

Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině – část III.

07.03 2022 20:32, Vít Hinčica, Autobusy Nezařazené Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V předposlední části našeho seriálu o válkou narušených projektech se zaměříme na další ukrajinská města, a to na ta, která se měla spolu s Kyjevem těšit na nové vozy díky přispění EBRD v rámci programu „Městská hromadná doprava Ukrajiny II“. Dokončení výčtu do tohoto programu zařazených měst bude provedeno v posledním díle. Připomínáme, že uváděné počty vozidel, jež měla být pořízena díky úvěrům EBRD, byly pouze předpokladem a teprve vypisované tendry měly, stejně jako tomu bylo už v prvním cyklu předmětného programu, ukázat, zda se podaří dané počty vzhledem k očekávaným cenám vysoutěžit. V minulosti se to zpravidla povedlo.

Severodoněck se měl díky EBRD těšit ze 4 trolejbusů a 10 elektrobusů. Loni se mu podařilo pořídit 3 trolejbusy Dnipro-T203, které měl nasadil na meziměstskou trasu, jež jej propojí se sousedním Lysyčanskem. „Parciály“ se ovšem od prosince 2021, kdy už byly v Severodoněcku v plném počtu, využily pouze na místní severodoněcké síti a meziměstskou linku se už spustit nepodařilo. Připomeňme, že v plánu bylo stavět v tamním trojměstí tvořeném kromě Severodoněcku a Lysyčansku městem Rubižne více než 4 desítky km tratí (jednosměrně) a pořídit několik desítek trolejbusů. Nyní už je jisté, že se tento už tak sám o sobě velmi ambiciózní záměr nepodaří ani ve střednědobém horizontu naplnit.



Snímek z ledna 2022 ukazuje jeden ze tří loni přivezených bateriových trolejbusů Dnipro-T203. Nasazeny měly být tyto vozy na trase Severodoněck – Lysyčansk. (foto: Dmitrij Krasnikov)

Vinnycja se na ukrajinské mapě projevovala v poslední dekádě velkou snahou modernizovat celou svou MHD podle západoevropských standardů. Například jako jedno z prvních ukrajinských měst zavedla ke konci roku 2019 elektronické jízdné, které se následně stalo dominantním způsobem výběru jízdného ve městě. Tento projekt mimochodem vedla česká Mikroelektronika (ta zanechala stopy i v některých jiných ukrajinských městech). Letos chtěla Vinnycja pořídit 10 trolejbusů, avšak díky nedávnému rozhodnutí EBRD byla šance na pořízení až 40 vozidel během necelých dvou let. Vinnycja patří mezi stěžejní trolejbusové provozy na Ukrajině a ze 150 provozních vozidel jich má dosud okolo 100 značky ZiU. Poslední tři léta nakupovala Vinnycja vozy PTS-12 s karosérií Mazu od domácího Politechnoservisu, kterých si dosud s velkým přispěním pracovníků vlastní vozovny nechala vyrobit 14, a už v roce 2014, kdy většina ukrajinských měst teprve nesměle pokukovala po moderní trolejbusové technice, získala 40 Bogdanů T70110. Kromě toho mínila EBRD zafinancovat Vinnycji 10 elektrobusů a 5 dobíjecích stanic.



Tu tam je pohoda z počátku listopadu 2020… Na snímku zaujme kromě poléhávajícího hafana jednak ex-curyšský vůz SWS/MFO Be 4/4 „Karpfen“, který začal v roce 2007 jezdit ve Vinnycji pod ev. č. 243, a jednak „vajíčko“ typu T4UA vyrobené roku 2016. (foto: StarVal)

Vinnycja je taktéž významným tramvajovým provozem pyšnícím se rozchodem kolejí 1 000 mm. Nedostatečné prostředky na obnovu více než 100členného tramvajového parku se snažila před několika léty řešit stavbou tramvají řady VinWay typů T4UA (sólo; 5 ks z let 2016 až 2018), KT4U (tříčlánkové; 4 ks z let 2016 až 2018) a KT4MV (dvoučlánková; 1 ks z roku 2015). Vozy těchto řad působily navenek nově, využívaly však repasované podvozky vyřazených tramvají Tatra KT-4SU či T-4SU. Pro město se VinWaye staly menším symbolem moderní MHD. Už na konci první dekády tohoto milénia získala Vinnycja díky roku 2006 podepsanému memorandu s Curychem 116 ex-curyšských vozů z 60. let, popřípadě konce let 50, a náhradní díly k nim. Tyto vozy jsou sice už považlivě staré, pečlivá švýcarská konstrukce a údržba však umožnila Vinnycji jejich další dlouhodobé využití.

