

Kam se poděly moskevské trolejbusy?

20.05 2021 14:26, Vít Hinčica, Trolejbusy

Když se loni v srpnu trolejbusový systém v Moskvě uzavřel, dopravní prostředek se dvěma sběrači na střeše začal mizet moskevským obyvatelům z paměti. Místním trolejbusovým nadšencům a těm Moskvanům, kteří měli trolejbusy v oblibě, se tak jako jediné dvě možnosti, jak na trolejbusy hned tak nezapomenout, nabízelo začít jezdit buďto v září 2020 zřízenou muzejní trolejbusovou linkou T, nebo sledovat, případně i mapovat, kvapnou likvidaci trolejbusové infrastruktury. Ale co trolejbusy, kterých bylo ještě před pěti lety půldruhé tisícovky? Kam zmizely? Zejména na tuto otázku odpoví následující řádky.



Trolejbus v Moskvě na snímku ze září 2020. (foto: Maksim V. Fandjušin)

Ať nejsou ani památky

Pokud jde o likvidaci trolejbusových tratí, ta už je téměř v Moskvě hotová. Probíhala sice průběžně už od roku 2016 tak, jak se začaly zavírat první trolejbusové linky, ale ta pravá „řež“ začala až s koncem léta 2020. Tehdy město povolalo různé firmy a dělníky, kteří většinou v nočních hodinách likvidovali kilometry trolejového vedení. Demontáž ovšem byla na některých místech prováděna tak neodborně, že během ní došlo v důsledku pádu trolejových komponent k poškození několika osobních vozidel. Navíc mizely zpravidla jen výložníky a dráty, zatímco sloupy nesoucí pouze trolejové vedení zůstaly obvykle zachovány, a tak se řada moskevských ulic nijak zvláště co do počtu sloupů „nepročistila“. Bývalé trolejbusové vozovny uvítaly autobusy či elektrobusy a na některé si udělali zálusk developeři. V květnu 2021 přežívá trolejové vedení jen na několika vybraných moskevských ulicích.

Trolejbusy pryč

Muzejní linka T nadále funguje s pomocí čtyř vozidel SVARZ-MAZ-6275 z roku 2017. Mosgortrans má kromě toho ještě dalších více než 70 trolejbusů, které si nyní zatím ponechává (většinou se jedná o Megapolisy od Trolzy), avšak ty, které nejsou určeny pro muzejní účely, brzy také zmizí.

Osud zbývajících vozů byl v posledních 5 letech dvousměrný: buďto zamířily do šrotu, nebo putovaly do jiných ruských měst, která si je zpravidla pouze za platbu odvozu mohla odvést. Je kuriózní, že zatímco radnice Moskvy pod vedením Sergeje Sobjanina líčila trolejbusový provoz v hlavním městě v temných barvách, přičemž mj. poukazovala na špatný stav trolejbusových vozidel, z cca 1 500 vozidel evidovaných roku 2016 se nakonec dvě třetiny podařilo udat u jiných provozů. Jinými slovy,

počet trolejbusů, které šly ještě z Moskvy sloužit někam jinam, je poměrně vysoký: jedná se totiž v tuto chvíli o skoro tisíc vozů. Pravda, z Moskvy odešla nemalá část vozů ve věku vyšším než 8 let (zhruba od roku 2013 se totiž trolejbusy záměrně kupovaly v menších objemech), a to obvykle ještě před nutnou generální opravou, která by je do pár let musela potkat. Tím tedy hlavní město jisté náklady ušetřilo. Na druhou stranu se ale zbavilo vozidel, která mu mohla sloužit po generálkování, jež je v tamních podmínkách podstatně levnější než nákup nových vozidel (nemluvě pak o elektrobusech; navíc Moskva uměla provádět generálky trolejbusů sama), ještě minimálně další dekádu, nebo, pokud se jednalo o novější trolejbusy, i bez nutnosti brzké generálky.

Níže uvádíme přehled nových bydlišť ex-moskevských vozů, která se podařila k 20. květnu 2021 vyhledat. Zpracován byl především s pomocí webu transphoto.org a doplněn či korigován s pomocí zpráv od ruských médií a některých místních zpravodajů.

