



## V Moldavsku vyrábějí bateriovou „vlakotramvaj“ - na platformě tramvaje T3

03.04 2026 20:01, Libor Hinčica, Ostatní

Nejen AŽD Praha se rozhodla otestovat koncept vlakotramvaje za využití ryze tramvajové konstrukce. Zatímco český dodavatel zabezpečovacího zařízení si v loňském roce pořídil jednu vyřazenou tramvaj KT8D5R.N2 z Brna, u níž finišuje s úpravami pro nasazení na trati Kopidlno - Dolní Bousov, v Moldavsku se do prosazování konceptu vlakotramvajů pustila místní firma InformBusiness, jež má pracovat hned na dvojici prototypů, které staví na platformě částečně nízkopodlažních skříní vycházejících z modelu Tatra T3.

Společnost InformBusiness byla založena již v roce 1992 a jejím zakladatelem a nadále i 100% vlastníkem je Vitalie Eșanu, který současně figuruje jako předseda sdružení firem elektronického průmyslu v Moldavsku. Společnost se dlouhodobě soustředila na oblast dodávek elektrických výzbrojí, a to především pro projekty v zemích bývalého Sovětského svazu. Největší úspěchy sklízela v domácím Moldavsku při dodávkách elektrických výzbrojí pro trolejbusy pro Kišiněv i Bălți, přičemž později začala hrát i roli finálního dodavatele celých trolejbusů. Ty pak byly prezentovány jako domácí (moldavský) produkt, ačkoli jejich karoserie pocházely z Běloruska.



Rozpracovaný skelet vychází z částečně nízkopodlažních vozů T3 KVP provozovaných v Oděse a Záporoží a dodávaných ukrajinským Politechnoservisem. (foto: CFM)

Poslední léta jejího podnikání jsou charakteristická opakovaným informováním o nejrůznějších velkých plánech vykreslovaných jako důležitých pro budoucnost Moldavska, což je činí atraktivními pro lokální média. V loňském roce například společnost informovala o záměru vybudovat nový výrobní závod na montáž vlastních trolejbusů (s údajnou kapacitou až 500 vozů ročně), přičemž zdůrazňováno bylo, že firma již získala schválení a přidělení VIN pro první vlastní elektrobus. Ten byl ve skutečnosti trolejbusem, jenž byl navíc - stejně jako v dřívějších případech - postaven na bázi karoserie běloruského MAZu.

