



## Za trolejbusy do Moldavska (2) - Kišiněv

02.01 2019 18:17, Redakce, Nezařazené

Druhý díl seriálu o moldavských trolejbusových provozech bude věnován Kišiněvu, který má momentálně cca 685 tisíc obyvatel. V současné době je možné hlavní město Moldavska označit za světovou metropoli trolejbusů, ne co se celkové délky sítě týče, ale významu, jaký tamní trolejbusová doprava při obsluze města má. Podíl autobusů je totiž v Kišiněvě naprosto zanedbatelný (na východě tolik populární maršrutky nemají ve vnitroměstském provozu téměř žádnou roli) a trolejbusové dráty visí nad téměř všemi jeho hlavními ulicemi, takže většina obyvatel města musí k nejbližší trolejbusové zastávce šlapat maximálně 10 minut. Podobně, avšak "ne tak dobře", je na tom už jen litevský Vilnius, kde ale mají autobusy roli znatelně větší, a ještě ruská Čita, obě města jsou ale o něco méně lidnatá. Do budoucna se troleje budou šířit Kišiněvem zřejmě málo, neboť město je už téměř celé trolejbusovými trolejemi zasítované a v posledních dvou letech se v Kišiněvě začaly uplatňovat také trolejbusy parciální, které obsluhují už i některé mimoměstské oblasti.

### Tramvajová historie

Počátky kišiněvské MHD jsou svázány s tramvajemi. V Kišiněvě začala roku 1889 nejprve působit koňka, kterou roku 1913 nahradila elektrická tramvaj. Její síť, o rozchodu 1 000 mm a spravovaná v meziválečném období belgickou akciovou společností (jak známo, Belgičané se čile angažovali v tramvajovém byznysu od konce 19. století až do 2. světové války po celém světě), se před druhou světovou válkou rozrostla do délky zhruba 15 km a působilo na ní na 5 desítek vozů. Nicméně roku 1944 odcházející hitlerovská vojska napáchala na tramvajovém provozu takové škody, že jej bylo těžké rychle a uspokojivě opravit, zvláště když si několik vozů Němci odtáhli s sebou. Pravidelnou tramvajovou dopravu se sice podařilo s vypětím sil místních opětovně zavést roku 1946, jenže na pořádnou obnovu vozového parku i infrastruktury nebyly prostředky, a stav vzkříšeného tramvajového provozu tak nebyl pro potřeby města, které začalo populačně bobtnat, dostatečný. Proto se rada města roku 1949 rozhodla, že namísto nákladných investic do tramvají raději do ulic vyšle trolejbusy a kvalitu veřejné dopravy jimi rázem pozvedne. Trolejbusy se tak už 12. října 1949 rozjely, a sice na trase mezi vlakovým nádražím a lékařským institutem (univerzitou), která prochází centrem města. Tím se poválečná obnova a rozvoj tramvajové sítě, jakkoli byly pomalé, v podstatě zastavily, ačkoli ještě ve druhé polovině 50. let dorazilo z Německa několik tramvajových vozů. Roku 1961 už ale vyjely tramvaje naposledy. Ve druhé polovině 80. let 20. století a také v roce 2011 se otázka návratu tramvají intenzivně diskutovala, nicméně se tento prostředek do ulic města už nevrátil. Je důležité uvést, že v roce 2011 mělo město v úmyslu akceptovat projekt od běloruského Belkommunmaše, který sliboval městu zřízení rychlodrážních linek. To se sice běloruské společnosti

nakonec nepodařilo prosadit, nicméně nemusí litovat, jelikož si ránu zahojila spoluprací v oblasti dodávek trolejbusů, jak bude ještě řeč, a navíc se loni, avšak zatím neúspěšně, snažila prosadit v Kišiněvě elektrobusy.



Konečná Prof. Iun Dumenicus (severovýchod města).



Zastávka Grădina Publică v centru města.



V centru města.



V centru mēsta dne 31. 12. 2018.



Konečná Strada Studenților (severovýchod města) dne 1. 1. 2018 (3x).









U televizního střediska (západ města).



Na ulici Miorita na jiozapade mesta (3x).







Konečná Schinoasa - II na jihozápadě města (3x).





Stav většiny zastávek je v Kišiněvě žalostný.



Pohled na západ z trolejbusu.





Zastávka Unic u centra města.



Na ulici Strada Ismail.



Konečná Alba-Iulia na západě města (2x).