- Chabarovsk (východ Ruska): **20 ks** typu BKM 321 z roku 2012, které přicházely od února do dubna 2021.
- Čita (za Bajkalem): **30 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2012–2013, které přicházely mezi říjnem a prosincem roku 2020.
- Krasnojarsk (Sibiř): **8 ks**, z toho 6 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2007–2008 + 1 ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z roku 2007 + 1 ks typu VMZ-5298.01 «Avangard» z roku 2009. Všechny vozy přišly v září 2020.
- Kemerovo (Sibiř): **20 ks**, z toho 7 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2007 a 2012 + 8 ks MTrZ-52791 z let 2006–2008 + 5 ks BKM 321 z let 2009 a 2012. Všechny vozy došly v listopadu a prosinci 2020.
- Tomsk (západní Sibiř): **40 ks**, z toho 11 ks BKM 321 z let 2007–2012 + 12 ks Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2006–2012 + 17 ks SVARZ-MAZ-6275 z let 2009–2011. Všechny vozy přišly do Tomsku mezi lednem a dubnem 2021.
- Iževsk (cca 270 km severovýchodně od Kazaně): **50 ks**, z toho 2 ks BKM 321 z let 2011 a 2012 + 1 ks BKM 333 z roku 2009 + 7 ks Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012 + 37 ks SVARZ-MAZ-6275 z let 2010–2013 + 1 ks Trolza 6206.00 «Megapolis» z roku 2009 + 2 ks Trolza 6206.01 «Megapolis» z let 2010 a 2011. Všechny přišly v květnu 2021.
- Joškar-Ola (nedaleko Kazaně): **32 ks**, z toho 20 ks typu ZiU-682GM1 z let 2005 a 2012 (z toho 1 ks bez širokých předních dveří) + 10 ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z let 2004 a 2005 + 1 ks moderizovaný ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005 + 1 ks AKSM 101PS z roku 1999 (jezdil jen do roku 2020). Všechny přišly v září a říjnu 2018. Mělo být dodáno celkem 34 vozů jiné skladby, ale počet typů i dodaných kusů se nakonec lišil.
- Berezniki (na Urale): **7 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2007 a 2008, které přicházely od dubna do června 2018 (dva vyřazeny ještě v září roku 2018 a zlikvidovány v prosinci 2018, resp. dubnu 2019, třetí vyřazen v lednu 2021).
- Miass (cca 100 km západně od Čeljabinsku): **10 ks**, z toho 8 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012 + 1 ks typu BKM 321 z roku 2012 + 1 ks typu SVARZ-6237 z roku 2010. Všechny přišly v prosinci 2020.
- Čeboksary (Povolží): **8 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2012 a 2013, které přišly v listopadu a prosinci 2020.
- Novočeboksarsk (Povolží): **8 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012, které přicházely od prosince 2020 do března 2021.
- Uljanovsk (Povolží): **45 ks**, z toho 25 ks BKM 321 z let 2011 a 2012, které přicházely mezi prosincem 2020 a květnem 2021 + 4 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012, které přicházely od prosince 2020 do února 2021 + 1 ks typu SVARZ-MAZ-6275 z roku 2017, který přišel v prosinci 2020 + 6 ks Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, které přicházely mezi květnem a říjnem 2018 + 1 moderizovaný ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, který přišel v červenci 2018 + 1 ks typu ZiU-682GM1 z roku 2010, který přišel v říjnu 2018 + 3 ks

typu BKM 20101 z let 2003 (2 ks) a 2005 (1 ks, od roku 2019 už nejezdí), které přišly v říjnu 2018 + 4 ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z let 2006 a 2007, které přicházely od června do října 2018.

