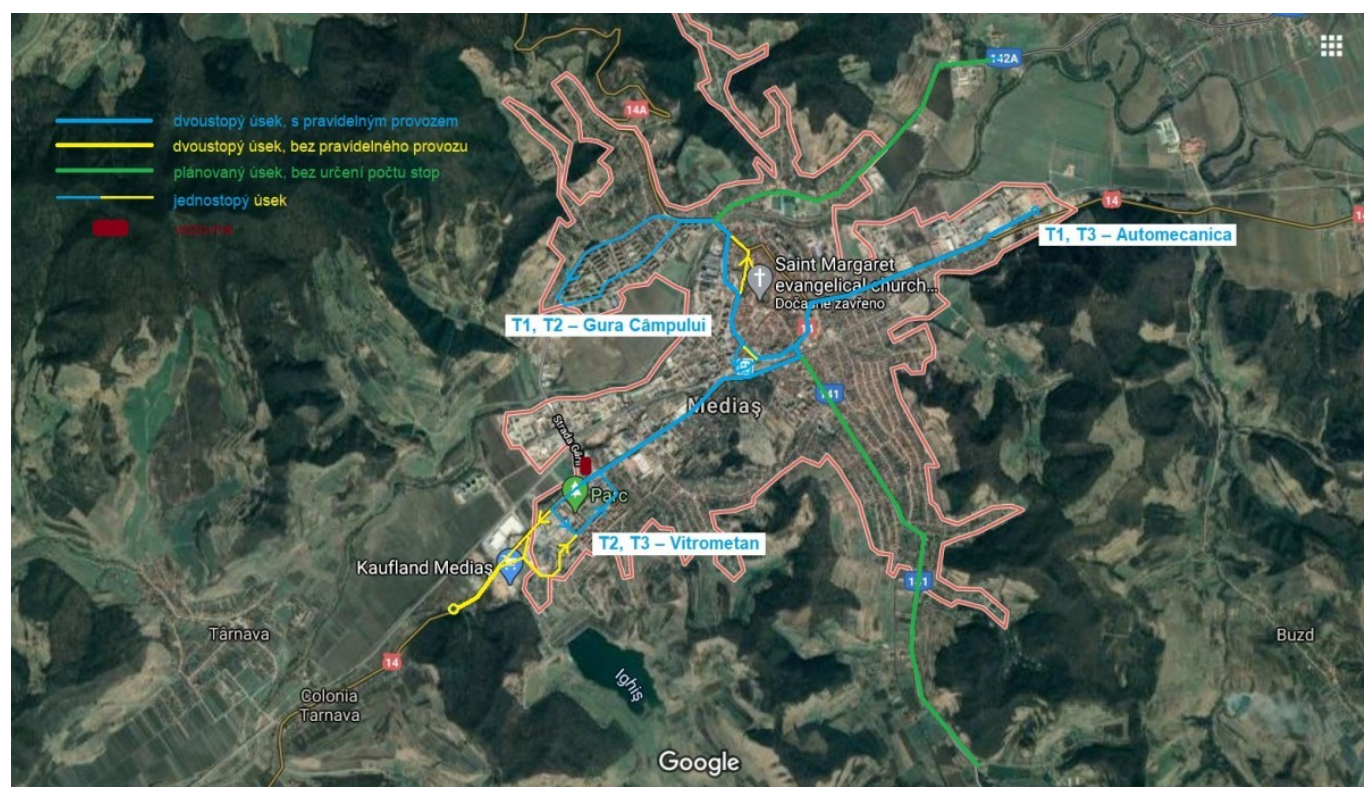




Mediaș nakoupí tři Trollina, plánuje obnovu a rozšíření sítě

22.07 2020 09:08, Vít Hinčica, Trolejbusy

Malebné město uprostřed Rumunska se zhruba 47 tisíci obyvateli, Mediaș, uzavřelo minulý měsíc tendr na nákup tří sólo trolejbusů, který vypsalo 16. března 2020. Jediný jeho účastník, Solaris Bus & Coach, si odnesl 10. června 2020 smlouvu v hodnotě zhruba 33 mil. Kč (bez DPH), na základě které musí všechna tři vozidla dodat do 12 měsíců.



Orientační schéma stávající sítě s přibližným vyobrazením plánovaných rozšíření. (autor: Vít Hinčica, podklad: Google Maps)