Uvnitř trolejbusu typu RTEC 62321M1 ev. č. 1328.







U zastávky Cinematograful „Flacăra“ na západě města.





Uzina ASCHIM S. A. aneb konečná linky č. 1 na západě města.



U lékařské univerzity, kde končila první trolejbusová trať v Kišiněvě (pohled na západ).



U lékařské univerzity, kde končila první trolejbusová trať v Kišiněvě (pohled na východ).



Z trolejbusu uvidí sice návštěvník Kišiněva skoro celé město, ale výhledy jsou to obvykle neatraktivní. Na severozápadě města je aspoň z trolejbusu k vidění vodní plocha.



Vodní plocha s přílehlým parkem je za trolejbusem.



Nástupní (a také občas i výstupní) zastávka konečné Universitatea Agrară na severozápadě města. Pohled směrem do centra poté, co se trolejbus přes cestu obrátil a projel i smyčkou (viz další obrázek). Podivných objektů, jako je ten vpravo, má Kišiněv docela dost.



Smyčka konečné Universitatea Agrară.

## Trolejbusová historie

První rok provozu trolejbusů se děl na asi 6 km dlouhé lince s pomocí šesti trolejbusů MTB-82D o kapacitě cca 60 osob, které tehdy stavěl u Moskvy ležící podnik Tušinskij mašinostrojitel'nyj zavod, jehož výroba ale byla v roce 1952 převedena do saratovského Engelsu pod Zavod imeni Urickogo, který pak chrlil tisíce trolejbusů známé značky ZiU do celého světa a dnes nese název Trolza.

V roce 1950 už bylo kišiněvských trolejbusů 12 a délka sítě povyroستla na 8,8 km. V roce 1959 byla otevřena první vozovna severozápadně od centra (u lékařského institutu), která ubytovala padesátku trolejbusů. Rozvoj sítě pokračoval, a tak se na jihovýchodě města roku 1966 otevřela i druhá vozovna, odkud vyjíždělo do práce nejprve 74 vozů. V roce 1986 se otevřela třetí vozovna na východě města, která má dosud velký význam.

V 90. letech se už síť nijak zvláště nerozvíjela, po rozpadu SSSR začal počet obyvatel Kişinăvu padat dolů a tento negativní trend se zvrátil až v tomto století. Z tohoto důvodu se několik úseků, zejména těch ležících u centra města, přestalo pojíždět, dráty ale na nich dosud nejdnou zůstaly. Na několik málo úseků se doprava, alespoň v jednom směru, v posledních letech vrátila.

Vozový park se tradičně zakládal na ZiUčkách, roku 1997 se v něm ukázal i jeden kus rumunského typu ROCAR E312. Do města už o rok dříve přišly Škodovky, a sice 9 ks typu Škoda 14 TrM (přesné

označení 14Tr13/6M). Ty od roku 2015 začaly být generálovány (zatím 3 ks). V roce 1996 přišly také čtyři kloubové Jumzy T1 (jeden už vyřazen, jeden momentálně mimo provoz). Velkou revolucí, avšak jen krátkodobou, bylo v říjnu 2000 testování trolejbusu Škoda 21 Tr, který spadl pod druhou vozovnu. Prezentační jízda se sice neobešla bez technických peripetií, ale nakonec se za velkého zájmu veřejnosti dokončila. V letech 2001 až 2004 dorazilo do Kišiněvu 30 vozů Škoda, avšak jen typu 14 TrM (přesné označení 14TrDT/6M), a 29 z nich v něm nadále jezdí (jeden je momentálně odstaven, viz foto níže). Roku 2006 se do města podívaly i ukrajinské Jumzy T2 v počtu 20 ks, dosud také až na jeden ks všechny jezdí.