- Saratov (Povolží, cca 750 km jihovýchodně od Moskvy): **90 ks**, z toho 31 ks typu BKM 321 z let 2009 až 2017, které došly v březnu 2020 (6 ks) a září 2020 (25 ks) + 39 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2008–2013, které přicházely v březnu 2020 (3 ks) a koncem srpna až října 2020 (36 ks) + 19 ks SVARZ-MAZ-6275 z let 2013–2017, které přicházely od konce srpna do září 2020 + 1 ks typu BKM 20101 z roku 2006, který přišel v březnu 2020.
- Engels (Povolží, vedle Saratova): **20 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012, které přišly v březnu 2020.
- Balakovo (asi 130 km od Saratova): **20 ks**, z toho 14 ks typu SVARZ-6235.01 z let 2009 a 2010, které dorazily v březnu a dubnu 2020 + 6 ks SVARZ-MAZ-6235.00 z roku 2010, které přišly v dubnu 2020.
- Nižnij Novgorod (cca 400 km východně od Moskvy): **70 ks**, z toho 22 vozů BKM 321 z let 2007 až 2012, z nichž 16 přišlo v červenci a srpnu 2020 a 6 v dubnu 2021 + 20 ks typu SVARZ-MAZ-6235.00 z let 2011 a 2012, které přišly v dubnu 2021 + 6 ks typu SVARZ-6235.01 z roku 2010, které přišly v dubnu 2021 + 1 ks SVARZ-6237 z roku 2010, který přišel v dubnu 2021 + 5 ks VMZ-62151 «Prem'er» z let 2008–2011, které přišly v dubnu 2021 + 2 ks typu Trolza 6206.01 «Megapolis» z roku 2010, které přišly v dubnu 2021 + 10 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2008 a 2010, které přišly v srpnu 2020 + 4 vozy VMZ-5298.01 «Avangard», které přišly v srpnu 2020.
- Dzeržinsk (mezi Moskvou a N. Novgorodem): **40 ks**, z toho 10 ks typu SVARZ-6235.00 z let 2010 a 2011 + 9 ks typu SVARZ-6235.01 z roku 2010 + 8 ks Trolza-6206.00 «Megapolis» z let 2007–2009 + 2 ks Trolza-5265.00 «Megapolis» z roku 2006 + 3 ks BKM 321 z roku 2012 + 2 ks typu VMZ-5298.01 «Avangard» z roku 2009 + 5 ks VMZ-5298.01 (VMZ-463) z let 2008 a 2009 + 1 ks MTrZ-52791 z roku 2005. Všechny vozy přišly v prosinci 2020.
- Vologda (500 km severně od Moskvy): **15 ks** typu ZiU-682GM1 z let 2007–2012, které přišly v prosinci 2019.
- Kostroma (asi 310 km severovýchodně od Moskvy): **30 ks**, z toho 26 ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005 a 4 modernizované ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005. Vozy přicházely od prosince 2020 do února 2021.
- Ivanovo (cca 290 km severovýchodně od Moskvy): **20 ks**, z toho 3 ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z let 2007 a 2008 (jeden vyřazen v květnu 2021) + 8 ks Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005 + 3 ks BKM 20101 z let 2005 a 2006 + 1 moderizovaný ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005 + 4 ks typu ZiU-682GM1 z let 2007–2012 + 1 ks typu Trolza-6206.00 «Megapolis» z roku 2007. Všechny tyto vozy přišly do Ivanova mezi červem až prosincem 2018.
- Tula (cca 190 km jižně od Moskvy): **50 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2012–2013. 25 vozů přišlo v říjnu 2016 a 25 vozů na počátku roku 2021.
- Orjol (350 km jižně od Moskvy): **13 ks**, z toho 8 ks Trolza 6206.00 «Megapolis» z let 2005–2010 + 1 ks VMZ-5298.01 (VMZ-463) z roku 2007 + 2 ks VMZ-5298.01 (VMZ-475, RKSU) z roku 2005 + 1 ks + 1 ks VMZ-5298.01 «Avangard» z roku 2009 + 1 generálkovaný ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z roku 2007. Všechny přišly mezi červencem a listopadem 2018.
- Rjazaň (cca 200 km jihovýchodně od Moskvy): **88 ks**, z toho přišlo na počátku roku 2020 78 ks a na počátku roku 2018 10 ks. Jednalo se o 42 ks typu ZiU-682GM1 z let 2009–2012, které přišly v lednu a únoru 2020 (2 kusy zlikvidovány v dubnu 2021), a 6 ks téhož typu, které přišly už na počátku ledna 2018 (1 v březnu 2021 zlikvidován) + 4 ks typu Trolza 6206.00 «Megapolis» z let 2006–2009, které přišly v lednu 2020 + 14 ks Trolza 5265.00 «Megapolis», které přišly v lednu 2020 + 4 ks Trolza 6206.01 «Megapolis» z roku 2010, které přišly v lednu 2020 + 2 ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, které přišly v lednu 2020 + 4 vozy

VMZ-62151 «Prem’er» z let 2006–2009, které přišly v lednu 2020 + 1 ks BKM 321, který přišel v lednu 2020 + 1 ks typu TMZ-5235 z roku 2005, který přišel v lednu 2018 + 2 ks typu ZiU-682G-016.02 z let 2004 a 2005, které přišly v lednu roku 2020 + 3 ks VMZ-5298.01 «Avangard z roku 2010, které přišly v lednu 2020 + 4 ks VMZ-5298.01 (VMZ-463) z let 2006 a 2007, které přišly v lednu 2018 (2 ks) a lednu 2020 (2 ks) + 1 modernizovaný ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z roku 2007, který přišel v lednu 2018.

