusů proto nezbývalo než se snažit upravit trolejbusy vlastními silami. Fyzikální zákony se ovšem ukázaly neúprosné a veškeré pokusy o zajištění průchodu sníženého napětí k elektrické výzbroji skončily víceméně nezdarem.



Problémem bylo, že kvůli vyššímu napětí v síti (750 V DC) se nikdy nepodařilo trolejbusy ze Salzburgu do provozu úspěšně zavést. Jejich provozní éra tak trvala jen zhruba 1,5 měsíce během léta 2016. (foto: Gunter Mackinger)

První zkušební jízda se uskutečnila dne 5. 4. 2016 a optimisticky se uvádělo, že by již od 1. 5. 2016 mohlo dojít k zahájení provozu s cestujícími. Trolejbusy ale zůstaly nadále odstavené, a první pasažéry svezly poněkud neplánovaně až 14. 6. 2016, když se uskutečnila další zkouška, po jejímž skončení byli rovnou svezeni cestující. Zprovoznit se podle všeho podařilo pouze dva ze tří trolejbusů, které navíc trápily časté poruchy. Po necelých dvou měsících měl být jejich provoz zastaven. Některé ze závad údajně bylo možné odstranit poměrně rychle, k tomu by ovšem musel mít dopravce zaměstnance, jenž se vyzná v moderních elektrických výzbrojích, tj. elektronika/elektrotechnika nikoli mechanika. Takového pracovníka ale SC Transurb SA postrádal. Podle některých zdrojů měly být v nadcházejících měsících vyvíjeny další pokusy o opětovné zprovoznění trolejbusů, než byla snaha v tichosti vzdána a trolejbusy zůstaly odstaveny v nově postaveném terminálu bez užitku (zlikvidovány byly až v roce 2023).

Dopravce SC Transurb SA se následně snažil získat zpět prostředky za zakoupené trolejbusy od firmy Best Omnibus s tím, že dodala vozidla, která neodpovídala požadavkům zadání. I soudní proces měl ale naprosto bizarní průběh, protože na přelíčení se ani jedna ze stran nedostavila, čímž soud řízení zastavil. Dopravce se proti tomuto verdiktu odvolal, načež soud žádost o náhradu v červenci 2023 odmítl s odůvodněním, že byla podána příliš pozdě po zjištění skutečného stavu vozidel. Ve výsledku

tak nejen, že dopravce nedostal peníze zpět, ale ještě musel dopravce uhradit ještě firmě Best Omnibus (která se mezitím tak jako tak ocitla v insolvenci) částku 4 760 lei (cca 23 000 Kč) coby náklady řízení.



Intermodální terminál pro potřeby městské ani jiné autobusové dopravy dodnes neslouží. Využíván je výhradně k odstavování trolejbusů a autobusů městského dopravce, zatímco linkové autobusy opouštějí sousední uválenou a částečně asfaltovou plochu bez jakéhokoli odpovídajícího vybavení. Volně přístupné zde jsou i dnes již pro provoz nepotřebné autobusy Karosa B 952, jež se zde zvolna rozpadají. (foto: Libor Hinčica)

Obdobně tristní byla situace okolo tzv. intermodálního terminálu. I ten byl papírově – aby nedošlo ke ztrátě dotace – dokončen na podzim 2015. Více než rok po ukončení provozu ale nebyl uveden do provozu a sloužil jen pro odstavování vozů (tj. de facto jako garáž). Město opakovaně tvrdilo, že bude terminál uveden do provozu v co nejkratší době, přičemž jako důvod jeho nespuštění pro veřejnost byla uváděna absence dokumentů od zhotovitele stavby týkající se požární ochrany, bez nichž nebylo možné otevřít hlavní halu pro veřejnost. Navzdory příslibům nebyl terminál předán do užívání veřejnosti nikdy. Budova zeje prázdnotou (přítomna je jen ochranka), žádné ze stání neslouží jako zastávka a celý prostor je využíván jen jako odstav. Trolejbusové a autobusové linky do terminálu nezajíždějí a pro zastavení se používá souběžně vedená ulice.

Výsledky první etapy rekonstrukce a prodloužení trolejbusové sítě ve Vaslui si tedy můžeme shrnout tak, že město sice infrastrukturu rekonstruovalo (bez měnírny), vystavělo slíbený terminál a obojí s tříletým zpožděním oproti původnímu harmonogramu od zhotovitelů převzalo, avšak trolejbusy dokázalo vrátit do ulic v omezené míře jen na dobu necelých dvou měsíců a od srpna 2016 zůstala obě dokončená díla (tj. trať a terminál) bez užitku. Je přitom jen těžko uvěřitelné, že navzdory výše uvedenému nemělo dojít k žádnému krácení dotace, za zmařenou investici byla později (po

prohraném soudu) popotahována v rámci politických půtek pouze společnost SC Transurb SA ve věci zpackaného nákupu trolejbusů. To, že investice za více než 100 mil. korun leží ladem, nikoho příliš netrápilo, především ne orgány dozorující vynakládání evropských prostředků, a tak když se nevydařila etapa první, proč neroztočit kolo štěstí a nepokusit se získat prostředky na etapu druhou…

Url: Ostudný příběh trolejbusů v rumunském Vaslui – I. část