

Ostudný příběh trolejbusů v rumunském Vaslui – II. část

29.09 2025 18:16, Libor Hinčica, Trolejbusy

Včerejší první díl našeho povídání nám představil peripetie s pokusem rekonstruovat trolejbusovou síť ve městě Vaslui v Rumunsku. V rámci první etapy se podařilo kompletně nahradit původní trolejové vedení a napájecí kabely na trati vystavěné v roce 1994, a současně zajistit prodloužení o cca 2 km severním směrem. Trolejbusy ale na trať vyjely jen nakrátko (na dobu necelých dvou měsíců) a využití se nedočkal ani honosný intermodální terminál u vlakového nádraží. Vaslui se navzdory předchozím nezdarům pustilo do druhé etapy svého projektu na rozvoj trolejbusové sítě.

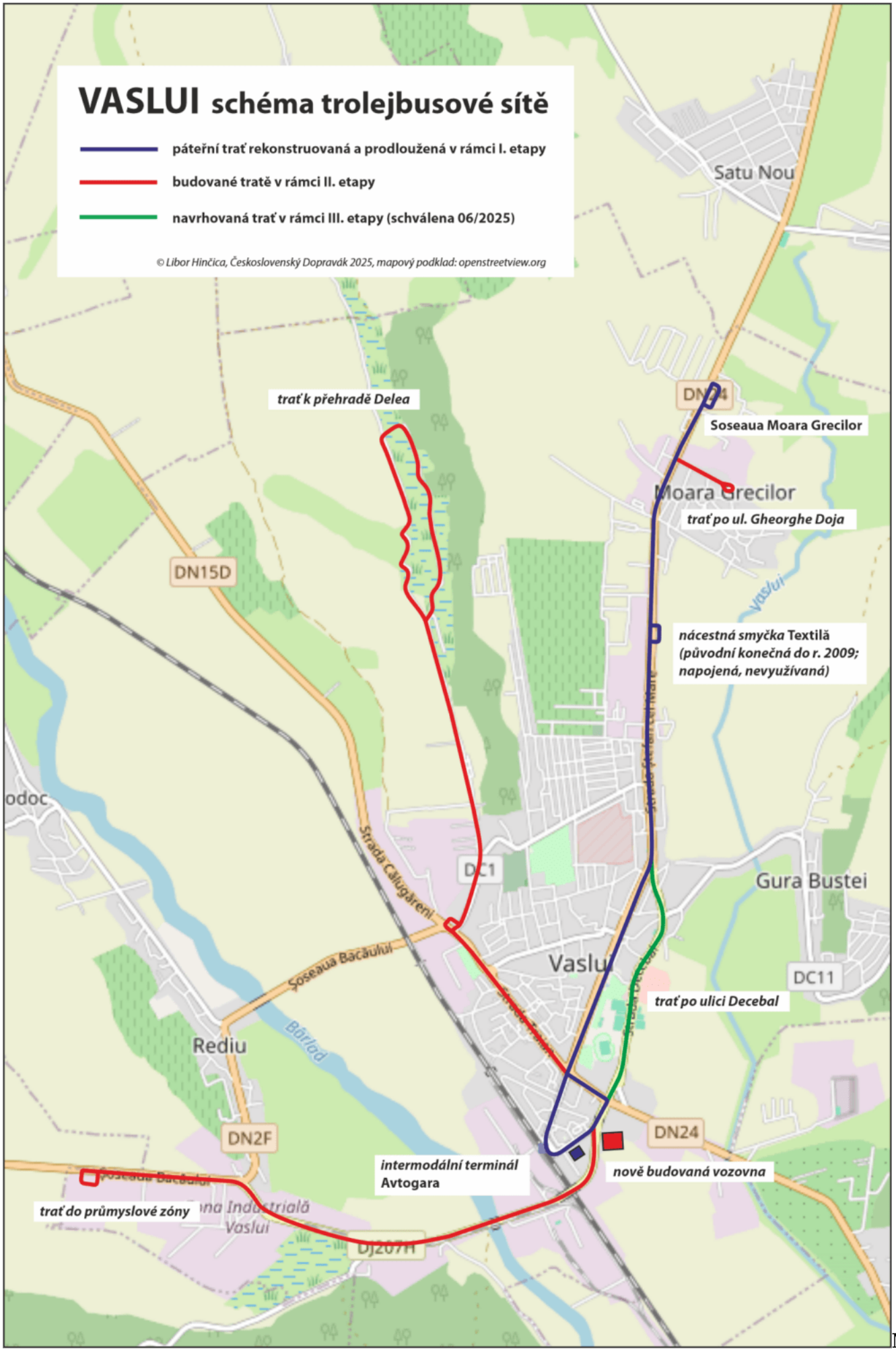
Se záměrem významného rozšíření trolejbusové sítě přišlo vedení města v roce 2019, a navzdory zpackanému projektu z první etapy se jí podařilo v lednu 2020 podepsat smlouvu o spolufinancování (ještě) z Regionálního operačního programu 2014–2020, na jejímž základě měly vzniknout tři nové odbočné tratě. Celkové náklady byly (včetně DPH) vyčísleny na takřka 109 mil. lei (cca 525 mil. Kč), přičemž na bedrech města mělo spočinou jen necelých 9 mil. lei (zhruba 43 mil. Kč), zatímco o zbytek se měla podělit EU (86,85 mil. lei/418,62 mil. Kč) a státní rozpočet (13,28 mil. lei/64 mil. Kč). Mimo výstavbu nových tratí byly v tomto projektu zahrnuty konečně také rekonstrukce měnírny a nákupy nových vozidel, konkrétně 10 trolejbusů a 8 hybridních (ve skutečnosti jen mild-hybridních) autobusů.