- Kaluga (cca 180 km jihozápadně od Moskvy): **10 ks** typu BKM 321 z let 2009–2012 přibylo v dubnu 2020.
- Velikij Novgorod (cca 160 km jihovýchodně od Petrohradu): **10 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012, které přišly v lednu 2021.
- Petrozavodsk (cca 300 km severně od Petrohradu): **10 ks** typu MTrZ-52791 z let 2006–2008 přibylo v říjnu 2020.
- Smolensk (západ Ruska, u běloruské hranice): **60 ks**, z toho 38 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2006–2013, z nichž 29 přišlo v květnu 2021 a 9 ks v listopadu 2020 + 11 ks typu ZiU-682GM1 z let 2008–2013, které přišly v listopadu 2020 + 1 ks BKM 321 z roku 2009, který přišel v květnu 2021 + 1 ks typu ZiU-682G-016.02 z roku 2005, který přišel v listopadu 2020 + 7 ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, které přišly v listopadu 2020 + 2 modernizované ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, které přišly v listopadu 2020.
- Brjansk (západ Ruska, u běloruské hranice): **14 ks**, z toho 2 typu BKM 20101 z let 2005 a 2006 + 9 typu ZiU-682GM1 z let 2007–2012 + 2 moderizované ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005 + 1 ks ZiU-682G-016.02 z roku 2005. Všechny tyto trolejbusy přišly v prosinci 2017, tehdy oficiálně jako součást humanitární pomoci vedení Moskvy ruským regionům.
- Rostov na Donu (jihozápad Ruska): **74 ks**, z toho 60 ks přišlo v létě 2020, a sice 6 ks MTrZ-52791 z let 2007 a 2008 přišlo v červenci 2020 + 2 ks VMZ-5298.01 z let 2006 a 2007 přišly v srpnu 2020 + 14 ks SVARZ-6235.01 z let 2008 a 2009 přišlo v červenci (9 ks) a srpnu 2020 (5 ks) + 16 ks Trolza 5265.00 «Megapolis» z let 2006–2009, přišly v červenci 2020 + 19 ks typu BKM 321 z let 2007–2009 přišlo v červenci 2020 a 2 ks typu VMZ-5298.01 «Avangard» z let 2009 a 2010 přišly v červenci 2020 + 1 ks typu VMZ-62151 «Prem’er» z roku 2007 přišel v srpnu 2020. Už dříve, v prosinci 2018, přišlo do Rostova 14 trolejbusů, z toho 3 ks VMZ-5928.01 z let 2008 a 2009, 4 ks typu Trolza 6206.00 «Megapolis» z let 2007 až 2009, 1 vůz Trolza typu 6206.01 «Megapolis» z roku 2010, 1 ks typu SVARZ-6237 z téhož roku, 2 ks typu Trolza-5275.05 «Optima» z roku 2005, 2 vozy typu ZiU-682GM1 z let 2008 a 2010 a 1 ks typu VMZ-62151 «Prem’er» z roku 2009.
- Machačkala (jih Ruska, u Kaspického moře): **15 ks**, z toho 14 ks ZiU-682GM1 z let 2004–2013 (6 už Machačkala vyřadila) + 1 ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) z roku 2004. Všechny přišly mezi srpnem a říjnem 2018.
- Voroněž (jihozápad Ruska): **15 ks** typu ZiU-682GM1 z let 2010–2012 přišlo v červnu 2020.
- Taganrog (jihozápad Ruska, nedaleko ukrajinské hranice): **10 ks** typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012 přišlo v listopadu a prosinci 2020.
- Čerkesk (jihozápad Ruska, severní Kavkaz): **7 ks**, z toho 2 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2006 + 2 ks VMZ-5298.01 z roku 2007 + 1 generálkovaný ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463) + 2 ks typu VMZ-5298.01 (VMZ-463). Všechny vozy přišly v říjnu 2018.
- Chimki (sousedí s Moskvou): **18 ks**, z toho 13 ks typu BKM 321 z roku 2012 + 5 ks typu Trolza 5265.00 «Megapolis» z roku 2012. Všechny byly předány v prosinci 2020.

Součet: 977/34 měst (k 20. 5. 2021)



Jestli se podaří Jaroslavli nějaký trolejbus z Moskvy nakonec získat, zůstává neznámou. Zatím si musí město vystačit se starými kousky. Na snímku z roku 2018 již vyřazený vůz typu Trolza-62052.02 [62052V] ev. č. 33. (foto: Maksim V. Fandjušin)

