

Jak chtěli v Petrohradu vymýtit trolejbusové troleje z centra města

20.10 2018 19:51, Redakce, Nezařazené

Čtenáři si jistě vybaví vzletný projekt “Moje ulice” mající za cíl omladit veřejný prostor ruského hlavního města, a to mj. na tamním kruhovém bulváru Sadovoje kolco. Tento projekt zahájený roku 2015 však, a nikoli náhodou, spustil rušení trolejbusů na tomto bulváru a krátce poté napříč celou metropolí. Podobný projekt připravili i v Petrohradu a nese název “Čisté nebe”. Tentokrát se nemělo veřejné prostranství ani nijak zvláště upravovat, ale rovnou zbavit všech možných kabelů a drátů, které se nad centrem rozpínají. Původním úmyslem prý nebylo rušit trolejbusové trolejové vedení, jeho rušení se ale do programu přesto dostalo. Na rozdíl od Moskvy ale, alespoň prozatím, dostali v Petrohradu rozum.

Když matematika vyhraje

Od 90. let se na vlně rostoucí popularity automobilové dopravy radnice Petrohradu snažila dostat z centra i tramvaje a jejich působiště pokrátila tak, aby se moc v okolí historických budov “neroztahovaly” a řeku Něvu překonávaly jenom v bodech, které nejsou přímo na dohled středu města. Tisícům lidí tímto krokem vznikla potřeba přestupu, ne-li přestupů, a namísto tramvají se do jádra města dostaly další autobusy a auta. Jednou ze zrušených relací byla i ta vedená přes Trockij most, kde se tramvaje zrušily nejprve v 90. let a po krátkém pokusu o návrat definitivně v roce 2001. Na relaci pak už jen občas vyjížděly muzejní vozy pro obveselení turistů. Dne 22. září roku 2016 se na světový Den bez aut s pomocí sedmi nasazených tramvají zajišťujících průměrný interval 14 minut provoz obnovil. Během jednoho dne tramvaj vygenerovaly tramvaje přes 18 000 tisíc rublů hotovosti (asi 7 000 Kč) a zaznamenaly přes 3 000 transakcí provedených bezkontaktní kartou. Ještě před tím si město přes sociální sítě udělalo průzkum mezi lidmi, zda by návrat tramvaj ocenili, 2/3 dotazovaných byly pro, dalších 13 % by městem navrhovanou trasu o něco zkrátilo a zbývajících 20 % mělo za to, že nápad bez separování kolejí od okolního provozu není rozumný. Neuběhlo moc hodin od onoho dne a petrohradská radnice se během okamžiku rozhodla, že už dne 1. října 2016 se tramvaje na obnovenou transversální trasu skrze centrum vrátí natrvalo. Nemůže být divu, že se vzkříšená linka č. 3 stala záhy nejvytíženější tramvajovou linkou ve městě, a to přesto, že se po ní tramvaje plouží obvykle krokem a musejí zvonit na neukázněné řidiče, aby jim uvolnily cestu.

Zde se tedy náprava historické chyby podařila. Nicméně další málem nedávno hrozila, když se měly