Na letošek byl proto naplánován na základě výše zmíněného memoranda příchod dalších ojetin z téhož města. Jednat se mělo o 35 dvoučlánkových tramvají typu Tram 2000 z druhé poloviny 70. let či 80. let, které měly být roku 2025 doplněny o dalších 35 tramvají typu Tram 2000. Curych první vozy typu Tram 2000 vyřadil už před zhruba 10 lety a od letošního roku měl začít s jejich hromadnějším vyřazováním, přičemž zhruba polovina vozů této řady měla putovat do šrotu. Hodnota 70ks dodávky měla dle smlouvy z konce roku 2020 činit 3,55 mil. CHF, což je v přepočtu více než 90 mil. Kč, přičemž 500 tisíc CHF měla uhradit Vinnycja a zbytek švýcarská strana. Za dané peníze měla být realizována přeprava vozidel na Ukrajinu a jejich adaptace za účelem vyhovění ukrajinským

předpisům.

Užhorod se až donedávna nemohl pochlubit standardní městskou hromadnou dopravou a teprve 12m autobusy Elektron pořizované od roku 2018 (nejprve deset ks Elektron A191 a v roce 2019 dalších 10 ks téhož typu) mu umožnily zavést autobusovou dopravu ve svých ulicích. Loni, kdy už měl 20 nízkopodlažích autobusů této značky, si na leasing pořídil dalších sedm vozů a v plánu měl i koupi 10 elektrobusů Elektron E18 s dobíjecí stanicí pro každé vozidlo. EBRD však plánovala Užhorodu poskytnout finance jen na pořízení 5 elektrobusů a 5 dobíjecích stanic. Užhorod si i tak odvážnou změnou dopravní strategie a ambicemi na brzké zavedení provozu elektrobusů vysloužil pozornost zájemců o dopravu i za hranicemi Ukrajiny.



Z loňské srpnové přejímky sedmi autobusů pro Užhorod. (foto: Ужгородська міська рада)

Čerkasy se měly díky EBRD rovněž dočkat větší obměny svého trolejbusového parku. Ten je momentálně tvořen 84 trolejbusy, z nichž je jen 24 mladších (16 Belkommunmašů a 8 Bogdanů) roku 2010, další, včetně čtyř nízkopodlažních Lazů z let 2006 (2 ks) a 2008 (2 ks), jsou už staršího data. Celkem 45 nových trolejbusů by vedlo téměř ke zhruba 90% míře obnově parku moderními vozy. Už v roce 2018 plánovalo toto zhruba 270tisícové město ležící přibližně 200 km jihovýchodně pod Kyjevem pořízení 20 trolejbusů, ale nenašlo na ně peníze.



Na konečné na pravém břehu řeky Dněpr se dne 23. srpna 2021 ocitl jeden z Bogdanů T70117 ve zbarvení typickém poslední léta pro Kremenčuk. (foto: Aleksej Stacjuk)

Dalších 100 km jihovýchodně od Čerkas vzdušnou čarou leží vzdálený 225tisícový **Kremenčuk**. Ten jako první město na Ukrajině kompletně obnovil svůj park trolejbusů moderními vozidly a nyní má 67 vozů značek BKM, LAZ a Bogdan. Jako poslední přišly parciální Belkommunmaše dodané v roce 2020 přes dealera BKM-Ukraina. Několik málo vozů už ale není schopno provozu a další už budou brzy na hranici plánované životnosti, a tak chtěl Kremenčuk v nákupu trolejbusů pokračovat. Díky úvěru EBRD v rámci v úvodu zmíněného projektu měl získat nejen 10 nových trolejbusů, ale také si mínil postavit novou trolejbusovou trať ve čtvrti Krjukiv, která leží na pravém břehu Dněpru, zatímco většina čtvrtí Kremenčuku leží na levém břehu. V Krjukivu už kdysi trolejbusová trať vybudována byla (otevřena roku 1974), ale nebylo ji možné napojit po mostě přes řeku Dněpr na ostatní trolejbusovou síť města a po pár letech provozu byla tato trať nakonec zavřena. Trolejbusy se sice do Krjukova v roce 2020 vrátily, ale pouze v bateriovém módu, nicméně zajíždějí až na jihozápadní okraj této čtvrti (viz snímek výše). De facto by plánovaná stavba v Krjukově znamenala obnovu kdysi existující trolejbusové trati.