Vladivostok se nedočkal, Jaroslavl věřila, v Krasnodaru i Novorossijsku „utřeli“

Deset trolejbusů (původně se však hovořilo o osmi) měl dostat i Vladivostok, nicméně z Moskvy nakonec nevyloudil trolejbusy v dobrém technickém stavu, jak zástupci vladivostockého DP po návštěvě hlavního města na podzim roku 2019 slibovali, a ty v horším stavu nechtěl přijmout, protože by si musel kromě logicky nákladné přepravy na východ Ruska ještě připlatit za rozsáhlejší opravu vozidel. Vladivostocký park trolejbusů je sice tvořen 16 vozy, jenže ve 13 případech se jedná o „ZiUčka“ z roku 2006, která často vypadávají kvůli závadám a zvýšeným nárokům na údržbu z provozu, a tak se na místních dvou trolejbusových linkách, které dosud přežívají na severu města, nejednou objevuje citelný nedostatek vozů. Vladivostocká radnice si letos v dubnu 2021 lokálním médiím postěžovala, že nákup nových trolejbusů není levná záležitost. Je však s podivem, že zatímco jeden trolejbus se dá pořídit v Rusku už za v přepočtu zhruba 5 mil. Kč, vladivostocká radnice v roce 2019 peníze na nové prostředky MHD našla, když investovala do pořízení dvou elektrobusů a jedné rychlonabíjecí stanice v přepočtu více než 22 mil. Kč. Elektrobusy přitom kopírují ve Vladivostoku trasy jiných autobusových linek. Jak se tedy nemůže dostávat peněz na levnější trolejbusy, ví nejlépe jen vladivostocká radnice…



Ve Vladivostoku se moskevských trolejbusů nedočkali. Na snímku z 8. května 2021 vidíme vůz značky ZiU vyrobený Trolzou roku 2006. (foto: Aleksandr G.)

Situace s trolejbusy ve městě **Jaroslavl** ležícím asi 250 km severovýchodně od Moskvy také není růžová. Město loni nechalo zavřít jednu ze svých dvou trolejbusových vozoven, která byla opotřebována ze 100 % a u níž bylo usouzeno, že by její rekonstrukce byla značně nákladná, což není v možnostech místní kasy. Radnice se navíc marně snaží sehnat prostředky na nové trolejbusy. Ostatně za poslední dekádu koupila jen zhruba desítku vozů z vlastních zdrojů, což k průběžné obnově parku nestačilo. Minulý rok si tedy aspoň vypomohla několika ojetinami z loni zrušeného trolejbusového provozu v Tveru. Loni na podzim bylo jaroslavlskou radnicí oznámeno, že by do města mohlo přijít z Moskvy 18 „kloubáků“, ale zdá se, že si radní zažádali o vozy pozdě, jelikož dosud nebyl v této věci zaznamenán žádný pokrok.

O moskevské trolebusy stáli i v **Krasnodaru** ležícím nedaleko Černého moře, ze kterého radní poslali žádost o ojetiny už v roce 2018. Avšak tehdy jim z Moskvy přišla odpověď, že trolejbusy v hlavním městě ještě potřebují. Další krasnodarská žádost z roku 2019 skončila také zamítnutím. Stejně neúspěšně dopadli téhož roku i v nedalekém **Novorossijsku**. Jak pak jeden ze zástupců Krasnodaru uvedl, v Moskvě se sami dle vlastního uvážení rozhodovali, kam trolejbusy pošlou.

Raději nové než staré

O to, aby si o moskevské ojetiny řekla i **Samara**, žádali loni samarskou primátorku někteří lokální politici a aktivisté. Vedení města však pokukovalo po nových vozech a během příštího měsíce by tak mělo na leasing dojít 22 nových vozů.

Pomůžou ex-moskevské trolejbusy jiným městům?

Je jistě se také zajímavé podívat na to, jak některá města s trolejbusy naložila. Například **Saratov** poměrně rychle zařadil do provozu většinu dorazivších vozidel, naproti tomu **Rostov**, který je na tom početně s parkem hůře než Saratov, se zařazováním vozů do provozu tolik nespěchá a některé z vozů, které přišly už na konci roku 2018, ještě nikdy do svých ulic nevypravil. Rostovská flotila je tak momentálně více než 120členná a tvořená zhruba z více než poloviny ex-moskevskými trolejbusy, ale celkem je dnes provozuschopných jen asi 50 vozů, přičemž ex-moskevské vozy jezdí ve velmi omezeném počtu. Saratovský park má nyní přes 200 vozů, z toho je skoro polovina ex-moskevských, a celkem je provozuschopných více než 130 trolejbusů. Zdálo by se tedy, že si v Saratovu ex-moskevských trolejbusů cení poněkud více, ostatně Saratov, jehož provoz poněkud v posledních letech skomíral, nyní plánuje masivní obnovu svého parku novými vozidly. Nicméně i Rostov obnovuje, za poslední rok získal 15 nových parciálních trolejbusů Gorožanin od UTTZ.