odstranit trolejbusové troleje v centru. Už roku 2011 se na petrohradské radnici nechali slyšet, že trolejbus již není pro ulice Petrohradu adekvátním dopravním prostředkem a chtěli jej na svém území do několika let zcela nahradit lehkodrážními tramvajemi a plynovými autobusy (na ty první se nedostalo peněz, na ty druhé jen částečně). Ostatně jen mezi léty 1991 až 2011 zmizely z centra a jeho nejbližšího okolí čtyři trolejbusové úseky. Nakonec si ale radní zřejmě uvědomili, že na nové tramvaje sotva najdou peníze, když nejsou schopni udržovat ani stávající parky, a tak trolejbusy, které denně přepraví i půl milionů osob, nechali být. Zhruba před dvěma lety se ale začal rodit nový projekt, jehož prvním cílem bylo očistit pohled na nebe od všemožných rozvodů, přičemž nejvíce se citovaly internetové kabely od rozličných poskytovatelů připojení, kteří nechtěli platit za pronájem podzemních kolektorů Rostelekomu a navíc ještě procházet úřednickým kolečkem, díky kterému by mohli svést své optické kabely do podzemí, takže nad ulicemi středu města díky nezájmu úředníků natáhli tito poskytovatelé během tohoto století stovky různých drátů a kabelů. Z ničeho nic se ale začalo uvádět, že by v rámci programu Čisté nebe mělo zmizet z ulic centra i trolejbusové trolejové vedení, které je na rozdíl od ostatních rozvodů zavěšeno organizovaně, a to již po více než 80 let. Tentokrát se měl přitom zrušit trolejbusový úsek možná v celém městě nejstrategičtější, a sice ten na Něvském prospektu, po kterém se trolejbusy mohou dostat z centra rovnou na východ města, ale i na sever či jih. Odstraněním této spojnice by západní a východní část trolejbusové sítě zůstala propojena jen na jihu a severu města. Od roku 1936, kdy byla v tehdejším Leningradu zavedena trolejbusová doprava, by zůstal Něvský prospekt bez trolejbusů.

Jako útěcha měl být fakt, že se tentokrát oficiálně nikde nevyhlásil proti trolejbusům boj, jen ty konvenční měly být nahrazeny v centru města trolejbusy parciálními. Ale tady začala strategie drhnout. Jelikož do loňského roku nebyl v Petrohradu jediný trolejbus, který by mohl ujet mimo dráty více než 200 m, bylo jasné, že se nejprve musí parciální trolejbusy nakoupit. S nákupem parciálních trolejbusů se mimochodem počítalo už v zimě 2016/2017, kdy se ještě nic o záměru odstranit troleje z Něvského prospektu nehovořilo (první zpráva o možné náhradě přišla až na konci února 2017, kdy se testovaný parciální trolejbus úspěšně projel po městě bez drátů), původně se totiž dle slov zástupců města měly parciální trolejbusy objevit nejen v centru, ale i na okraji města, nicméně názory některých hovoří o tom, že se parciální trolejbusy měly nakupovat pouze s cílem vypudit troleje z centra města a akorát se o tom veřejnost neměla dozvědět dříve, než to bude nutné.

Takže teprve loni na jaře, když se objednalo 105 parciálních trolejbusů, bylo oznámeno nasadit je pouze do centra města a troleje v něm rušit. Jenže se zjistilo, že jich bude nejméně 30 chybět k tomu, aby se mohly trolejbusové linky, aspoň bezdrátově, v centru zachovat, ale další odhady počítaly s tím, že jich bude třeba mít více, přičemž se zmínil i počet 160 vozů. Jenže z města připutovaly peníze jen na 105 vozů, a ačkoli se ještě dalších 10 podařilo dokoupit díky injekci z federálního rozpočtu, více vozů už se pořídit nedalo. Nákupy desítek dalších vozů by tak jako tak znamenaly poměrně velkou finanční bombu vzhledem k efektu, který by zrušení trolejí přineslo, ostatně cena jednoho parciálního trolejbusu je v ruských podmínkách stále o zhruba třetinu vyšší než konvenčního trolejbusu. Kompletní zrušení trolejbusů v centru se však zavrhlo, protože jedinou schůdnou alternativou by byly další autobusy a ty do centra Petrohradu nechtělo pustit ani nynější vedení radnice.

A co teď?

A tak zatímco ještě loni v září 2017 byla otázka odstranění trolejbusových trolejí nad Něvským prospektem a přilehlými ulicemi horkým tématem, postupně začaly emoce chladnout. Odpovědní úředníci a politici na petrohradské radnici se zřejmě zamysleli, protože, opět jaksi v tichosti, bylo rozhodnuto, že se parciální trolejbusy podívají primárně do nových směrů, ve kterých nikdy dráty nevisely, což jsou především nové rezidenční čtvrti na okraji města. Krok se snad i k údivu těchto jedinců stal nebývalým úspěchem, protože reakce od cestujících byla převážně velmi pozitivní, a

