



Ukrajinský Mykolajiv přestavuje klasické trolejbusy na parciální

19.10 2026 18:21, Libor Hinčica, Ostatní

Dopravní podnik v ukrajinském městě Mykolajiv (*Миколаївелектротранс*; Mykolaivelektrotrans) přestavěl po dvouleté přestávce další svůj klasický trolejbus na parciální, tedy s trakční baterií, jež má dle dopravce umožňovat dojezd na jedno nabití až 20 km. Zatímco v roce 2023 se podrobil přestavbě trolejbus LAZ E183, tentokrát posloužil k neobvyklé úpravě vůz Dnipro T203 postavený na platformě běloruského MAZu.

Mykolajiv se rozhodl pro první vzorovou přestavbu v závěru roku 2022 v rámci opravy trolejbusu LAZ E183 ev. č. 3002 z roku 2007, který byl poškozen v důsledku ruského ostřelování města. Oprava trolejbusu byla poněkud překvapivým krokem, protože další tři trolejbusy téhož typu, jež měl Mykolajiv k dispozici, byly už na počátku roku 2022 odstaveny a s jejich zprovozněním se již nepočítalo.



Baterie umístěné na zadním čele jsou přístupné z boku. (foto: Mykolaivelektrotrans)

Počátkem roku 2023 bylo vypsáno výběrové řízení na dodání potřebného vybavení (kromě samotné trakční baterie jde ještě o příslušný měnič a bateriový management systém). Soutěž ovládla dne 14. 2. 2023 společnost ELSIEL-TRANS (TOB «ЕЛСІЕЛ-ТРАНС») s nabídkovou cenou 4,68 mil. hřiven, což dle tehdejšího kurzu odpovídalo zhruba 2,81 mil. Kč.

Samotná firma ELSIEL-TRANS je sice ukrajinská, řešení pro městskou dopravu, jež nabízí, ovšem pochází z Moldavska od společnosti *Informbusiness*, která se proslavila především dodávkami trolejbusů do Kišiněva a Bălți a v posledních měsících o ní bylo v médiích hodně slyšet díky úpravě tramvaje Tatra T3 na bateriový „železniční“ motorový vůz.



Pohled do upraveného interiéru (detail zadní části vozu). (foto: Mykolaivelektrotrans)

Přestavba trolejbusu LAZ E183 se protáhla až do roku 2024, první zkoušky jsou doloženy na jaře 2024, zahájení provozu s pasažéry je pak datováno 4. červencem 2024. Na základě úspěšného testování se *Mykolaivelektrotrans* rozhodl, že obdobně vybaví také flotilu trolejbusů Dnipro (MAZ) T203 z let 2021 až 2024 (zde se hodí vysvětlit, že samotné karoserie byly z Běloruska přivezeny ještě před vypuknutím ruského útoku na Ukrajinu), která čítala originálně celkem 40 vozů, z nichž dnes by mělo být provozních 38 kusů. Záměr ale naráží na nedostatek finančních prostředků, a tak byl prozatím rekonstruován a v říjnu 2026 novinářům představen pouze jeden vůz ev. č. 0025 z roku 2021.

Dodávku potřebné elektrické výzbroje a baterií opět zajistila společnost ELSIEL-TRANS, která ovládla na jaře letošního roku výběrové řízení s částkou 5,237 mil. hřiven, tj. cca 2,46 mil. Kč. V přepočtu na české koruny šlo tedy o nižší sumu než před třemi lety, ačkoli v hřivnách je suma vyšší.



Celkový pohled do interiéru trolejbusu. (foto: Mykolaivelektrotrans)

Celý komplet pro přestavbu na parciální trolejbus je označován jako SDMC-103-S31 (v souladu s původním značením výrobce *Informbusiness*), samotná trakční baterie by pak měla odpovídat boxu typu SDMC-103-11.03, jenž je situován do nově vytvořené schrány na zadním čele, což si vynutilo úpravu uspořádání interiéru. Bateriový box je tvořen lithium-železo-fosfátovými články (LFP; resp. LiFePO_4) o kapacitě 100 Ah s jmenovitým napětím článku 3,2 V. Celkem by měl box obsahovat 160 článků, takže celková kapacita elektrické energie by měla činit zhruba 51,2 kWh, což znamená, že deklarovaný dojezd 20 km na jedno nabití (resp. cca 45 minut jízdy) není přehnaným parametrem. Dřívější reportáž ve vztahu k „prototypu“ LAZ E183 uváděla, že by článků mělo být 166 (nikoli pouze 160), takže i zde by měl být dojezd 20 km bezpečně dodržen.



Jediný provozní trolejbus LAZ E183 po úpravě na parciální trolejbus v roce 2024. Vůz obdržel i nové modré lakování. (foto: Mykolaivelektrotrans)

Mykolajiv kromě jednoho trolejbusu LAZ E183 a osmatřiceti vozů Dnipro T203 disponuje ještě dalšími čtyřiceti trolejbusy PTS T12309, tj. vozidla s karoserií turecké značky AKIA. Tato vozidla byla jako parciální řešena již z výroby. Celkem tak nyní má Mykolajiv 42 trolejbusů s trakčními bateriemi. Ty přicházejí vhod především při útocích Ruské federace na energetickou infrastrukturu, kdy dochází k výpadkům provozu a klasické trolejbusy jsou znehybněny, resp. původní řešení vozů Dnipro T203 umožňuje jen omezenou jízdu za využití palubní baterie na vzdálenost přibližně jednoho kilometru.

Url: [Ukrajinský Mykolajiv přestavuje klasické trolejbusy na parciální](#)