Nevyužívané trolejbusy odstavené u nevyužívaného intermodálního terminálu. Pro provoz na jediné lince postačují pouhé dva vozy, a tak většina trolejbusů (8 ks) tvoří povětšinou provozní zálohu. (foto: Libor Hinčica)

Separátně se pak podařilo získat okolo 21 mil. lei (101 mil. Kč) také na výstavbu zcela nové vozovny s veškerým technickým a údržbovým zázemím (město mělo ze svých prostředků přidat dalších zhruba 6 mil. lei/29 mil. Kč), a to přesto, že jako vozovna (včetně menší údržbové haly) byl zamýšlen v první etapě vybudovaný intermodální terminál, takže bylo zřejmé, že výstavbou nové vozovny pozbude ta nedávno dokončená (byť poněkud provizorně pojatá) svůj smysl (s ohledem na to, že terminál nikdy nesloužil pro odjezdy autobusů a trolejbusů, šlo a jde vlastně o jediné využití, kterého se terminál dočkal). Předpokládalo se, že tratě budou dokončeny do konce února 2023 a vozovna do konce března 2023. V mezičase pak měla dorazit také nová vozidla.

Výběrové řízení na zhotovitele nových trolejbusových tratí bylo vypsáno v září 2021 a počítalo s vytvořením celkem tří zcela nových tras. Konkrétně mělo jít o krátkou odbočku na severu města po ulici Gheorghe Doja (o délce cca 510 m), dále o vytvoření spojení k přehradě Delea (o délce zhruba 6,5 km včetně velké jednostopé smyčky okolo celé přehrady) a o novou trať k vozovně a dále na jih do průmyslové zóny (o délce přibližně 4,4 km). Všechny tři tratě měly být vystavěny za částku okolo 59,38 mil. lei (286 mil. Kč). Současně bylo ve stejné době vypsáno i výběrové řízení na vybudování nové vozovny. Příběh rozvoje trolejbusové sítě se ale začal hned ze startu komplikovat, protože do výběrového řízení na stavbu depa přišla jen jediná nabídka (což komplikovalo záměr radnice na uspořádání elektronické aukce) a o natažení nového trolejového vedení (a související činnosti) se dokonce nezajímal vůbec nikdo. Město proto obě výběrová řízení v listopadu 2021 zrušilo a v prosinci je znovu vypsalo (s tím, že v případě vozovny byl mírně navýšen odhadovaný rozpočet). Ani napodruhé se ale nepodařilo zhotovitele vybrat, a obě výběrová řízení byla proto v únoru 2022 zrušena už podruhé.