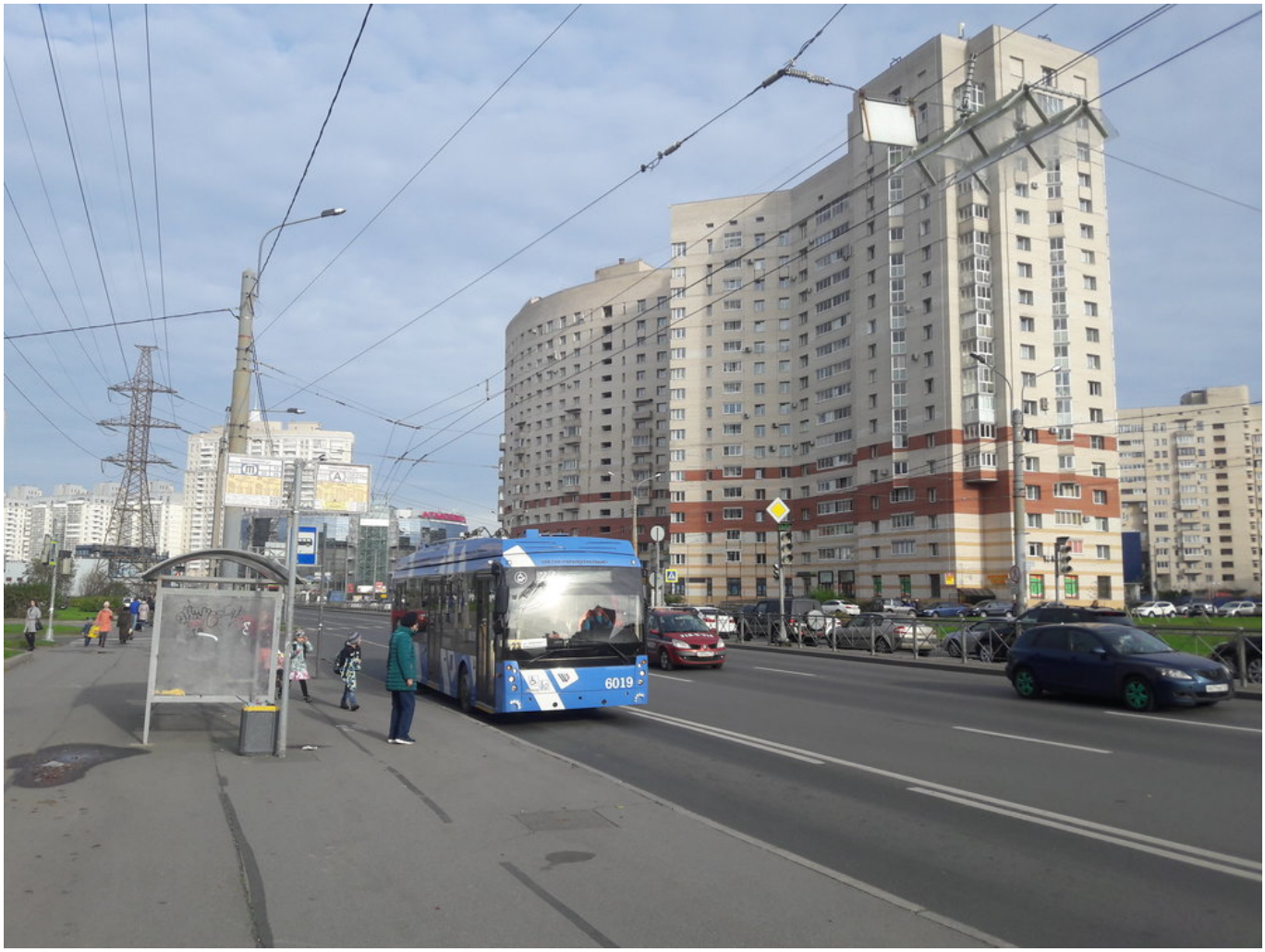
možná i proto se parciální trolejbusy během necelého roku rozprostřely do různých částí města.

