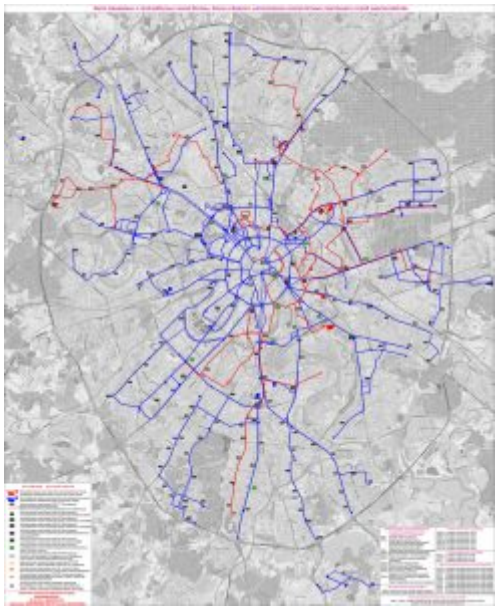


Konec trolejbusů v Moskvě se blíží

23.05 2019 11:05, Redakce, Nezařazené

Dne 18. května 2019 proběhla další fáze plošné likvidace trolejbusové dopravy v hlavním městě Ruské federace. Tentokrát z mapy zmizelo hned sedm trolejbusových linek, a sice 7, 11, 17, 34, 34k, 38 a 50, přičemž hlavním motivem tohoto kroku měla být přestavba prostranství u Kyjevského nádraží, které se nachází jihozápadně od středu města. Ačkoli ne všechny tyto linky inkriminovaným prostorem u nádraží projížděly, vyjely na ně bez rozdílu namísto trolejbusů nikoli tolik vychvalované elektrobusy, ale autobusy, které zajistí provoz na linkách se stejnými čísly, před kterými bude tradiční písmeno “t”.

Kde jsou elektrobusy?

Již jsme na webu tohoto časopisu opakovaně uváděli, že dodávky elektrobusů od počátku vázly, nicméně v tomto roce přece jen nabraly na obrátkách a momentálně jich je ve městě skoro 120. Celou zimu se však potýkal jejich provoz s různými výpadky i závadami, o kterých ovšem hlavní média nadále svorně mlčela. S příchodem jara jezdí elektrobusy už téměř bez problému.

Elektrobusy díky svému rostoucímu počtu mohly začít obsluhovat i severozápadní sektory města (provozní potřeba elektrobusů oproti trolejbusům je ovšem větší), kde byla paradoxně trolejbusová infrastruktura v poměrně dobrém stavu. Stejně tak v květnu t. r. zrušené trolejbusové linky využívaly infrastrukturu, která na tom nebyla úplně nejhůře, neboť některé z jimi obsluhovaných úseků byly nedávno dokonce rekonstruovány. Příkazem moskevského Odboru dopravy z jara tohoto roku má být ve městě demontováno několik desítek km trolejového vedení, ať už déle, nebo čerstvě nepoužívaného. Některé troleje přitom byly rekonstruovány při revitalizaci veřejných prostranství v centru města v rámci akce “Moja ulica”, která se stala první záminkou pro rušení trolejbusů v centru hlavního města, ačkoli se po skončení stavebních prací měly trolejbusy vrátit na své místo zpět. Pracovníci Mosgortransu se na konci dubna 2019 obrátili otevřeným dopisem na prezidenta Vladimira Putina s tím, aby trolejbusy zachránil. Uváděli přitom mj. to, že cena rekonstrukce jednoho kilometru trati v roce 2015 stála 10,2 až 10,4 milionů rublů (okolo 3,7 mil. Kč) a po rekonstrukci je garantovaná životnost trati 25 let a sloupů 50 let. Nicméně prezident na dopis dle očekávání nereagoval a město si tak dělá nadále, co se mu zachce.