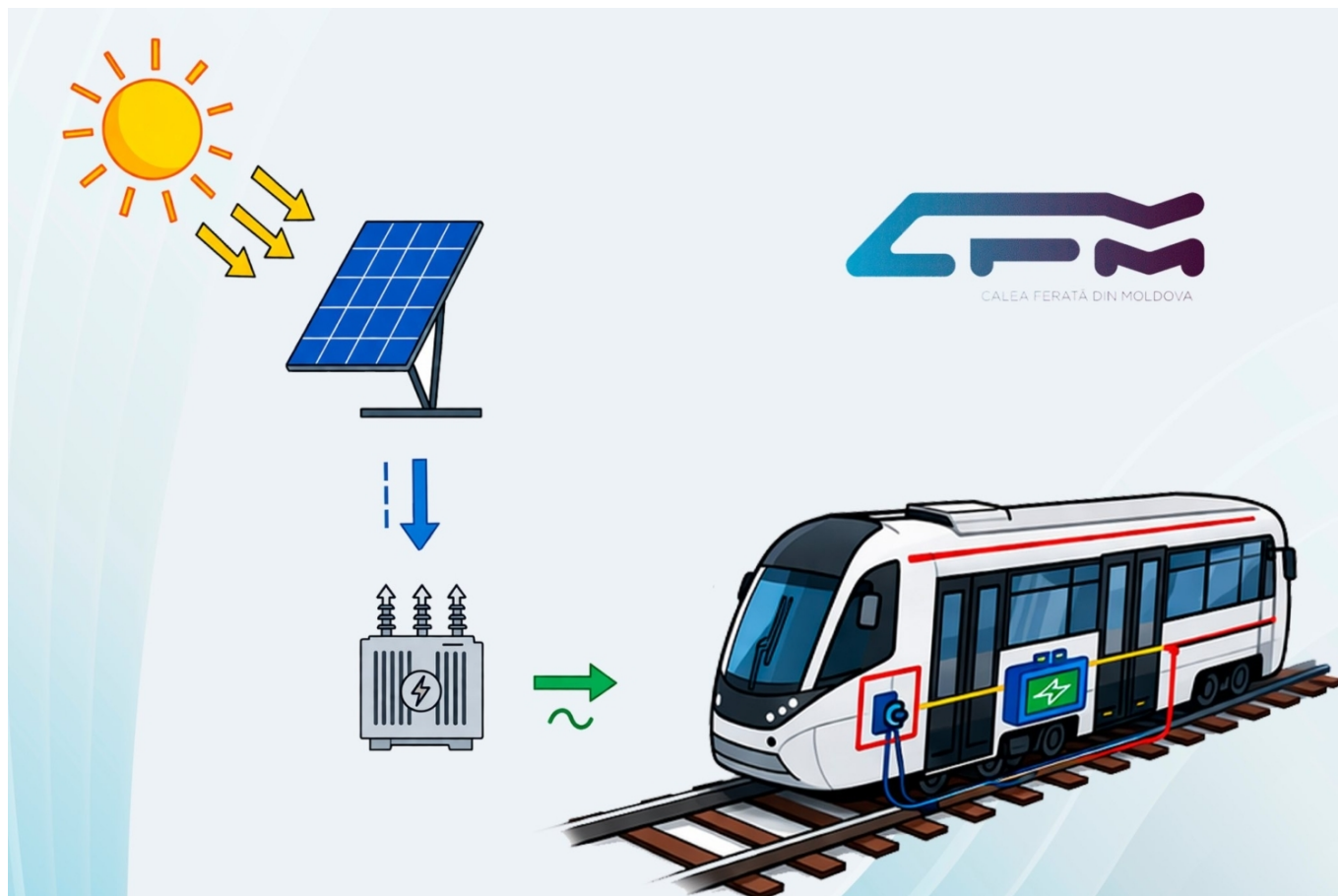
Již v květnu 2024 hovořil Vitalie Ešanu na specializované konferenci v Moldavsku o tom, že by měla být na železnici používaná vozidla tramvajové konstrukce, která by byla vybavena trakčními bateriemi, čímž by odpadly náklady na stavbu trolejového vedení. Takové bateriové tramvaje by měly mít výrazně nižší náklady, než je tomu v případě klasických železničních vozů a jednotek. Šéf InformBusinessu rovnou navrhl i vhodnou relaci, na níž by se měla taková vozidla objevit, konkrétně traťový úsek Ghidighici-Sângera. V obou případech se jedná o vesnice, které dnes spadají pod správu moldavské metropole. Zatímco Ghidighici se nachází na severozápadě města a jeho součástí je významná rekreační oblast, Sângera je uhlopříčně na opačném konci Kišiněva (tj. na jihovýchodě), přičemž v jejím těsném sousedství bychom našli mezinárodní kišiněvské letiště. Délka mezi oběma body činí cca 30 km.



Pohled na rozpracované tramvaje T3-KVP „Odyssey“ v Oděse. Moldavské „vlakotramvaje“ jsou postaveny na identické platformě, jak je patrné z porovnání s předchozím snímkem. (foto: Oděsgorelektrotrans)

Národní železniční dopravce CFM (*Calea Ferată din Moldova*) tento záměr veřejně nikterak dlouhou dobu nekomentoval, a to ani poté, co jej moldavská média po další sérii vyjádření ze strany InformBusinessu opakovaně recyklovala v průběhu roku 2025. Tehdy hovořila o tom, že by měl moderní tramvajový systém zajistit spojení mezi Kišiněvem a Vatrou, což je ale tatáž relace, neboť Vatra je městečko v sousedství Ghidighici, které přitom nemá vlastní železniční stanici (jako stanice Vatra se uvádí často právě Ghidighici).

Nutno říci, že výběr uvedené relace nebyl nikterak náhodný či nepromyšlený. Spojení skrze město páteřním kolejovým systémem bylo navrhováno již v generálním plánu města z roku 1989, kdy se počítalo se zavedením tzv. rychlé tramvaje (ve stejném duchu se plánovala přestavba vybraných městských kolejových systémů i v ČSSR), avšak ze záměru z pochopitelných důvodů (rozpad SSSR) sešlo. Později - v roce 2005 - strategický plán města již přímo počítal s využitím stávající železnice přesně v trase zmíněné InformBusinessem (resp. s prodloužením na obou koncích o stanici dále, takže by byla napojena i sídla Strășeni a Revaca).