Vše začalo 12. prosincem 2017, kdy se nejprve prodloužila asi 5 km dlouhá trolejbusová linka č. 23 obsluhující severozápadní část města – pozměněná trasa na jejím jižním konci z ní učinila linku polookružní (viz snímek vpravo). Dne 27. prosince 2017 se prodloužila linka č. 41 obsluhující jihozápadní sektor města. Dne 12. února 2018 se prodloužila díky bateriovému pohonu i linka č. 2, která původně platila za zkrácenou verzi linky č. 23. Dále se od 14. dubna 2018 zavedla ve stejné oblasti, kde působí linky č. 2 a 23, nová linka č. 12. Dne 27. srpna 2018 se změnila trasa linky č. 18, která směřovala ze severovýchodu (konečná st. Ruč'i) na jih. Nově se stáčí místo na jih na západ a díky bateriím dojíždí ke stanici metra Lesnaja. Aby ale byla zachována tradiční relace, prodloužila se k severovýchodní konečné st. Ruč'i trolejbusová linka č. 16, čímž cestující nepocítí v praxi téměř žádnou změnu, neboť trasa linky č. 16 nyní ze zhruba 90 % kopíruje bývalou trasu linky č. 18. Dne 3. září 2018 se pak ještě prodloužila linka č. 43 spojující Finské nádraží s východem města. Suma sumárum je nyní v Petrohradu 6 linek, které fungují pod trolejemi částečně. K těm je ovšem ještě připočíst i linku 17, která je na svém koncovém úseku v centru obsluhována se sklopenými sběrači, protože jí jeden jednostopý úsek u Katedrály Panny Marie Kazaňské mocí mermo loni v létě snesli (jak si lze domyslet, některé rozvody nepatřící trolejbusům ale na tomto úseku dodnes visí…). Tato linka má nepochopitelně velmi dlouhé intervaly (obvykle okolo 20 minut), i když propojuje půlku města a zajíždí přímo do centra, což je velký kontrast k ostatním trolejbusovým linkám.

Parciální trolejbusy je možné každopádně potkat i na jiných linkách, například 24 či 32, ačkoli tam jezdí výhradně pod trolejemi.



Natrolejovací stříšky.



Na Torfjanavoj doroge.



Netradiční symbol.



Na ulici Optikov.



U konečné Šavrova ulice je zázemí pro odstavení trolejbusů. Sídliště v severozápadně ležícím Primorskom rajoně, kde se konečná nachází, je velmi hustě obydlené a trolejbusy se tu “netrhnou” od rána do pozdního večera, ve špičkách prakticky každé dvě až tři minuty vyjíždí trolejbus na některou z linek 2, 12, 23 či 50 (první tři výhradně s parciálními trolejbusy).



Parašutnaja ulice v Primorskom rajoně je předmětem masivní výstavby. K vidění jsou především tradiční panelové stavby, které umožňují rychle vystavět i více než 15patrové domy. Oblast tedy dává vzpomenout na socialistická léta. K vidění zde moc není, zeleň se na úkor všude stojících aut a širokých asfaltových chodníků postupně ve směru na sever zmenšuje. Do této momentálně nehostinné čtvrti začaly jezdit parciální trolejbusy linky 2, a to v intervalu zhruba každých 5 až 10 minut.



Parašutnaja ulica při pohledu na jih. Po ní směřují trolejbusy linky č. 2 k obchodnímu centru, u kterého se otočí, a směřují zpět na sever, akorát již po paralelně vedeném Komendantskom prospektu a už pod dráty.



Parašutnaja ulica směrem na sever. Téměř na konci zástavby se trolejbusy otáčejí.


2
6030
6030


2 РОВА ГЛУХАЯ
6015
6015



Až na konci světa aneb konečná linky č. 2 Glucharskaja ulica.