VASLUI schéma trolejbusové sítě
páteřní trať rekonstruovaná a prodloužená v rámci I. etapy
budované tratě v rámci II. etapy
navrhovaná trať v rámci III. etapy (schválena 06/2025)
© Libor Hinčica, Československý Dopravák 2025, mapový podklad: openstreetview.org
trať k přehradě Delea
Soseaua Moara Grecilor
Moara Grecilor
trať po ul. Gheorghe Doja
DN15D
nácestná smyčka Textilă (původní konečná do r. 2009; napojená, nevyužívaná)
Strada Călugăreni
DC1
Gura Bustei
Soseaua Bacăului
Vaslui
DC11
trať po ulici Decebal
Bârlad
Rediu
DN2F
DN24
intermodální terminál Avtogara
nově budovaná vozovna
trať do průmyslové zóny
DJ207H
M

ěsto po této neblahé zkušenosti vstoupilo do jednání s potenciálními zhotoviteli, aby si ověřilo, proč o zakázky prakticky není zájem. Důvodem bylo celkové podhodnocení cen, takže byl projektant požádán o aktualizaci cen v souladu s tržní realitou. Výsledek nebyl právě povzbudivý. Zatímco projektová cena z července 2021 nacenila oba záměry na přibližně 74,76 mil. lei (360 mil. Kč), o necelý rok později – v červnu 2022 – mělo jít téměř o dvojnásobek – 130,36 mil. lei (628 mil. Kč). Protože na navýšení ceny již nebylo možné čerpat žádnou dotaci, museli se zastupitelé rozhodnout, zda si vezmou půjčku 56 mil. lei (zhruba 269 mil. Kč), aby mohli projekt dotáhnout do konce, anebo se plánů na rozšíření trolejbusové sítě vzdají. Nemalá část volených zástupců hodlala prodražující se projekt odpískat, problémem bylo, že stavba trolejbusové infrastruktury tvořila jen část z celkových investic, a pokud by se Vaslui rozhodlo na dostavbu tratí rezignovat, muselo by vrátit i peníze přidělené na mild-hybridní autobusy a trolejbusy. Nakonec proto padla volba v záměru výstavby – i za cenu zadlužení města – pokračovat.

Výběrová řízení proto byla vypsána již napotřetí a v říjnu 2022 se konečně podařilo vybrat zhotovitele. Zatímco v případě vozovny došlo prakticky okamžitě k předání staveniště, u tratí byla situace komplikovanější a mělo dojít k zahájení stavebních činností až na jaře 2023.



Trolejbusové trolejové vedení bylo sice kompletně rekonstruováno, případně nově postaveno, avšak použity jsou zastaralé prvky trolejového vedení a armatur, včetně proudových výhybek vynucujících si průjezd velmi pomalou rychlostí. (foto: Libor Hinčica)

Stavební činnosti ale probíhaly nesmírně pomalu, a to zvlášť v případě trolejbusových tratí. Jako oficiální důvody zdržení byly uváděny doznívající komplikace v souvislosti s Covidem-19 a s válkou na Ukrajině. Původní termín dokončení přitom operoval s jarem 2023, později došlo sice k prodloužení až na konec téhož roku, ale bylo zřejmé, že ani do té doby se nepodaří smluvená díla dokončit. Vaslui ovšem nebylo jediným městem, kterému se nepodařilo peníze včas profinancovat a

práce včas dokončit, podobně zpackaných projektů se po Rumunsku vyrojilo hned několik, na což zareagovala centrální vláda, když v květnu 2023 vydala mimořádné nařízení (OUG36P2023), kterým mohli příjemci dotací (při splnění určitých podmínek) požádat o přenesení svých projektů do následného programového období (2021–2027). Toho využilo i Vaslui, jemuž byla v mezičase lhůta na dokončení prodloužena do 31. 10. 2024, a následně do 31. 12. 2024. Během této doby zvládlo město učinit vše potřebné pro to, aby byl projekt přenesen do následujícího období a 10. 10. 2024 došlo k podpisu příslušných dokumentů, jež tento tah umožnily. Peníze z Evropské unie tím byly zachráněny, avšak cena (a s ní i spoluúčast měst) znovu vzrostla, tentokrát už na 154,6 mil. lei (okolo 745 mil. Kč).

