Likvidace trolejbusové dopravy v Moskvě?

13.02 2017 12:50, Redakce, Nezařazené

Hlavní město Ruské federace se až dosud mohlo chlubit bezkonkurenčně největší trolejbusovou sítí na světě. Už od roku 2014 nicméně dochází k postupné redukci provozu, a to známou „salámovou metodou“, ačkoli ještě nedávno se zdálo, že se místní provoz bude těšit stabilizaci, ne-li mírnému rozkvětu.

Dne 2. května roku 2016 došlo ke zkrácení či rovnému uzavření několika linek, které zasahovaly do centra Moskvy. Mezi nimi figurovala i oblíbená linka značená písmenem Б (a přezdívaná *букашка* neboli „brouček“), která jezdila po bulváru Sadovoje Kolco, což je silniční okruh vedený přibližně při hranici širšího centra města. Zrušení linky Б bylo oznámeno už v březnu 2016, proti čemuž se vzedmul velký odpor, a tak moskevská radnice slíbila, že linku načas jenom přeruší, a to kvůli stavebním pracím podniknutým v rámci programu s poněkud poetickým názvem „Moje ulice“. Pokud se někdo domnívá, že se ze Sadovoho Kolca měl stát pěší bulvár s omezeným, ne-li nulovým silničním provozem, pak je na omylu, neboť šířka této obří třídy zůstala i po opravě chodníků a vysázení stromů a keřů téměř nezměněna. Na některých ulicích se sice pěším mělo dostat plné priority, to ale nevysvětlovalo, proč by se mělo v centru demontovat rovnou 30 km trolejbusového trolejového vedení. Projekt „Moje ulice“ však posloužil jako dobrá záminka a linka Б se na Sadovoje Kolco stále ještě nevrátila.

Zrušení trolejbusových linek bylo, jak jinak, kompenzováno autobusy. Nicméně na některých místech si toto opatření vyžádalo nutnost přestupů, což řada cestujících vůbec nepřivítala, neboť zatímco dosud bylo možné cestovat v jednom trolejbusovém spoji i ze vzdálenějších sídlišť Moskvy, nově se musí nejednou uskutečňovat přestupy u hranice centra města.

Je třeba číst mezi řádky

Ještě v únoru 2014 Maksim Liksutov, vedoucí městského odboru dopravy a rozvoje silničně-dopravní infrastruktury, pravil: *„Trolejbus – nemáme úkol jej uzavřít, máme úkol optimalizovat trolejbusovou síť, aby trolejbus jezdil tam, kde je potřeba, … Proto řeknu dvě věci: žádné uzavírání neprobíhá, optimalizace – ano, je rozumná.“* Ačkoli jmenovaný mezi řádky zmínil možnost nahrazování trolejbusu autobusy s motory Euro 5, ujišťoval, že *„zvláště v centru města neplánujeme jakékoli náhlé kroky spjaté s jeho odchodem z města…“*

Jenže neuběhl ani půlrok a už byla zkrácena linka č. 8, která směřovala z jižní části Moskvy až

k Rudému náměstí, a linka č. 25 jedoucí od severovýchodu k Lubjanskému náměstí byla zrušena a nahrazena autobusy. Linka č. 45 směřující na Lubjanské náměstí od východu byla pro změnu zkrácena. Starosta Sergej Sobjanin tehdy pro televizi Rossija 1 uvedl, že se jedná o dočasné řešení s tím, že se nakoupí nové trolejbusy s bateriovým pohonem, které budou v centru města jezdit se staženými sběrači. Už tehdy přitom poukazoval na snahu dostat do ulic města více pěších i nových podniků a trolejové vedení, zdá se, bylo asi podle některých činovníků překážkou, která tomu bránila. Nicméně ani dnes se moc situace nezměnila a autobusy „čoudí“ na lince č. 25 nadále, přičemž u zkrácené a později přesměrované linky 8 je třeba přestupovat i dnes.

Ekologie, ekonomika, nebo jiný důvod?

Je důležité zmínit, že plány na rušení trolejbusových tratí v Moskvě nejsou úplně nové. Existující dokumenty dokládají, že už roku 2012 byla tato idea vážně skloňována a už tehdy se v této souvislosti objevovalo jméno Liksutova. Tento muž ovšem nebyl jediný, který s myšlenkou na alespoň částečné rušení trolejbusových tratí koketoval. Každopádně věci se evidentně daly do pohybu již před rokem 2014, protože ačkoli se mezi léty 2012–2016 plánoval nákup 1 089 trolejbusů, nakonec jich bylo pořízeno zhruba 430. Poslední nákup byl přitom datován už roku 2013 a od té doby se až do loňského roku vozy jen vyřazovaly, případně přesouvaly do jiných ruských měst, což je v případě vozového parku čítajícího více než 1 500 vozidel značný problém. Loni se hovořilo o nákupu pouze 12 ks nových vozidel s autonomním pohonem a zkoušen byl i futuristický trolejbus Bělkommunmaš s přídavným dieselagregátem (typ BKM-43303A). Podle dostupných informací teprve letos došlo několik nových trolejbusů běloruského výrobce.