V **Čerkesku** na Kavkaze se 7 trolejbusů dovezených už v říjnu 2018 do provozu zatím nepodívalo a místní síť je tak nyní nadále obsluhována 28 vozy typu ZiU z let 2010 a 2013, které však nejsou zrovna úplně spolehlivé. Důvodem nenasazování ex-moskevských trolejbusů je nejen to, že jejich stav není nijak zářivý, ale i nedostatek schopných lidí, kteří by mohli dát trolejbusy do lepšího stavu.



Snímek z října 2018 ukazuje trolejbusy ve vozovně v Čerkesku. Jak si lze povšimnout, některá vozidla nejsou zrovna výstavního typu. (foto: Alex P.)

Chimki sousedící bezprostředně s Moskvou v prosinci 2020 získaly 18 trolejbusů. Města Vidnoje a Podolsk jsoucí blízko Moskvy nabízené možnosti převzít některé moskevské ojetiny nevyužila právě ve prospěch Chimek, kterým tak spadlo do klína více vozů, než na kolik by mohly samy pomýšlet. Chimki nicméně všech 18 vozů zakonzervovaly a do provozu dosud neznámo proč nepustily.

Berezniki v Permském kraji získaly z Moskvy roku 2018 jen 7 vozů a tři už musely vyřadit, avšak truchlit nemusí, protože získaly loni ze zrušeného provozu v Permu přes 40 trolejbusů, reprezentovaných až na jednu výjimku Megapolisy 5265.00 z roku 2010, čímž tomuto téměř 140tisícovému městu vzrostl počet vozidel v jeho parku ze zhruba tří desítek na 75. Většina

trolejbusů z Permu ovšem do provozu ještě nezasáhla a některé půjdou (či už šly) na náhradní díly. Každopádně se po Bereznikách budou prohánět už jen Megapolisy, z toho dva vlastní typu 5265.03, které si město pořídilo ke konci roku 2017.

Kostroma od Moskvy loni získala třicet vozů, avšak do provozu chce uvést jen 8 z nich, ostatní mají sloužit coby zdroj náhradních dílů (původní očekávání ovšem byla jiná, když se počítalo s tím, že lidem bude sloužit o něco více trolejbusů). Park trolejbusů se tedy v Kostromě opticky nafoukl na více než 50 vozidel, nicméně cestující z toho budou mít užitek minimální.

Na nové trolejbusy se těšili i v **Rjazani**, které se podařilo dovézt celkem 88 trolejbusů. I v tomto městě se část vozů už předem koupila jako zdroj náhradních dílů, avšak většina vozů do provozu na rozdíl od Kostromy zamíří. Zatím se však vypravuje méně než polovina ex-moskevských vozů. Místní park, kde ještě slouží řada ZiUček z 90. let, se každopádně posilnil na téměř 200 vozidel a zároveň o něco omladil.

Chabarovsk, který je na tom s trolejbusovou dopravou špatně a opakovaně se hovořilo o jejím možném uzavření, obdržel jen 20 trolejbusů. Pro jeho stávající, již tak dosti ořezanou trolejbusovou síť tvořenou momentálně jednou linkou je to sice více než dostatečný počet, ale k žádnému rozvoji místního trolejbusového systému to nepovede a bude vůbec zázrak, zda se podaří obnovit aspoň některou ze zavřených chabarovských trolejbusových tratí. Primátor Chabarovsku se sice pochlubil, jak dobrý „kšeft“ město v Moskvě udělalo, když si trolejbusy dovezlo jen za cenu odvozu, ale jeho městský podnik TTU je v insolvenci, přičemž majetek TTU, který sestává z tramvajové a trolejbusové infrastruktury a vozidel (některé trolejbusy mají odžito méně než 10 let), se má brzy začít dražit.

Ex-moskevské trolejbusy se navíc potýkaly v prvních dnech provozu ve svém novém působišti s technickými problémy, což naznačuje, že je zřejmě nikdo dostatečně v Chabarovsku před vypuštěním na linku neprověřil. Některá místní média i lidé si nastalých problémů všimli, a tak začaly kolovat vtipy i sarkastické poznámky, přičemž ušetřen nezůstal ani slogan „Činy jsou důležitější než slova“, který představitelé města nechali v souvislosti s příchodem ex-moskevských trolejbusů vyhlásit. Faktem je, že už za pár týdnů může být Chabarovsk bez elektrické dopravy. Nynější vedení radnice namísto záchrany předluženého TTU zajišťuje tramvajovou a trolejbusovou dopravu přes jiný městský podnik, který si od TTU vozidla pronajímá. Kritici jsou tak jen posilováni ve svém přesvědčení, že vedení radnice na záchraně místní elektrické dopravy vůbec nezáleží. A tak zatímco je místní elektrická dopravní infrastruktura, zejména ta tramvajová, dlouhodobě ponechávána v žalostném stavu, příležitost vydělat si dostávají na trasách přežívajících i bývalých tramvajových a trolejbusových linek maršrutky a autobusy.