Jediné, co se podařilo realizovat včas, byla dodávka nových vozidel. Ta dodal Solaris v podobě modelu Trollino 12 s výzbrojí Medcom počátkem roku 2023 a od 4. 8. 2023 s nimi bylo konečně možné zahájit provoz na v té době už deset let existující infrastruktuře z první etapy projektu. Jelikož je však interval jediné trolejbusové linky pouze 30 minut, postačují na její obsluhu pouze dva trolejbusy, takže většina vozů je odstavená bez užitku v zálivech autobusového nádraží. Soutěž na nové autobusy – oficiálně vydávané za hybridní – vyhrál Daimler se svým mild-hybridním Citarem.



Rozestavěný areál vozovny, k níž se teprve dodatečně řeší příjezdová cesta a napojení na zbytek sítě. (foto: Libor Hinčica)



Ještě jeden pohled na stále pouze rozpracovanou vozovnu. (foto: Libor Hinčica)

Nebýt opakované vstřícnosti ze strany dotačních orgánů, nebylo by absolutně myslitelné, že by mohlo Vaslui své projekty včas dokončit. O tom ostatně svědčí i jejich současný stav. Ačkoli se výstavba trolejbusových tratí v průběhu roku 2025 konečně více rozeběhla, nelze ani v jeho posledním čtvrtletí hovořit o tom, že by byla díla dokončená. U krátké odbočky po ulici Gheorghe Doja chybí jak napojení na stávající trať, tak dokončení smyčky (včetně jejího povrchu). Trolejové vedení je tak dnes nataženo odnikud nikam. Trolejbusová trať k přehradě Delea je dokončena zhruba z poloviny (včetně výhybek), v případě tratě do průmyslové zóny chybí část trolejového vedení v jižní části, ale také na přemostění železnice. Projekt stavby poslední jmenované tratě byl přitom proveden natolik nekvalitně, že byla nemožnost provedení navrhovaného řešení zatrolejování jmenovaného mostu odhalena až v průběhu stavby. Trať proto musela být v dotčeném úseku překreslena s tím, že řešení bylo nalezeno v použití desetimetrových stožárů zakotvených v sousedství mostu, které umožní navěsit trolejové vedení (a především podpůrnou síť pro toto vedení) na celou délku mostu bez dalších podpěr. Tuto změnu ale už nebylo možné profinancovat z prostředků EU, a tak vedení města nezbylo než kývnout na mimořádnou injekci z vlastních zdrojů, čímž se celé trolejbusové dobrodružství dále prodražilo. Město se rovnou zavázalo k vytvoření rezervy ve výši 9,5 mil. lei (cca 45,7 mil. Kč), protože počítá s tím, že nepůjde o jediný vícenáklad, který vybudování trolejbusových tratí zvládne ještě vygenerovat.

Jedna z takových nezbytných dodatečných investic prosákla do médií v červenci 2025. Po dvou letech stavby nové vozovny bylo odhaleno, že v rámci projektu zcela chybí příjezdová komunikace. Město proto vyčlenilo 35 000 lei (zhruba 168 000 Kč) na vypracování studie proveditelnosti příjezdové/výjezdové cesty, po níž bude následovat projekt finálního řešení a samotná stavba, přičemž ani na jednu z uvedených věcí nebude taktéž možné čerpat evropské peníze. Stejně jako v případě trojice tratí, platí i v případě vozovny, že se stavba ani zdaleka neblíží dokončení. Budovy mají podobu základních neomítnutých hrubých staveb, nové povrchy povětšinou absentují a vztyčeny

nebyly ještě ani všechny stožáry.