Je zřejmé, že trolejbusy budou rušeny i v dalším období, protože vedení Moskvy se ani po loňských volbách primátora nevyměnilo natolik, aby se cokoli změnilo, ostatně sám primátor Sobjanin zůstává v čele už od roku 2010. Ačkoli celý poslední rok se trolejbusy statečně držely a město do jejich působiště příliš nezasahovalo, původní trend většího rušení jejich působiště zvrácen nebyl. Ostatně i nadále se dopravce Mosgortrans ve větších i menších objemech zbavoval trolejbusů, z nichž některé zdaleka nebyly staré, přičemž ty, které se nepodařilo udat v jiných ruských městech, se aspoň bez užitku odstavily a nabalují na sebe rez. Tato podivná praxe by u veřejnosti pochopitelně nikdy nevzbudila větší pozornost, natož nějakou nevoli, neboť nemalá část lidí sotva umí rozeznat mezi trolejbusem a autobusem, jenže problémem je, že Moskva není s to nabídnout za vyřazené a odstavené trolejbusy nejen ekvivalentní počet elektrobusů, ale ani autobusů, neboť jich má rovněž citelný nedostatek. Kvůli tomu jsou na některých autobusových linkách nečekaně odříkány některé spoje, a tak se zcela zbytečně odstavené trolejbusy, za které jsou na mnoha linkách nasazovány autobusy, aby se tak dostálo přání několika vyvolených, jeví jako naprostý nesmysl. Nicméně jak už se opakovaně ukázalo, o čisté životní prostředí v tomto případě vůbec nejde, a cílem je se trolejbusů zbavit i bez ohledu na citelné ekonomické ztráty a případnou nespokojenost dotčených cestujících.

Poslední tendr na elektrobusy z konce loňského roku napadla u soudu Trolza, ale neúspěšně. Vyhrál jej v lednu tohoto roku Kamaz, který má dalších 100 elektrobusů dodat do září tohoto roku, čímž má být ve městě 200 elektrobusů od Kamazu a 100 elektrobusů od LiAZu. Všech 300 vozů z první fáze "zazeleňování města" tedy bude ve městě s velkým zpožděním, ale nakonec se první fáze přece jen asi naplní. LiAZ má nicméně problémy, neboť spadl pod západní sankce a nedaří se mu momentálně shánět potřebné komponenty. O tendrech na dalších celkem 300 elektrobusů pro tento rok zatím nic není známo. Jak jsme již uváděli, stávající infrastruktura, respektive konfigurace, není schopna bez obřích investic pravidelné nabíjení velkého množství elektrobusů zvládnout, a to ani při zapojení měníren rušených trolejbusů a měníren tramvají, takže se dříve nebo později tento problém bude muset mezi těmi, kteří trolejbusy ruší, vyřešit, přičemž, jak jsme rovněž uváděli, Moskva nemá dostatek financí i na důležitější investice.

Kamaz v tomto roce potvrdil, že do konce roku završí certifikaci svého parciálního trolejbusu, se kterým chce uspět v jiných městech mimo Moskvu. Jako zajímavosti můžeme uvést jednak to, že Kamaz chce spolupracovat s Trolzou, která proti němu v Moskvě neúspěšně bojovala a je momentálně ve vážných problémech (Trolze se budeme věnovat v dalším čísle časopisu), a jednak to, že svého zákazníka, tj. Mosgortrans, na jaře tohoto roku pohnal zatím z neupřesněných důvodů k arbitráži, kde se soudí o zhruba 52 milionů Kč. Momentálně Kamaz také zajišťuje pro Mosgortrans dodávku 600 autobusů z loňského tendru, jehož plnění má být dokončeno v příštím roce. Od elektrobusů jsou tyto autobusy na pohled téměř k nerozeznání…

Moskva již ztratila celosvětové prvenství, co se délky její trolejbusové sítě týče. V Rusku momentálně převzal pomyslné zlaté žezlo Petrohrad, který, jak jsme rovněž informovali, vsadil na parciální trolejbusy a má s nimi pozitivní zkušenosti. Nicméně i tam by si někteří přáli, aby dráty zmizely (prozatím "alespoň") z centra města…

Text: Vít Hinčica

Poděkování: Maksim V. Fandjušin, Pavel Zjuzin a Andrej Krivuščenko

Url: Konec trolejbusů v Moskvě se blíží