2 Г.ЛУКАРСКИ
6018



Kolik jich vlastně Trolza dodala…

Podnik Trolza v Engelsu byl uváděn jako dodavatel nových vozů pro Petrohrad od začátku. Jeho dcera zvaná "Trolza-market" byla tou, která zakázku oficiálně vyhrála, ačkoli na webu výrobce je představena spíše coby dodavatel náhradních dílů a ne dealer vozidel slavného výrobce. Jenže Trolza-market nabrala v dodávkách zpoždění, protože engelský závod totiž není na takto velkou zakázku dimenzován, aneb časy slavných ZiUček jsou prostě pryč. Trolza tedy dodávky nestíhala a nabrala několikatýdenní skluz, za což byla v médiích pranýřována. Nakonec musela část zakázky ve výši 25 kusů vozidel přenechat Belkommunmaši, neboť by jí narůstaly penále (Petrohrad už v minulosti úspěšně na Trolze vysoudil kompenzace za nenaplnění některých částí dřívějších smluv). Nakonec se tak do Petrohradu podívají oba typy parciálních trolejbusů, které byly v Petrohradu zkoušeny, a sice Trolza 5206.08 Megapolis a BKM 32100D. Deset Megapolisů z loňského roku je však typu 5206.02, který se viditelně odlišuje přítomností zadního skla.

Trolejbusy od Trolzy vypadají již z dáli velmi dobře a městu rozhodně nedělají ostudu. Pojezd na baterie je tichý, bez nutnosti během cesty zpomalovat, natrolejování i stahování sběračů je otázkou pár sekund, takže se zdá, že je tato technologie u Trolzy již vyladěná. Nicméně interiér cestujícího spíše zklame. Plastové obložení/nátěr s béžovým/krémovým lakem nepůsobí moderně, má převážně zrnitou strukturu a rychle zanechává na sobě znatelné stopy po špíně, kterou se v místním DP evidentně nesnaží odstraňovat. Některé sváry či spáry nejsou zatmelené, nebo již tmel stihl odpadnout, takže jdou vidět na spojích mezery a lícování některých částí nepůsobí místy jako přesné. Sedadla jsou sice polstrovaná, ale pohodlná spíše na kratší cesty. Wi-fi síť funguje na výbornou, ale

pro přihlášení je třeba ruské telefonní číslo (jako ostatně téměř všude v Rusku, kde je Wi-fi evidována jako volná, byť někdy se přihlášení podaří i cizím číslem), takže pro cizince je tato služba prakticky bez využití. Informační tabule i hlášení fungují, a to i v anglickém jazyce. Informační nálepky jsou zbytečně velké, takže jsou sice viditelné všem, ale také je vidět, jak se postupně odlepují.

Výrobce nezvládal v případě Megapolisů práci s místy v oblasti podběhů, takže, jak jde vidět třeba na snímku vpravo, vytvářel ne zrovna esteticky vzhledné konstrukce, které stejně nevedly k úplnému využití prostoru. Tyto konstrukce jsou vidět i u parciálních Megapolisů, třebaže podlaha je téměř celá nízká. U nového Megapolisu představeného letos již Trolza volí o něco vzhlednější řešení.

Zvláštní místo pro průvodčího u petrohradských "parciálů" chybí, tudíž ten posedává tam, kde má zrovna volno. Celkově má člověk uvnitř parciálních trolejbusů od Trolzy pocit (vyzkoušeli jsme jich okolo 10), že je nikdo vevnitř nemyl od doby, co je nasadili do provozu, nebo že jsou v provozu nikoli zhruba rok, ale pět let. Jinak je ale celkový dojem z jízdy velmi dobrý.

Velkým zklamáním ovšem může být pro některé cestující jízda vozem běloruského výrobce. Ten vypadá rovněž na pohled dobře, jenže interiér, který není celý řešen v béžové/krémové, je ozvučován hlasitým monotónním hučením neseným ze zadní bateriové skříně, které je tak hlasité, že je sezení na nejbližších sedadlech delší dobu velmi nepříjemné. Zvuk si je možné poslechnout třeba zde. Stejně tak je hlasitý motor, který při rychlejší jízdě začíná u některých vozů "řvát" tak, že se i rozhrkaná Rába rázem jeví jako tichý virtuos. Petrohradský typ BKM 32100D tedy nedělá trolejbusům coby obecně tichým vozidlům vůbec dobrou reklamu, což je škoda, neboť na rozdíl od Megapolisů vykazuje o něco lepší provedení detailů v místech jednotlivých spojů různých komponent. Tak jako tak si ani v případě Belkommunmašů nedělá dopravce hlavu s lepší očistou interiéru, tudíž laik nemusí po nástupu vůbec poznat, že jede v téměř novém voze.



