

Mezi Saratovem a Engelsem mají opět jezdit trolejbusy. Tentokrát parciální

24.08 2020 17:47, Vít Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

V roce 2004 přestaly mezi Engelsem (227 tisíc obyvatel) a Saratovem (838 tisíc obyvatel), které dělí řeka Volha, jezdit trolejbusy. Stalo se tak poté, co byly v březnu onoho roku na Saratovském mostě zjištěny problémy se stabilititou některých sloupů trolejového vedení. Následně byl detailně prozkoumám stav mostu, přičemž bylo zjištěno, že se nachází v havarijním stavu. Trolejbusy se na most už pak nevrátily.



Saratovský most na konci 60. let. Už v době svého otevření byl uzpůsoben pro pěší. (foto: archiv

Jevgenije Ašanina)

2 826 m dlouhý most, který byl otevřen 11. června roku 1965 (tehdy byl nejdelší v Evropě) a od 22. ledna 1966 vítal pravidelně i trolebusy, se stal po zjištění havarijního stavu předmětem několika stavebních opatření, což si s sebou neslo částečná a někdy i plná vyloučení silničního provozu (doprava byla odkláněna na tzv. nový Saratovský most, jenž je ovšem od center obou měst vzdálen více než 10 km). Nejprve došlo k odstranění trolejbusovových sloupů, které zároveň sloužily pro osvětlení mostu, a místo nich se za pár měsíců objevily světelné stožáry odlehčené konstrukce, jež měly sloužit jen dočasně. Od roku 2005 se rozběhla postupná rekonstrukce mostu, přičemž se předpokládalo, že po jejím skončení se na mostě nainstalují nové troleje. Rekonstrukce mostu skončila v roce 2014, ale na nové sloupy už trolejbusové stopy osazeny nebyly.



Saratovský most v červenci 2020. Trolejbusy na něm s cestujícími vyjely naposledy 23. března 2004. Navrátit by se sem měly se sklopenými sběrači, byť ani varianta trolejového vedení nebyla ještě úplně smetena ze stolu. (autor: VLu/Wikipedia.org)

Z jedné strany za to zřejmě mohl postupný nezájem o rozvoj trolejbusové dopravy v obou městech, které most spojuje, a z druhé pak možná znalost toho, že by měl do 20 let most tak jako tak dožít a následně být snesen a nahrazen novým, případně už jen udržován pro potřeby pěších a cyklistů. Občané obou měst se návratu trolejbusové linky č. 9 tu a tam dožadovali, avšak zůstali nevyslyšeni.

Saratovský trolejbusový park čítající momentálně více než 150 trolejbusů, z nichž je ovšem pojízdných nyní jen zhruba 100, měl loni tu čest být tím posledním, který převzal nové vozy výrobce

Trolza (jednalo se o sedm vozů, viz zde). Nyní se může těšit na příchod až 80 ex-moskevských trolejbusů, jež by se měly přidat ke stávajícím deseti, které už Moskva do Saratova předala (v Moskvě už mimochodem přežívá méně než 10 trolejbusových linek, značná část trolejbusových linek přitom byla po svém zrušení nahrazena autobusy a nikoli elektrobusy…). To ovšem nynějšímu vedení saratovské radnice nestačí a rozhodlo se, že si podá žádost o spolufinancování nových trolejbusů z federální kasy.



Tramvaj na konečné Mirnyj pěreulok. (foto: Maksim V. Fandjušin)

V plánu je pořídit až několik desítek parciálních trolejbusů na leasing, které by měly obsluhovat právě kdysi zrušenou linku č. 9 a dále by se měly uplatnit na prodloužené vnitrosaratovské lince č. 10, která má nově směřovat až do čtvrti Solněčnyj-2. Do této stále se rozvíjející čtvrti na severozápadě Saratova už byly plánovány trolejbusy před více než deseti lety, ale trať se tam dosud nepostavila. První pokus města o získání spolufinancování na 30 trolejbusů skončil ovšem v červenci 2020 neúspěchem.

Kromě toho Saratov plánuje nakoupit na leasing nové tramvaje a přeměnit většinu jedné ze stávajících tramvajových tratí na rychlodráhu (jedná se de facto o trasu linky č. 3, viz starší mapu zde). Spolu s tím ale před pár dny přišel primátor města s tím, že se zruší několik set metrů jednokolejné tramvajové trati v centru města (s konečnou Mirnyj pěreulok), kde se otáčí hned tři tramvajové linky, a konečná se posune o něco více na západ, kde bude nové obratiště. To ovšem některé místní občany nadzvedlo ze židle, neboť s tím nepočítal ani územní plán města, a ani si to stavba rychlodráhy sama o sobě nevyžaduje. Média tuto nespokojenost zaznamenala, a tak je ještě možné, že se trať podaří zachránit.

Co se sousedního, východně ležícího Engelsu týče, ten provozuje jen trolejbusovou dopravu, přičemž jeho park trolejbusů má 46 vozů. Místní síť poslední léta vůbec nevzkvétala a některé tratě byly v tomto století naopak zrušeny (aktuální stav sítě je zde), nedávný příchod 20 ex-moskevských, relativně velmi mladých ojetin nicméně dává tušit, že by to nemuselo být v Engelsu v dalších letech s trolejbusy úplně špatné. Návrat meziměstské linky by navíc mohl být pro místní trolejbusovou dopravu ještě větším impulsem.

Vlk se nažral a koza celá nezůstala

Osud Trolzy, která ve městě sídlí, stále zůstává nejasný. Letošní soud o jejím krachu měl zajímavé dějství, když za ručitele všech jejích kontraktů byl označen její distributor, společnost Trolza-Market, a samotná Trolza, celým názvem ZAO «Trolza», coby přímý nástupce Zavoda imeni Urickogo zůstala mimo hlavní dění. Soud na počátku srpna 2020 rozhodl o úpadku Trolzy-Market, což potěšilo alespoň některé z dosud neuspokojených věřitelů. Protože majetkové provázání Trolzy a Trolzy-Market bylo mimimální, soud Trolzu do likvidace neposlal. To ovšem nic nezměnilo na již námi několikrát vysloveném faktu, že je Trolza polomrtvou firmou, která jen pronajímá své nemovitosti PK „TS“. Ostatně 18. června 2020 saratovský ministr průmyslu a energetiky, Andrej Archipov, potvrdil, že Trolza, mající nyní už jen desítku lidí, přerušila svou průmyslovou činnost a v jejích prostorách působí nový investor, PK „TS“. Ten již zahájil výrobu nových trolejbusů pro Omsk (33 ks, viz zde) a podle posledních zpráv se v Englesu chystá spustit výrobu tramvajových skříní. Ostatně není bez zajímavosti, že s projektem saratovské rychlodráhy byla skloňována právě společnost PK „TS“…

Poděkování: M. V. Fandjušin

Url: Mezi Saratovem a Engelsem mají opět jezdit trolejbusy. Tentokrát parciální