Současný ředitel Mosgortransu, tj. tamního DP, Jevgenij Michajlov (ve funkci od roku 2013), loni při jedné ze svých přednášek na adresu trolejbusů vytáhl nelichotivá čísla, která měla jejich smysl v moskevském provozu zpochybnit. Trolejbusy srovnal s autobusy s motorem EURO 5 a dle jeho čísel nemají být trolejbusy ani ekologičtější, ani finančně výhodnější. U trolejbusů například s pomocí statistik energetického podniku Mosenergo uvedl, že kvůli výrobě elektřiny v tepelných elektrárnách mají ve výsledku podstatně vyšší emise (1,51 g emisí/km vůči 0,91 g/km), a dále přišel s tím, že trolejbusy nemusejí být nutně tišší (60–80 dB u trolejbusů vůči 75–85 dB u autobusů), je třeba je posílat na generální opravu každých 5 až 7 let, zatímco autobusy jen co deset let, a také uvedl, že je cena ročního provozu jednoho moskevského trolejbusu o 400 tisíc rublů vyšší než v případě jednoho autobusu.

Tyto statistiky nicméně při bližším pohledu nepůsobí zcela přesvědčivě. Hodnota 0,91 g emisí je pouze teoretická hodnota, ne faktická, protože většina autobusů v Moskvě ještě normě Euro 5 neodpovídá, a tak je do ovzduší autobusy vypouštěno ve skutečnosti více emisí, než Michajlov prezentoval. Dále, samotná výroba motorové nafty nebyla na grafu Michajlova brána v potaz, zatímco výroba elektřiny pro trolejbusy ano (to jest neřešila se spotřeba se spotřebou, ale výroba pohonné substance – dá-li se to tak nazvat –, v tomto případě elektřiny, se spotřebou paliva). Nicméně, v prezentaci bylo poukazováno na emise z 15 tepelných elektráren Mosenerga, ovšem jen 2 z nich, navíc ne na katastru Moskvy, a tudíž sotva se nějakým způsobem podílející na dodávkách proudu do moskevské trolejbusové sítě, jsou zásobeny i uhlím, zatímco ostatních 13 funguje čistě na plyn a elektrárny na plyn jsou obecně považovány za čistější. Jelikož nebyl způsob přepočtu emisí na 1 km provozu trolejbusů u výroby elektřiny osvětlen, těžko soudit, zda jsou na tom moskevské trolejbusy opravdu tak špatně. Rovněž se lze domnívat, že zrušením několika tratí by se elektřina v jednotlivých elektrárnách vyráběla nadále ve zřejmě stejném objemu. Nebylo ani vysvětleno, proč místo trolejbusů, které v místě svého provozu vykazují nulové emise, město pustí do centra další desítky, ne-li stovky autobusů denně, jež sice podle statistik Michajlova vycházejí z environmentálního hlediska celkově lépe než trolejbus, ale ve výsledku už tak automobily zahlcenou Moskvu ještě více „přidusí“.