Nicméně vítězství na poli kišiněvských zakázek nakonec začal slavit Belkommunmaš. Ten totiž dodal roku 2005 dva "kloubáky" BKM 213 a jeden krátký BKM 321 (dnes jako autoškola), čímž se poprvé v Kišiněvě zabydlel. Následně se sice modernizovalo několik ZiUček z druhé poloviny 80. let, ale pak už se dodávaly jen nové vozy od běloruského výrobce. Roku 2011 jich došlo rovných 102, a sice typu BKM 321, většina prvních vozů ale vzápětí přestala jezdit, takže se muselo vyvinout velké úsilí, aby se nakonec rozjezdily, navíc některé náhradní komponenty se musely nakupovat z Německa (dnes jezdí tyto trolejbusy skoro všechny). Vozy BKM 321 byly pořizovány s pomocí úvěrů a grantů evropského původu, peníze ale putovaly běloruskému výrobcí přes anonymního rumunského prostředníka z Bukurešti, což způsobilo v novinách skandál, a dosud se nepodařilo zjistit, kolik si neznámý prostředník ubral procent. V dalších letech se sice nové trolejbusy montovaly už jen lokálně, avšak právě ve spolupráci s Belkommunmašem, který s tímto schématem výroby, kdy cca 40 % práce zajistí Moldavané, souhlasil. V Kišiněvě trolejbusy staví městský podnik Regia Transport Electric Chisinau (zkr. RTEC). Jak se ukázalo, montáž prvních vozů z roku 2012 na místě byla dražší než dovoz hotových trolejbusů z Běloruska, což způsobilo v médiích další rozruch, nicméně radnice k tomu uvedla, že produkce trolejbusů v roce 2012 podražila i jinde ve světě a že Belkommunmaš už vozy nenabízel za 127 tisíc euro jako dříve, ale za 145 tisíc euro, takže cena 135 tisíc euro za jeden lokálně vyrobený trolejbus měla být výhodná (dnes už je cena lokálně vyráběných trolejbusů vyšší o několik desítek tisíc eur). V letech 2012 až 2015 došlo 64 ks typu RTEC 62321M1, v letech 2015 až 2018 50 ks RTEC 62321M2 a v roce 2016 a v tomto roce došlo celkem 20 ks parciálních trolejbusů typu RTEC 6232100DM3, další desítka vozů, z toho pět parciálních, má dojít na počátku příštího roku. Některé vozy z poslední série mají dlouho očekávanou klimatizaci, která byla místním cestujícím slibována v trolejbusech už před pěti lety. Ve výsledku komfort trolejbusové dopravy za poslední roky podstatně narostl.

## **Současnost**

V současné době je trolejbusová doprava nadále páteří místní MHD a díky nástupu parciálních trolejbusů se v posledních dvou letech její význam o něco navýšil. Maršrutky nejsou na rozdíl od Tiraspolu či Bender v Kišiněvě vůbec hojně viděny, tedy pokud nehovoříme o těch meziměstských a příměstských, které do města nadále zajíždějí ve velkém. Autobusových linek sice několik existuje, intervaly mezi jednotlivými spoji ale nebývají nijak časté a vozový park autobusů staví téměř výhradně na ojetinách či darovaných vozech. Délka trolejbusové sítě dnes v Kišiněvě dosahuje skoro 300 km, linek je skoro 30. Nejdelší trolejbusovou linkou je číslo 13, která obsluhuje asi 16 km dlouhou trasu.

Výše vzpomínaný rozvoj parciálních trolejbusů začal předloni v létě. Nejprve, dne 27. června 2017, začaly trolejbusy v počtu pěti kusů jezdit na nové lince č. 30 ul. 31 Avgusta (centrum města) — Aeroport, část jejíž trasy, a sice od botanické zahrady až k letišti, není zatrolejovaná.

Dne 17. května začala jezdit linka č. 31 o délce 17,5 km, zajíždějící do jihovýchodně ležícího města Synžera, které je umístěné o něco málo dále za mezinárodním letištem.



Dne 10. září 2018 byly zprovozněny linky č. 32 a 33. První z nich směřuje do severně ležící vesnice Stavčeny, druhá obsluhuje severozápad a sever města (jede kolem zemědělské univerzity). Na těchto linkách to bylo mimochodem poprvé, kdy v Kišiněvě začaly jezdit klimatizované trolejbusy.

Dne 19. listopadu 2018 byla otevřena linka č. 34, která směřuje na severozápad do vesnice Trušeny. Na trase jsou taktéž nasazovány klimatizované parciální trolejbusy. Kam budou poslány další parciální trolejbusy, které se právě dokončují nebo dohotoví v příštím roce a mají dojezd zhruba 30 km, zatím není známo.