To v **Čitě**, která nedá na trolejbusy dopustit, je situace jiná. Město plánuje budovat v brzké době novou trať na severozápad města a 30 ojetin z Moskvy mu tak bude pro obsluhu této trati bohatě stačit a ještě s jejich pomocí vyřadí některé staré vozy, které už dosluhují (např. typu ZiU z 90. let). K 18. květnu 2021 vypravovala Čita 18 z 30 příchozích trolejbusů, zbývající tucet čeká po vzoru prvních 18 ks série potřebných oprav a úprav.

Téměř s otevřenou náručí vítají ex-moskevské trolejbusy i v **Nižném Novgorodě**. Toto více než milionové město není s to shánět prostředky na nová vozidla elektrické trakce (na 11 retrotramvají pořizovaných na leasing se ovšem finance letos našly), a tak když se naskytla možnost dovézt si trolejbusy z Moskvy, místní radní příliš neváhali. Nejprve, v létě 2020, přijali v Novgorodu 30 trolejbusů, které pak bez zbytečného prodlení začali vypravovat do ulic, a na podzim 2020 schválila radnice dovoz dalších 40 vozů, které přišly na jaře 2021. V květnu 2021 se tak počet ex-moskevských trolejbusů zastavil v Novgorodu na čísle 70. Nicméně Nižnij Novgorod by rád získal ještě poslední trolejbusy, které Moskva nyní uchovává. Je sice faktem, že některé vozy toho už v nižněnovgorodském trolejbusovém provozu („pyšnícím se“ navíc zastaralou infrastrukturou) bez

větších oprav moc nevydrží a poslouží tedy spíše jako zdroj náhradních dílů, nicméně vzhledem k velkému množství získaných vozidel se i tak pro Novgorod jedná o výhodnou transakci.

S nasazením ojetin do provozu nemeškali ani ve **Smolensku**, kde trolejbusy začaly jezdit roku 1991 (stavba první trati se však rozběhla už v roce 1976). Tam nejprve přišlo na podzim 2020 30 vozů, z nichž první vyjel do provozu s cestujícími na Štědrý den, a dalších 30 vozů přišlo v květnu 2021. Pro místní provoz se jedná o velkou vzpruhu. Park vozů příchodem 60 second-handových trolejbusů totiž nyní narostl na více než 100 vozů. Toto číslo bude sice postupně klesat tak, jak se budou moci vyřadit nejstarší vozy ZiU z 90. let, i tak by ale mělo být nakonec ve smolenské vozovně trolejbusů dostatek. Město trolejbusy po jejich příchodu podrobuje drobnějším opravám.



Trolejbusy ve smolenské vozovně na snímku z 18. 5. 2021. (foto: Jevgenij Plenkin)

Tolik několik příkladů. Jak si lze z výše uvedeného výčtu odmyslet, moskevské ojetiny se nakonec dostaly do většiny ruských trolejbusových provozů. Některým z nich pomohou citelně, a to nejen početně, ale především zvýšeným komfortem (mnohé vozy jsou například nízkopodlažní nebo kloubové). Ne všechny nové destinace ex-moskevských vozidel ovšem mají finance pro to, aby mohly všechny darované trolejbusy adekvátně opravit s cílem zajištění jejich další dlouholeté služby. U vybraných měst navíc není jasné, jaká je vlastně jejich dopravní politika do budoucna a zda ojetiny jen neposlouží ke konzervaci stávajícího stavu, a tedy jako omluva, proč se nepohlížet po vozech nových. Dá se každopádně očekávat, že mnohá města budou provozovat trolejbusy ve stejném nebo téměř stejném stavu, v jakém došly, a to bez ohledu na jejich věk, a nechají je tedy jezdit tak dlouho, dokud se jim samy neodporoučí ze služby. U měst, která získala veká množství vozů, pak hrozí, že nebudou mít zájem využívat doraziví trolejbusy naplno. Tak jako tak se některá obdarovaná města ovšem už nyní značně snaží a nejenže vozy ještě před vypuštěním na své tratě bedlivě kontrolují či opravují, ale snaží se je i inovovat, což je třeba případ **Kemerova**, které do vozů montuje mj.

kamerový systém.