Michajlovem uváděná data u nutnosti častějšího generálkování trolejbusů se dají přinejmenším označit za kuriózní. Ředitel Michajlov poukazoval na to, že ani novější trolejbusy Megapolis ve vlastnictví Moskvy nebyly ošetřeny kataforézou, jsou svařovány ručně apod. a ještě jejich nákup vychází o více než polovinu dráže, takže se investice do nich ve výsledku nevyplatí. Nicméně je obecně známo, že životnost trolejbusů je obvykle mnohem delší než u autobusů, a jistě bychom našli několik provozů nejen v Rusku, ale i ve světě, kde jezdily *staré* trolejbusy bez kataforézy a automatického svařování desítky let a po celou dobu provozu se stejnou elektrickou výzbrojí jako v den svého prvního nasazení do provozu, a přežily. Podivná čísla ohledně náročné údržby trolejbusů ostatně rozporoval i zástupce UITP Sergej Korolkov. Kromě toho se Michajlov oháněl tím, že autobusy, *„které nyní nakupujeme,„* vydrží minimálně deset let, aniž by musela proběhnout generálka, ačkoli 10 let tyto autobusy ještě za sebou mít nemohou. Nicméně tak jako tak platí, že pokud někdo nakupoval trolejbusy draze s nízkou kvalitou karoserie, nemůže se logicky divit – ledaže by nakupoval takto úmyslně – že se mu začnou za chvíli rozpadat a bude je muset mít často ve vozovně. Karoserie jsou však dnes ve světě obvykle standardizované a vyráběné tímtéž způsobem pro trolejbusy i autobusy, tudíž je s podivem, proč by Moskva musela i v roce 2017 nakupovat trolejbusy s ručně svařovanými skříněmi a ještě za to platit vysokou cenu. Jenže nezodpovězených otázek v přednášce Michajlova je více a třeba jeho loňské poukazování na vyšší průměrné stáří trolejbusů (9 let) než autobusů (4,5 roků) lze považovat za úsměvné, když byly investice do nových trolejbusů zmrazeny právě za jeho vedení. Na druhou stranu zazněly i některé zajímavé informace, například o problematičnosti oprav trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem, kterými Moskva disponuje. V tomto ohledu je ale zarážející, proč roku 2014 starosta Moskvy sliboval, že do ulic bez trolejí pustí právě trolejbusy s bateriemi…

Zřejmě smutný konec

V loňském roce bylo mnoho trolejbusů, některé i nízkopodlažní, a tedy novějšího data, posláno na šrotiště ve Ščerbince (při jižní hranici Moskvy), kde byly podrobeny likvidaci, aniž by bylo na tento proces vypsáno výběrové řízení a zajištěna řádná dokumentace. Při rekonstrukci ulic, mj. Sadovoho Kolca, mělo dojít k poškození kabelů, a tedy ke znemožnění slibovaného návratu trolejbusů na „broučka“. Co víc, 4. trolejbusová vozovna (leží severozápadně od centra), která je na Sadovoje Kolco přímo napojena a může se pyšnit historickým objektem, má být uzavřena. Seznam dalších podivných událostí, mimo jiné urychlené snášení troleje, je však mnohem větší, a není tedy divu, že se mnoho místních, pro které je trolejbus neodmyslitelným symbolem města, bouří. Ani v minulosti slibované elektrobusy nakonec nebudou, protože se ukázalo, že je zatím žádný z ruských podniků neumí sériově vyrábět, ale hlavně by pak byly elektrobusy pro Moskvu finančně neúnosné a v podmínkách města vyžadujícího intenzivní výpravu vozidel s minimálními nároky na údržbu ekonomicky nevýhodné.

Obnova trolejbusové trolejové sítě, jejíž míra opotřebení dosahuje 40 %, by podle loňských slov Michajlova stála 3,4 mld. rublů (dnes 1,45 mld. CZK). Pokud k tomu připočteme 766 mil. rublů (dnes 327 mil. CZK), což jsou roční náklady na provoz moskevského trolejbusového provozu, nejedná se, slovy Michajlova, o „kopějky“. Toto přirovnání je sice pravdivé a uváděná čísla působí mocně, nicméně Moskva dosud provozuje největší síť na světě, která mj. disponuje 190 měnírnami, a výprava trolejbusů je značná. Otázkou by tedy mohlo například být, proč se nezainvestuje do delších a konstrukčně kvalitnějších vozidel, pokud je tedy třeba přistoupit k optimalizaci trolejbusového provozu.

Kauza případného rušení trolejbusové dopravy v Moskvě je pochopitelně nejen pro tamní občany ožehavým tématem, které by si vyžadovalo mnohem větší pozornost a lepší prezentaci, než jaké jsou jí dány v této aktualitě. Jen za poslední rok se k této otázce několikrát vyjadřovaly celostátní i lokální sdělovací prostředky, politici, zástupci Mosgortransu, zástupci jiných ruských dopravních podniků, ruští i mezinárodní odborníci, a tak v tomto textu mohou vybrané údaje působit jako

nedostatečné, a tedy vyvolávat zkreslený dojem. Nicméně proběhlé události, nesplněné sliby a měnící se názory osob odpovědných za provoz trolejbusů stejně jako poslední informace dávají tušit, že se moskevským trolejbusům dařit nebude a že, stejně jako už několikrát v minulosti na jiných místech naší planety, se i v hlavním městě Ruské federace bude postupovat cestou likvidace trolejbusového provozu, která začne „nenápadným“ ořezáváním sítě (lhostejno z jakých důvodů), aby se pak nakonec zjistilo, že zachované torzo vlastně nemá žádný smysl a může se zavřít také…

Text: Vít Hinčica

Url: Likvidace trolejbusové dopravy v Moskvě?