V posledních letech se doba provozu trolejbusů začala prodlužovat, a to zejména směrem do nočních hodin. Některé linky, jako č. 22 a 24, začaly jezdit do 1 hodiny v noci, ne-li o trochu déle, zatímco mnohé další trolejbusové linky začaly namísto 9. nebo 10. hodiny večerní končit o půl či hodinu později. Jelikož v Kišiněvě není metro ani tramvaj, natož pak hustší síť autobusů, není s ohledem na rostoucí populaci města překvapením, že se trolejbusy vytěžují čím dál více a o víkendech mají některé z trolejbusových linek i krátké intervaly pod 10 minut. Jsou tedy zkrátka k vidění všude po téměř 24 hodin a zatím to nevypadá, že by se mělo působiště více než 300členého vozového parku omezovat, byť by jeho obnova mohla probíhat rychleji, aby se podařilo zbavit alespoň několika desítek ještě přežívajících sovětských vozů. Na rozdíl od nedávné minulosti se však Kišiněv už musí spoléhat převážně na vlastní zdroje, ze kterých se park tak rychle obnovovat nedá.

## **Elektrobusy**

Loni se do Kišiněva snažil Belkommunmaš prosadit elektrobusy. V květnu 2018 byl do hlavního města Moldavska vyslán kloubový vůz typu BKM E433 Vitovt Max Electro v udávané hodnotě 380 tisíc eur, do něhož byla vkládána velká očekávání, navíc, jak dnes bývá zvykem, za spokojeného "chrochtání" médií. Nicméně elektrobus, který se nabíjí na konečných zastávkách ze zvláštní stanice napojené na trolejbusové vedení a nasadil se dne 18. května na zvláštní linku "E" směřovanou od vlakového nádraží k parku Alunelul, se po zhruba měsíci provozu z ulic města v tichosti vytratil. Sice byl kloubový, a tak se oproti lokálně vyráběným sólo trolejbusům v momentální hodnotě 202 tisíc eur nejevil jako příliš drahý, jenže jakmile městský dopravce zjistil, že mu tento elektrobus vystačí jen na 12 km dlouhou trasu, zatímco městské trasy jsou obvykle delší, a jedna nabíječka by jej přišla na 145 tisíc euro, poslal elektrobus zpět do Běloruska s tvrzením, že je "nerentabilní". Rozum tedy zvítězil, avšak ne asi na dlouho. Letos by se měla lokálně odehrát výroba prvního kusu elektrobusu, který bude respektovat místní podmínky, aneb Belkommunmaš nadále hledá cesty, jak město takzvaně podojit, ačkoli si Kišiněv nemůže dovolit ani opravovat hlavní silnice města.



Ulice Mihai Viteazul.



Ukázka klasického kišiněvského koloritu. Nesourodá architektura dostavěných i nedokončených domů, rozbité chodníky, poničené zastávky (i ty rekonstruované) a všude okolo nepořádek.





Na severu města.



Na severu města na ulici Petricani.









Vůz ZIU-682V [V00] ev. č. 1210 u zemědělské univerzity na severu města dne 1. 1. 2018. Je sice starý (r. v. 1987), ale sedadla má přecalouněná a uvnitř v zimě příjemně hřeje.



Smyčka u zemědělské univerzity.





Na severovýchodě města, na ulici Calea Orheiului.





Ještě jednou ulice Calea Orheiului, tentokrát ale ve své severovýchodnější části.



Konečná Liceul „George Calinescu“ na severovýchodě města.









V centru Kišiněva dne 31. 12. 2018.





Konečná Grădina botanică na jihu města dne 31. 12. 2018



Parciální trolejbus na lince č. 30 přijíždí od letiště na nejnižnější bod kišiněvské trolejové sítě Grădina botanică.



## Závěrem

Město Kišiněv nemá zahraničnímu návštěvníkovi moc co nabídnout, mnoho cestovatelů jej ostatně řadí mezi nejošklivější evropská města. Nebýt trolejbusů, nemají fanoušci MHD vůbec důvod do tohoto města jezdit, jelikož i den návštěvy je v něm celkem dostatečný. Pokud by si někdo chtěl zopakovat náš experiment a projet všechny funkční tratě trolejbusů, potřebuje na to zhruba 10 hodin času. Naštěstí trolejbusy jezdí po většině komunikací díky velmi dobře zachovalé troleji svižně a nebýt zastaralých výhybek, kde se musí zpomalovat, neměl by jeden dojem, že se vozí trolejbusem “někde na východě”. Jelikož pohledy z trolejbusu nejsou moc atraktivní a ve městě není bohužel téměř žádná ulice čistá, pro úsporu času můžeme krátkodobým návštěvníkům doporučit linky 1, 13, 29, a pokud přiletí do Kišiněvu letadlem, pak samozřejmě i 30.

*Text a neoznačené foto: Vít Hinčica*

Url: [Za trolejbusy do Moldavska \(2\) - Kišiněv](#)