Něco málo k historii

O minulosti mediaské trolejbusové dopravy se toho moc neví a navíc je těžké se dopátrat nějakých relevantních informací. Trolejbusy se měly poprvé ve městě rozjet dne 23. srpna 1989. Během nedlouhé doby na konci 80. a počátku 90. let byla vybudována síť ve tvaru pomyslného písmene Y, přičemž na dvou ze tří ramen jsou ještě k vidění dílčí jednostopé, případně dvoustopé, úseky, z nichž dva byly prokazatelně zřízeny až v tomto století, jiný byl pak už pro změnu snesen. Infrastruktura nicméně od počátku chátrala a nové vozy, kterých nebylo ani tak moc (už v počátcích se ostatně ve městě objevily rumunské ojeté vozy), se nedařilo od druhé poloviny 90. let pořizovat, načež byly zakupovány z různých západoevropských měst použité trolejbusy. Mnohé ze second-handových vozů západoevropské produkce se ovšem v provozu dlouho neudržely, protože už zpravidla překročily svou životnost ještě před příchodem do Rumunska a panoval problém se sháněním náhradních dílů (příkladem budiž 7 Berlietů ER100 z Lyonu z konce 70. let, které vydržely po cca 30leté službě ve své domovině už jen necelých 10 let služby). Dnes je tak v parku dopravce evidováno jen 11 těchto ojetých vozů, z toho provozuschopných je přibližně polovina. Jelikož se pro obsluhu tří linek označených T1 až T3 nejedná o dostatečný počet, musí vypomáhat v provozu autobusy. Ty však také alternují trolejbusy na síti i o víkendech, kdy je v provozu jen linka T2 mající po celý den 15minutový interval (v pracovních dnech do půl páté odpoledně 10minutový). Co je důvodem nasazování autobusů i o víkendu, jasné není.



Ex-neuchâtelský trolejbus typu NAW BGT 5-25 u centra města. Spolu s ním přibýly roku 2012 z téhož švýcarského města i další čtyři vozy téhož typu (všechny vyrobeny roku 1991), jezdí už jen dva.

Momentálně je stav většiny trolejbusové infrastruktury každopádně špatný a zejména v centru města se dá hodnotit jako žalostný. Pravda, v posledních letech bylo provedeno několik oprav, a to zejména v jihozápadní části města, kde byly také před několika málo lety vytvořeny dvě spojky, avšak řada úseků ve slušném stavu byla či je paradoxně využívána málo, nebo vůbec.



Trolejbus na konečné Gura Câmpului.



Spíše než polepit by interiéry rumunských vozidel potřebovaly vyčistit.

Unijní peníze na cestě

Loni na podzim město oznámilo, že získalo z Evropské unie a národního rozpočtu 98% všech potřebných financí na realizaci projektu obnovy a rozšíření trolejbusové dopravy ve městě, včetně pořízení 3 nových trolejbusů. Projekt v hodnotě 57,178 mil. RON (skoro 12 mil. eur, cca 317 mil. Kč) v sobě zahrnuje několik investic: stávající tratě o délce 18,95 km (obousměrně; jedná se o téměř celou síť) mají být kompletně modernizovány za použití nových měděných vodičů a k nim mají přibýt další dvě nové, jejichž výstavba se skloňovala už před více než 10 lety. Mimoto mají být modernizovány některé zastávky a také budou obnovovány tři mosty, po kterých trolejbusy jezdí.

Na čtyřech snímcích níže vidíme před několika málo lety obnovenou trať k jihozápadní hranici města. Jak jde vidět, je na této neobsluhované konečné k vidění jen studánka. Voda je sice dobrá, ale přitahuje maximálně jednotlivce... V minulosti se na tomto místě prodávali trpaslíci a další tretky.









Jedna nová trať o délce 4,5 km (jednosměrně) povede do jižních končin města, kde jsou převážně rodinné domy, avšak skončí až 2 km za jeho katastrem, a to u rybníku. Tam přitom kromě restaurace a pár chat už nic není, proto je otázkou, jaký interval bude do takové končiny zaveden. Ostatně nedávno opravený úsek při jihozápadní hranici města končí u nového kruhového objezdu, kde kromě studánky s lavičkami nic není, takže tam ani trolejbusy nejezdí, na východ města do průmyslové oblasti zase jezdí linky T1 a T3 jen několikrát denně, a to mimo víkendy, což svědčí o tom, že žádná silná poptávka se na periferii Mediaše čekat nedá. Druhá trať o délce cca 2,7 km (jednosměrně) povede na sever města, do čtvrti Stadionului, a skončí zřejmě rovněž v pustině, neboť jako cílový bod byla v oficiálním dokumentu uvedena čistička odpadních vod za městem (v minulosti existoval plán na kratší verzi této trati, ovšem s krátkou severní větví do obydlené oblasti). Ani po této trase není osídlení nijak závratné a konci trati už jsou k vidění de facto jen pole. Právě na obě tato rozšíření mají být tři nové vozy určeny. Jaké vozy poputují na linky T1 až T3, zatím není jasné. Projekt sice počítal s 11 ojetými vozidly, nicméně tato flotila, jak jsme psali výše, už není plně k dispozici. Doba ukončení tohoto projektu je 31. 5. 2022.



Na konečné zastávce Milcov ve čtvrti Vitrometan.



Na křižovatce u centra, kde se všechny tři trolejbusové linky stýkají. Snímek byl pořízen okolo poledního 20. července 2020.



Zde vidíme i vozovnu a dva ze tří vozů typu Van Hool AG 300T, které přibyly roku 2016 z Esslingenu.



Tomuto trolejbusu už někdo odstranil sběrače, takže je nepojízdný.

Foto: autor

Url: [Mediaș nakoupí tři Trollina, plánuje obnovu a rozšíření sítě](#)