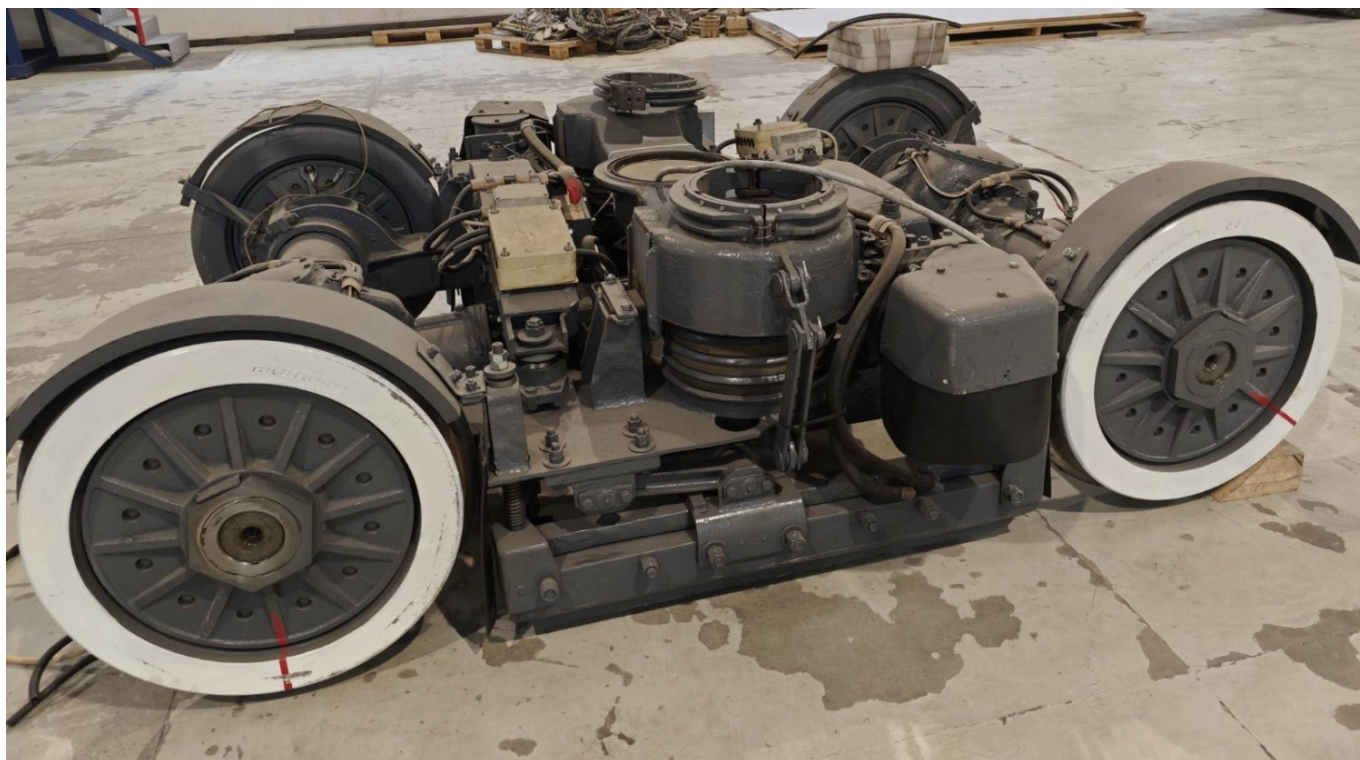


Animovaný obrázek vysvětlující princip bateriového railbusu ukazuje dvoudveřový vůz. (foto: CFM)

Příběh úvah o vlakotramvaji pro Moldavsko by šlo na tomto místě uzavřít jako vizi respektovaného podnikatele, pokud by se ovšem neobjevily počátkem dubna 2026 fotografie z výrobního závodu InformBusinessu, na němž je zachycen majitel společnosti společně se šéfem moldavských železnic CFM na prohlídce hrubé stavby jednoho z vozidel.