Noční Trolzy vypadají výborně.



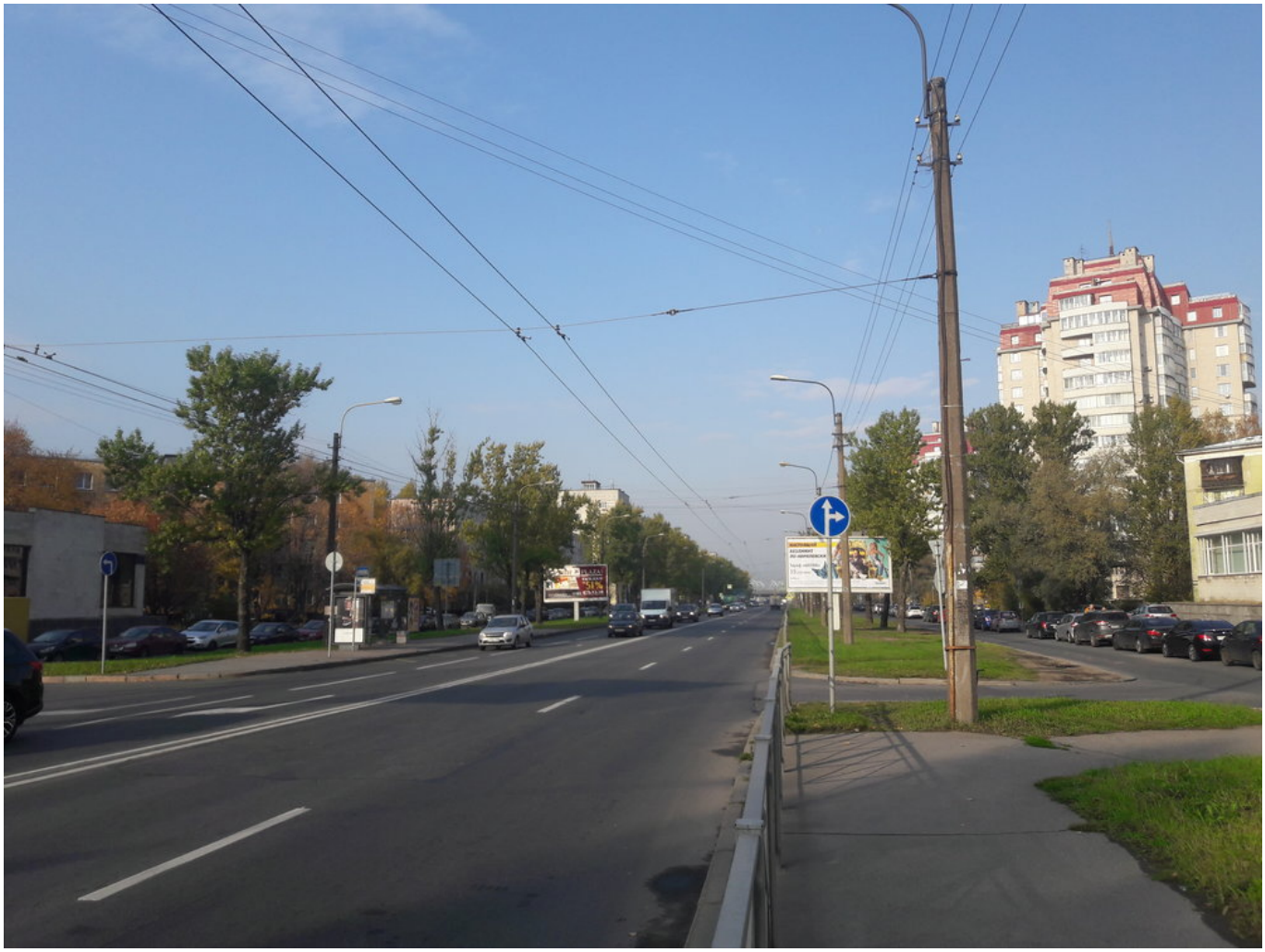
Linka č. 17 na Gorochovoj ulici. Kvůli 400 m trolejí, které se rozhodli v centru snést, musí být na tuto linku nasazovány parciální trolejbusy, ačkoli by mohly sloužit jinde. Sběrače přitom řidiči stahují mnohem dříve, než by bylo potřeba.