Nakolik pak ex-moskevské trolejbusy podpoří rozvoj existujících trolejbusových provozů, se také ještě nedá jednoznačně zodpovědět. Většina ojetin z Moskvy totiž dorazila do svých nových domovů teprve nedávno a řada měst využije trolejbusy pro to, aby své provozy vůbec zachránila. Taková **Čita** ovšem darované trolejbusy pro rozvoj svého trolejbusového systému využije stoprocentně. **Saratov**, který „zhltnul" skoro stovku moskevských trolejbusů, po příchodu použitých vozů jako by změnil pohled na trolejbusy. Dostal totiž chuť na nová vozidla (viz zde), čímž místní trolejbusová doprava překvapivě dostává příležitost nejen pro svou renesanci, ale i pro svůj, ještě před několika málo měsíci jen stěží představitelný, rozvoj.

A co Moskva?

Jak jsme si ukázali, celé dvě třetiny vozového parku, kterým se Moskva před pár lety pyšnila, skončilo nakonec v jiných městech. Byl tedy stav moskevských trolejbusů tak neutěšený, jak někteří tvrdili? Pochopitelně ne a nic na tom nemění fakt, že přinejmenším stovka darovaných vozů poslouží už jen pro náhradní díly, nebo fakt, že pár měst ve skutečnosti tak nutně moskevské ojetiny nepotřebovalo a sáhly by po nich s daleko větším nadšením na jiných místech Ruska.

Jediný, kdo tedy ztratil, nepočítáme-li ojetinami některá neuspokojená ruská trolejbusová města, je tak Moskva. Ta nahradila trolejbusy kvapně nejen elektrobusy, ale i autobusy, čímž dostalo místní ovzduší „řádně na frak". Moskva však nadále věří elektrobusům a míní je rozvíjet, a to navzdory vyšším investičním i provozním nákladům. Technické problémy přitom ještě místní elektrobusy zcela neopustily, ostatně se to prokázalo s příchodem prvních horkých dní v květnu tohoto roku, kdy desítky elektrobusů přestaly vlivem zvýšených teplot na různých místech města jezdit, a to buď kvůli přehřátým systémům, nebo vypadlé klimatizaci, zatímco se lidé museli tísnit v tom, co zrovna bylo jízdy schopno.



Nefunkční elektrobusy dne 17. 5. 2021. Na bočnici je mj. napsáno: *„Toto je elektrobus. Nepřivázán k trolejovému vedení.“* To je samozřejmě pravda. Pro objektivnost by to ovšem chtělo dodat: *„Zato závislý na nabíjecích stanicích, dražší a o nic více spolehlivější než dřívější trolejbusy…“* (foto: M3T/VK)

Hromadný odchod moskevských trolejbusů je pozoruhodný i z jiného hlediska. Migrace ojetých trolejbusů napříč Ruskem totiž nebyla v tomto století nijak zvláště velká. Oblastní či regionální ruská města provozující trolejbusy totiž dlouhodobě nemají vhodných nepotřebných trolejbusů nazbyt — řada ruských provozovatelů trolejbusů má navíc co dělat, aby vůbec udrželi trolejbusovou dopravu v chodu, ostatně na uspokojivou údržbu (natož pak nějakou obnovu) trolejbusové infrastruktury našlo prostředky v posledních třech dekádách jen minimum ruských měst. Nejvíce trolejbusů tak dosud přirozeně darovala právě Moskva a také Petrohrad (počty vozů odcházejících z těchto měst ovšem byly značně nízké), k nimž se tu a tam přidávala jednorázově některá jiná ruská města. Poslední dobou se však počet transferů trolejbusů o něco zvýšil, a to buďto z důvodu uzavírání větších trolejbusových provozů (kromě Moskvy Perm a Tver), anebo výraznějšího omlazování vozového parku v některých městech.

Závěrem si připomeňme slova tiskového střediska Mosgortransu z roku 2016, které reagovalo na obavy některých obyvatel, že likvidace okružní trolejbusové linky v centru města zavání koncem trolejbusové dopravy v hlavním městě Ruské federace:

> *„Hovoříme o demontáži 13 km sítě, což představuje 1 % celé trolejové sítě. Všechny linky se bez výjimky uchrání a samotné trolejbusy z centra města, kterých je 89, z 1 500 trolejbusů nacházejících se v rozvaze GUP Mosgortrans, posílí linky na radiálních*

magistrálách, ve více než 20 směrech.“

Poděkování: Maskim V. Fandjušin, Egor Dolinger (Raven_1761), Jevgenij Plenkin, Aleksandr G., Alex P.

Url: Kam se poděly moskevské trolejbusy?