Už v květnu 2025 firma InformBusiness uvedla, že pracuje na výrobě dvou takových vozidel, nicméně pod souslovím „probíhající výroba“ lze ukrýt ledasco, takže informace svého času nevzbudila větší pozornost. Nyní se zdá, že ona vozidla skutečně vznikají, a to na platformě, která je našinci velice blízká. Jako základ totiž slouží hrubá stavba částečně nízkopodlažní tramvaje T3-KVP, která je vyráběna na Ukrajině v režii místního výrobce Politechnoservis, který koncept postavil na úpravě skeletu tramvaje Tatra T3.

První tramvaj T3-KVP byla představena v závěru roku 2018 v Oděse, kde byla pojmenována obchodním jménem Odissey. Postupně do konce roku 2021 vzniklo 11 těchto vozů. Dalších šest bylo zkompletováno v letech 2020–2023 v Záporoží, kde navíc ještě dvě skříně na dokončení montáže čekají. Elektrickou výzbroj do všech těchto vozů dodávala česká filiálka Cegelecu (dnes Electric Components, součást skupiny Škoda Group).

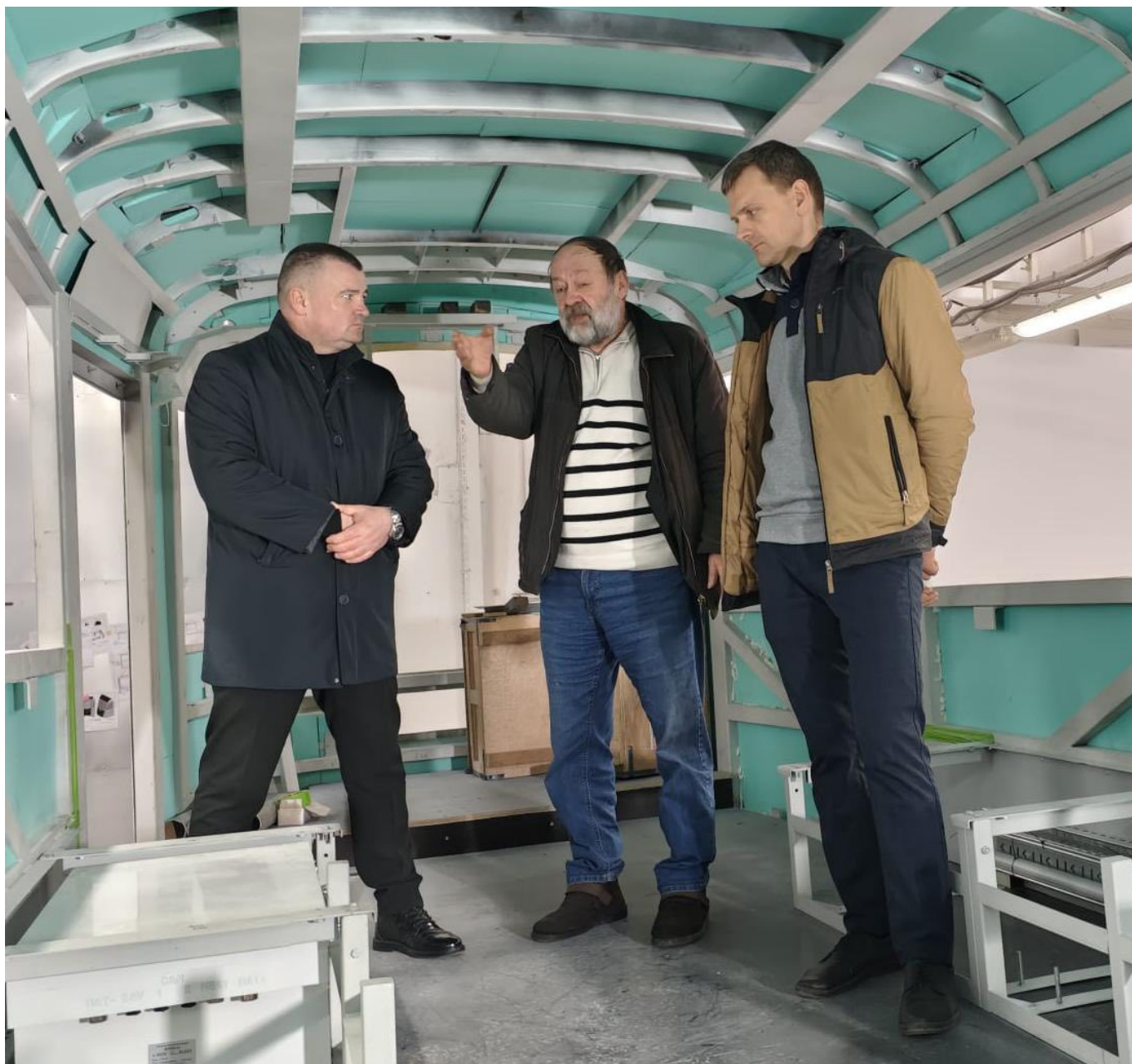


Podvozek koncepce PCC/Tatra pro moldavskou vlakotramvaj na bázi modelu T3. (foto: CFM)

InformBusiness oproti tomu dodal na Ukrajinu dříve elektrickou výzbroj pro projekt jiné částečně nízkopodlažní tramvaje - Etalon TR3100. Ta byla oficiálně prezentována jako produkt ukrajinské provenience, avšak skříň měla pocházet původem z Ruské federace (projekt pak neměl pokračování a jediný zkompletovaný vůz je již delší dobu mimo provoz). Zkušenosti s výrobou elektrických výzbrojí pro obdobný typ tramvajů ale InformBusiness má, byť jeho idea vlakotramvaje jde poněkud dál.

Vozidlo, jež bylo v letošním roce překřtěno na úderněji znějící název „railbus“, má získávat elektřinu pouze z trakčních baterií, které mají vozidlu propůjčovat dojezd „až 400 km“. Nebude tedy nutné zavěšovat trolejové vedení a řešit otázku výstavby napájecí infrastruktury (kromě té nabíjecí). Použití nějaké existující železniční trolejové infrastruktury pak není vůbec tématem diskuze, protože v Moldavsku žádné elektrifikované tratě nejsou.