Ulice Varšavskaja, opět linka č. 17, tentokrát úplně na jihu města.



Krasnoputilovskaja ulice na jihu města dne 17. 10. 2018.



Jih města: dlouhá léta zrušený úsek od Ploščadi Konstituciji směrem na severozápad.


ДОМ молодежи
1013



Na lince 41 se trolejbus bez drátů pohybuje v okolí jednoho z nových a kvalitativně lepších sídlišť.



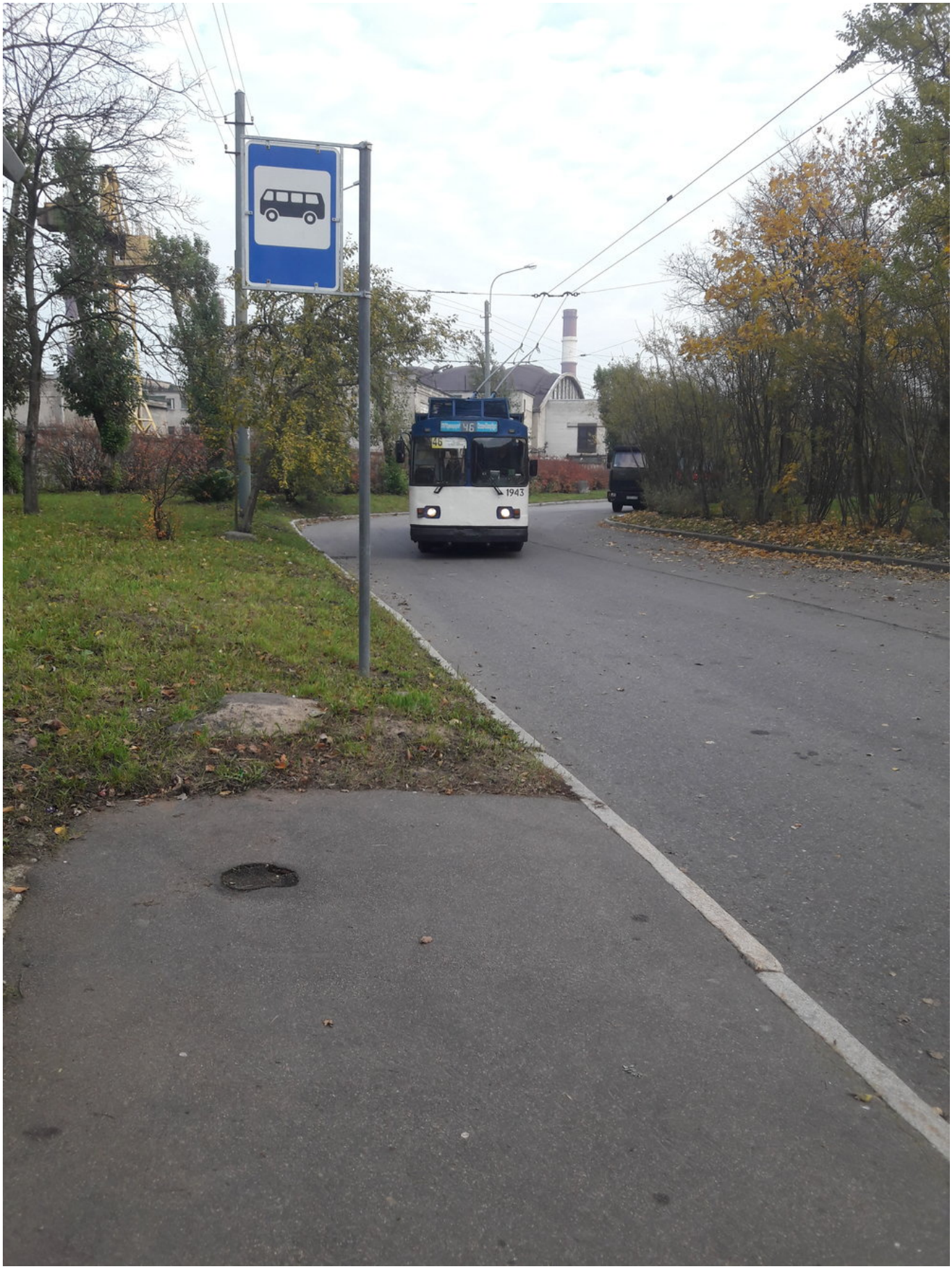
Na ulici Admirala Čerokova. Linka č. 41.



