

Z trolejbusů elektrobusy. Příběh záměru netradiční přestavby v Kyrgyzstánu

23.10 2025 19:13, Libor Hinčica, Trolejbusy

Kyrgyzská metropole Biškek před necelým rokem uzavřela svůj trolejbusový provoz. Vedení metropole začalo s jejich omezováním postupně již od června 2024, kdy odřízlo jednu z vozoven, dne 4. 11. 2024 poté trolejbusy do ulic města nevyjely už vůbec s tím, že podle vyjádření radnice mělo jít jen o dočasné přerušení v souvislosti s pořádáním setkání organizace turkických zemí. Záhy se však ukázalo, že dočasné přerušení bude trvalé, což vyvolalo odpor nemalé části veřejnosti. Problematikou legálnosti zrušení trolejbusů se dokonce musely zabývat místní soudy (v červenci 2025 nicméně Nejvyšší soud rozhodl v neprospěch zastánců trolejbusů). Vozový park trolejbusů byl z velké části předán do posledního kyrgyzského provozu v Oši (několik vozidel mělo zamířit i do Narynu, i ten ale svůj malý trolejbusový provoz v mezičase zrušil). Výjimku představovalo 52 nejnovějších vozů zakoupených v roce 2018.



Pohled na doplněnou podestu, která ukrývá trakční baterie. (foto: Daniar Safiullin)

Konkrétně šlo o 37 vozů ruské provenience typu Trolza 5275.03 (prodávané svého času pod obchodním jménem Optima) a 15 běloruských vozů Belkommunmaš 321, které Biškek zakoupil v roce 2018 z prostředků poskytnutých Evropskou bankou pro obnovu rozvoj (EBRD). U těchto trolejbusů rozhodlo vedení hlavního města svým nařízením č. 38-R z 18. 2. 2025 o jejich přestavbě na elektrobusy, načež bylo v krátké době vypsáno výběrové řízení na provedení této transformace s odhadovanou hodnotou zakázky 4,5 mil. kyrgyzských somů na jeden vůz, tj. zhruba 1,1 mil. Kč. Do soutěže ale žádná nabídka nepřišla, a tak byla zrušena. Prakticky okamžitě (závěrem března 2025) ale byla vypsána nová, jenomže ani do ní se nikdo nepřihlásil. Město si tímto „nezájmem trhu“ otevřelo cestu k přímému zadání a domluvilo se na realizaci vzorové rekonstrukce s čínskou společností.



Ještě jeden pohled do interiéru, jak je ze snímku zřejmé, jsou baterie situovány po obou stranách mezi přední nápravou a druhými dveřmi. (foto: Daniar Safiullin)

Paradoxní je, že město, a to ani přes oficiální žádosti novinářů, nemuselo při takovém postupu uvést k projektu vůbec žádné relevantní informace, jež by jinak z veřejné zakázky vyplývaly. Neví se tak, kdo je onou čínskou společností, ani jaká byla výsledná cena přestavby. Veřejné nejsou rovněž ani žádné technické parametry. Jako první byl pro rekonstrukci vybrán vůz Belkommunmaš 321 ev. č. 1631, přičemž instalace trakčních baterií se podařila zajistit již během května a června 2025. Na počátku července měl pak vůz zahájit zkušební jízdy.

Trakční baterie byly nainstalovány přímo v interiéru do prostoru za přední nápravou. Na levé i pravé straně tak vznikla nově pod sedadly podesta, v níž jsou ukryté baterie. Touto úpravou klesl počet sedadel přístupných přímo z úrovně nízké podlahy na dvě. Někteří novináři se přitom pouštěli do polemik o tom, že takové umístění baterií může být potenciálně nebezpečné, případně že nemusí být dodrženy nápravové tlaky. Žádnými konkrétními výpočty ovšem tyto spekulace potvrzeny nebyly. Vedle doplnění baterií se žádné další zásadní změny na vozidle nerealizovaly. Na stanovišti pouze přibyl displej, který řidiči ukazuje zbývající dojezd. Z trolejbusu přitom nebyly demontovány ani sběrače, neexistují ale žádné údaje o tom, zda by bylo možné vůz (byť v teoretické rovině) nadále jako trolejbus použít, anebo se zkrátka nechtěl někdo u prvního vozu demontáží sběračů obtěžovat.



Trolejbusu zůstaly i po přestavbě zachovány sběrače. Trolejové vedení však bylo ve městě postupně sneseno. (foto: Daniar Safiullin)

Údaje o kapacitě elektrické energie v bateriích nebyly poskytnuty, objevila se ale alespoň informace o dojezdu, který by měl údajně činit až 150 km, což není právě závratný ukazatel. Vedení města tvrdí, že takto přestavěné vozy budou sloužit v ulicích dalších 10 let, dosud ovšem byl přestavěn jen onen jediný trolejbus a k budoucnosti projektu bylo závěrem září sděleno pouze tolik, že je nejprve nutné dokončit zkoušky onoho prototypu, a teprve poté je možné zahájit přestavbu zbylých vozů.

Doplňme, že mezitím Biškek stihl zařadit i flotilu prvních vlastních nových elektrobusů, jež vyjely na linky dne 25. 9. 2025. Jejich dodavatelem je čínská společnost ANKAI (resp. Anhui Ankai Automobile), která pro město vyrobila celkem 120 vozidel. Také ty jsou financovány prostřednictvím bankovního úvěru, tentokrát od Asijské rozvojové banky (ADB; *Asian Development Bank*), což je podobně jako výše zmíněná EBRD mezinárodní bankovní instituce, v níž jsou zastoupeny státy asijského a pacifického regionu (s největším vlivem USA a Japonska).

Url: Z trolejbusů elektrobusy. Příběh záměru netradiční přestavby v Kyrgyzstánu