Z technických údajů k vozidlu byla sdělena - vedle již zmíněného dojezdu - pouze obsaditelnost 100 osob (z toho 34 sedících), max. rychlost 75 km/h a možnost nástupu imobilních skrze prostřední dveře do nízkopodlažního článu. Zopakována byla také relace skrze Kišiněv, na níž by mohla být vozidla vypravována, navíc byla ve sdělení pro novináře přidána i varianta nasazení na rameno Kišiněv - Ungheni, což by už neodpovídalo využití v příměstské dopravě, protože město Ungheni leží až na hranici s Rumunskem (zhruba 110 km od Kišiněva).



Pohled na skupinu diskutujících zástupců CFM a InformBusinessu v interiéru rozpracované tramvaje. (foto: CFM)

Fotografie z návštěvy ředitele CFM ve výrobním závodě InformBusinessu sice odhalují, že skříň vozu i podvozek představují klasickou tatrováckou koncepci, pro užití na železnici ale měla být provedena přece jen jedna zásadní úprava. Tramvaje („railbusy“) by měly být obousměrné s dvěma dvoukřídlými dveřmi na každé straně vozu.

Moldavské dráhy CFM o setkání v InformBusinessu referovaly jako o příležitosti pro diskuzi o možném využití obdobných vozidel na železniční síti. Žádný závazek stran koupě takových (vlakotr)amvají ale nebyl učiněn. Není totiž jasné, z jakých prostředků by měly CFM vozy zakoupit.

Národní železniční dopravce se dlouhodobě potáčí ve finanční krizi způsobené dlouhodobým podfinancováním ze strany státu. CFM dluží na mzdách, sociálním a zdravotním pojištění i na dani z příjmu, současně nejsou schopné splácet dříve poskytnuté úvěry. V červenci 2025 například doplácely moldavské dráhy výplaty za prosinec 2024. Vláda dlouhodobě hovoří o tom, že podnik restrukturalizuje, zůstává ale u slibů. V posledním roce se sice podařilo finanční ukazatele částečně

vylepšit díky nebývalému růstu příjmů z nákladní dopravy (meziročně o 100 %), mohutnému propouštění, které se dotklo více než 2 000 zaměstnanců, a odstavení části personálu (cca 600 osob) na nucené dovolené, během níž pobírají jen 50 % platu, celkově ale platí, že podnik stále nemá volnou hotovost a dluží i na mzdách.

Url: [V Moldavsku vyrábějí bateriovou „vlakotramvaj“ - na platformě tramvaje T3](#)