Ještě tři snímky s petrohradskými trolejbusy, aby bylo vidět porovnání se staršími vozidly, která však všechna pocházejí z tohoto století.



Na pohled archivní, ale ve skutečnosti ne tak starý a nadále funkční kousek v podobě typu ZiU-683.


46
1943



Na lince 24 na konečné Zvezdnaja ulica (jih města).



Úspěch nového dopravního prostředku se každopádně dostavil, možná i trochu nečekaně. Někteří sice namítají, že by bylo z dlouhodobého hlediska úseky pojížděné na baterie lepší rovnou zatrolejovat, zvláště, když jsou na nich intervaly časté, poněvadž nový dopravní prostředek není při porovnání s tradičním trolejbusem levný. Na druhou stranu je zde ale faktor flexibility vozidel, která se jeví v čím dál plnějších ulicích Petrohradu jako velká výhoda. Nicméně nevypadá to jednoznačně tak, že by si Petrohrad na rozdíl od Moskvy definitivně uvědomil, že elektrobusy nejsou pro jeho dopravu zcela vhodné. Již nyní se totiž diskutuje pořízení elektrobusů s pomalým nabíjením, ačkoli je jasné, že jich bude třeba kvůli dlouhým prostojům pořídit velké množství, a radnice tuto nevýhodu přiznává. A tak zatímco na celkem 160 parciálních trolejbusů se peníze nenašly a byly nakoupeny jen cca dvě třetiny tohoto množství, na elektrobusy by se měly, jak je po celém světě nyní zvykem, opět odněkud zázrakem najít. Na rozdíl od Moskvy by však elektrobusy měly směřovat k náhradě autobusů. Je nutné napsat slovo “měly”, protože sice Petrohrad plánuje vozový park trolejbusů dále obnovovat, nicméně jej nechce rozšiřovat a naopak snížit na zhruba 600 vozů ze stávajících více než 680. Zda už i toto není jen další předstupeň nějaké podivné “racionalizace”, je ovšem ve hvězdách.

Na závěr ještě dodejme, že trolejbusům vůbec neprospívá infrastruktura. Ta je obnovená plošněji zejména co se nových sloupů týče, ale samotné troleje jsou obnoveny jen na několika málo úsecích, obvykle se starým typem zavěšení, což vede k tomu, že v obloucích i po výhybkách trolejbusy musí jet pomalou rychlostí a v konkurenci s autobusy a auty vypadají opravdu v těchto místech jako prvky, které provoz brzdí. Opticky jsou obvykle ale stále plnější trolejbusové linky než ty tramvajové, na kterých je zpravidla nasazován jen jeden vůz a jeho obsazenost mimo špičky klesá k nízkým hodnotám. Nicméně v současném opojení elektrobusy a tvrdé konkurenci automobilové chobotnice, kterou město nijak nereguluje (plynulému provozu trolejbusů vadí nejen hustá doprava a všude

parkující auta, včetně různých nepojízdných vraků, ale občas už i auta parkující mimo odstavné pruhy), to budou mít trolejbusy v Petrohradě čím dál těžší.

Text: Vít Hinčica

Url: Jak chtěli v Petrohradu vymýtit trolejbusové troleje z centra města