Po prodloužení trolejbusové tratě v rámci první etapy končí trolejbusy na severu města v poněkud neobydleném území, jak ilustruje i tato fotografie, kde trolejbusu Solaris Trollino 12 sekunduje midibus od tureckého Karsanu. V rámci neoficiální III. etapy se zde v sousedství smyčky plánuje vytvoření parkoviště P+R. (foto: Libor Hinčica)

Jakmile se podaří všechny stavby dokončit, mělo by dojít k reorganizaci vedení linek městské dopravy a k většímu zapojení trolejbusů, u kterých bylo opakovaně kritizováno, že byly pořízeny v provedení bez trakčních baterií, takže budou vždy závislé na úplnosti trolejové infrastruktury. Ta je přitom vybudována zastaralým stylem s převážně pevným zavěšením, jaké se v Rumunsku používalo před čtyřmi dekádami. Větším problémem však je, že predikce využití nových tratí, o které se svého času projekty opíraly, se zdají být poněkud nereálné.

Už v první etapě vybudované prodloužení severním směrem je ze strany cestujících minimálně využíváno, neboť vede oblastí zastavěnou převážně individuálním bydlením. Na trase tudíž chybí významné zdroje cestujících. V případě odbočky po Gheorghe Doja tomu zjevně nebude jinak. Půlkilometrová trať je lemována malým skladištěm, políčky, zahrádkami a zhruba třemi desítkami rodinných domků. Výrazně lepší situace bude nejspíše panovat na trati k přehradě Delea, jenomže jen na její menší části. Prvních zhruba 1,5 km je vedeno rozšířeným a relativně živým centrem města, následně se ale trať stočí k rodinným domkům mezi políčka a lesy a na zbylých 5 km (!) mine pouze okolo jedné stovky rodinných domků, aby se následně otočila kolem menší přehrady, která má sice rekreační využití, ale jak už to u obdobných vodních ploch v evropských klimatických podmínkách bývá, těší se mu pouze během letních měsíců. Poslední trať, jak už zaznělo výše, napojí průmyslovou zónu na jihu města. Určitým nedostatkem této průmyslové zóny je, že většina podniků v ní od roku 1989 zkrachovala a těch pár přeživších sotva zajistí významnější počet pasažérů.



Rozestavěná trať po ulici Gheorghe Doja a pohled na budoucí smyčku, kterou však stále chybí dokončit (včetně povrchů). Ta tak slouží nadále jako parkoviště pro auta. Zbytek tratě, vyjma napojení do stávající linky, je stavebně dokončen. (foto: Libor Hinčica)

Druhá etapa výstavby trolejbusové infrastruktury tedy nebyla ani pět let od zajištění jejího financování z EU dokončena, přičemž ani zde nedošlo ke krácení dotací, naopak se podařilo eurové bankovky pod nejrůznějšími záminkami a odůvodněními do projektů ještě nasypat, byť to v nemalé míře zatěžuje (k nelibosti mnohých zastupitelů) i městský rozpočet. A když už to s evropskými penězi vyšlo dvakrát, aniž by kdokoli postřehl zjevnou nesmyslnost jejich utrácení, proč nezkusit ještě jednou.

Město dne 29. 5. 2025 jednomyslně schválilo záměr (neoficiálně) třetí etapy rozvoje trolejbusové sítě vybudováním spojovací tratě po ulicích Decebal a Anton Pann, která se odpojí od stávající tratě nedaleko intermodálního terminálu a opět se do ní napojí o zhruba 2,2 km dál, čímž mine samotné centrum města. Součástí záměru je i vybudování 1,4 km (v každém směru) vyhrazených jízdních pruhů určených jen pro potřeby MHD. Na stávající konečné na severu města (Soseaua Moara Grecilor) má být v rámci téhož projektu vybudováno nové rozšířené parkoviště P+R. Předpokládá se, že většinu nákladů opět uhradí EU.



Rozestavěná trať k přehradě Delea. Na zhruba pěti kilometrovém úseku lze v sousedství tratě napočítat jen okolo jednoho sta rodinných domků. Koho zde mají trolejbusy přepravovat, zůstává poněkud záhadou. (foto: Libor Hinčica)

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