Na nové trolejbusy se velmi těšili v **Bile Cerkvi**, která leží jihozápadně od Kyjeva. Toto město provozující 25 trolejbusů asi nejvíce vešlo u dopravních fanoušků ve známost díky 4 ojetinám Ikarus 280.94, které získalo od Budapešti v roce 2016. Na poli obnovy novými vozidly se Bila Cerkva snažila dosud využít městské peníze, nicméně kromě vozu Dnipro-T103 pořízeného roku 2019 se za poslední dekádu nezmohla na žádná další nová vozidla. Poslední významnou koupi představovalo 6 vozů MAZ-ETON T103 z roku 2011. EBRD Bile Cerkvi mínila poskytnout prostředky na 25 nových vozů, takže by došlo nejen ke 100% vyřazení starých vozidel, ale i mírnému posílení parku.

Melitopol, druhé největší město Záporožské oblasti, mělo získat 10 elektrobusů s 5 dobíjecími

stanicemi. Kromě toho město na letošek vydělilo 10 mil. UAH (cca 7,5 mil. Kč) na nákup ojetých autobusů z Evropské unie, jmenovitě se skloňovalo Německo.

Dovršit modernizaci trolejbusového parku do úrovně 100 % měl v úmyslu **Chmel'nyckyj**. Ten sice k dnešnímu dni disponuje už 31 Bogdany T70117 z let 2015 až 2019, 2 Bogdany T60111 z roku 2008 a 2 Elektrony T19101 z roku 2014, „ostudu" mu ale nadále dělá 57 nemoderních či rovnou zastaralých nebo přestárlých vozů, většinou značky ZiU. EBRD měla tento problém vyřešit zafinancováním 60 nových trolejbusů.



Jeden ze dvou chmel'nyckých Elektronů T19101 na snímku z poloviny srpna 2021. (foto: Aleksandr Tarasov)

Modernizaci trolejbusového parku chtěl dokončit i **Černihiv**, který měl získat od EBRD prostředky na nákup 40 trolejbusů. Na počátku války toto severoukrajinské město evidovalo okolo 90 trolejbusů, z toho 37 typu Etalon T12110 «Barvinok» z let 2012 až 2019, 1 vůz typu T12120 «Barvinok» z roku 2020, 2 vozy LAZ E183D1 z roku 2008 a 3 vozy Etalon-BKM 321 z let 2011 a 2012. Cílem bylo vyřadit početnou flotilu Jumzů T2 z počátku tohoto milénia, popřípadě 90. let, ZiUčka různých typů a některé neprovozní kusy z moderních řad zmíněných výše.



Snímek jednoho z Barvinoků pořízený v létě 2021. (foto: Aleksandr Tarasov)

Pro letošek byl oznámen nákup pouhých pěti vozů, které měla dle dostupných údajů financovat ještě městská kasa. Očekávání podpisu smlouvy s vybraným dodavatelem bylo plánováno na květen 2022. Pokud by se tento nákup a nákup vozů s pomocí úvěru EBRD uskutečnily, měl by Černihiv sice obnoveno 100 % parku, zároveň by ale nadále udržoval o zhruba 20 vozů více, než kolik reálně potřebuje: před válkou totiž vyjíždělo v pracovní dny na černihivské linky okolo 56 vozů a nějaké vážně míněné investice do stavby nových trolejbusových tratích nebyly v místních médiích v posledních letech zmiňovány.



Tramvaj pro Kamjanske na snímku z roku 2020. (foto: sobitie.com.ua)

Město **Kamjanske** se od roku 2020 těšilo z příchodu ex-pražských Tater T6A5. Ty se ve městě hned uchytily a těšily se mezi cestujícími oblibě. Zatím jich Kamjanske získalo 8 a předpokladem bylo pořídit si ještě minimálně další tři vozy, nicméně charkovská vozovna, kde se tramvaje pro Kamjanske opravovaly, se stala terčem bombardování. Díky EBRD se mělo Kamjanske těšit i z příchodu 10 nových tramvají.

Url: Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině – část III.