


# Stavropol chce 40 nových trolejbusů

13.08 2020 20:13, Vít Hinčica, Trolejbusy

Město Stavropol ležící na jihozápadě Ruska v Severokavkazském federálním okruhu podalo tento měsíc žádost o účast v programu obměny vozového parku veřejné dopravy v rámci federálního projektu „Bezpečné a kvalitní pozemní komunikace“, který běží od roku 2019 do roku 2024 pod vedením ruského ministra dopravy Jevgenije Ditricha.

Pokud bude účast schválena, měl by Stavropol, ve kterém trolejbusy jezdí už od 1. srpna 1964, získat spolufinancování z federálního rozpočtu na 40 nových trolejbusů, a to ve výši více než poloviny hodnoty nových vozů. Nové trolejbusy by měly být vybaveny bateriemi umožňujícími vozidlům autonomní dojezd do 30 km.

Stavropol momentálně pro přepravu cestujících disponuje 63 vozy, které jsou všechny v provozu. Stáří vozového parku je méně než 15 let, protože všechny trolejbusy pocházejí už z tohoto století. Hlavním zástupcem v tomto 63členném parku je typ BTZ-52764R, který vyráběl Baškirskij trollejbusnyj zavod z Ufy, jehož faktickým pokračovatelem je dnes UTTZ. Stavropol je s 54 evidovanými vozy zároveň hlavním provozvatelem tohoto typu, kterého se vyrobilo jen okolo 90 ks. Kromě „bétézetek“ jezdí po městě ještě vozy ZiU-682G ve třech modifikacích, v celkovém počtu 9 ks. Mimo to ještě existují dva vozy ZiU, které jsou služební.




Momentka z roku 2006. (foto: Oleg Černikov)

Ačkoli by se při pohledu na průměrné stáří trolejbusů mohlo zdát, že je situace místního provozu, jehož otevření bylo připravováno už od roku 1958, na ruské poměry ideální, není tomu tak a ještě před pár měsíci radnice veřejně projednávala zrušení trolejbusové dopravy, jež generuje dlouhodobě ztráty.

Oproti roku 1992, kdy byl provoz s 12 linkami, z toho jednou zrychlenou, na vrcholu, je dnes místním občanům k dispozi 6 linek, na které bylo před nástupem koronakrize v pracovní dny vypravováno 56 vozů a o víkendech a svátcích o zhruba polovinu až třetinu vozů méně. Ještě v roce 2015 měl park evidovat 120 trolejbusů, zatímco dnes je stav parku poloviční (plánek sítě z roku 2016 je zde).

Argumenty, proč zrušit trolejbusy, loni na podzim přednesl předseda stavropolské městské komise pro majetek, hospodářský rozvoj, obchod a investice, Gennadij Tiščenko. Ten pro místní elektronické médium „Argumenty i fakty“ uvedl toto:

*„Trolejbus převáží méně než 3 % občanů, dokonce jej téměř nevyužívají ani babičky a doprava jezdí poloprázdná. Zachování stávajících šesti linek vyžaduje spoustu peněz, nemluvě o rozšíření tras, nákupu nového vozového parku nebo generální opravě starého. Nejsem proti veřejné dopravě, ale proč nekupovat autobusy na plynový motor místo trolejbusů? Nepotřebují dráty, je možné je pustit do nových oblastí. Autobus stojí 8–10 milionů rublů a trolejbus – od 14 milionů rublů. Jejich průměrné náklady na kilometr jsou také nižší. Kromě toho se řidiči autobusů snadněji zaučují a samotná doprava je levnější z hlediska údržby. Pokud bude síť pro přepravu cestujících uvedena do pořádku, bude veřejná doprava pohodlnější a bude méně dopravních zácp. Trolejbus je dnes*

*irelevantní a neúčinný.“*

Není to ovšem poprvé, co bylo zrušení trolejbusů navrhováno, naopak se skloňovalo v tomto století hned několikrát a některá tamní média už svého času psala o tom, že trolejbusy zachráněny nebudou. Za špatným finančním stavem trolejbusové dopravy, kterou je nutné značně dotovat, ovšem není jen zastaralost infrastruktury, po které nemohou jet trolejbusy rychle, ale i špatné řízení místního dopravního podniku, který byl opakovaně kritizován například za to, že večer kolem sedmé hodiny, kdy se lidé ještě vracejí z práce, trolejbusy zatahoval do vozovny místo toho, aby se tuto poptávku pokusil uspokojit. Taktéž není jasné, proč bylo nutné některé trolejbusové linky rušit (v jednom roce zmizely najednou čtyři), ostatně populace ve městě setrvale roste (v roce 2000 žilo ve městě přes 355 tisíc obyvatel, dnes už přes 450 tisíc) a vozový park byl udržován poměrně uspokojivě. Každopádně pokud by ke zrušení trolejbusů došlo, lidem by jako okamžitá alternativa zůstaly už jen maršrutky – ty sice bývají v Rusku oproti trolejbusům plahočícím se pod starými trolejemi tradičně rychlejší a co do zastávek flexibilní, nicméně komfortem, bezpečností a čistotou za trolejbusy obvykle zaostávají a někdy bývají i o něco dražší. Proto nápad na zrušení trolejbusů řadu místních občanů zvedl ze židle a radnici, která sama v minulosti maršrutky pro jejich nedostatky kritizovala, se ozvali. V médiích se dokonce objevilo obvinění, že cílem zrušení trolejbusů má být získání pozemku po vozovně ležící u centra, na který si udělali zálusk developeři.

Radnice nakonec ve spolupráci se Stavropolským krajem dala trolejbusům šanci a neduhy místního provozu se pokusí řešit právě příchodem parciálních trolejbusů. Pochopitelně by bylo nejlepší, kdyby se město snažilo zároveň alespoň nejkritičtější body sítě zmodernizovat „v evropském střihu“, aby nebylo za pár let tam, kde je nyní, každopádně i aktuální snahu získat nová vozidla možno vzhledem k dosavadnímu vývoji považovat za nečekaný úspěch odpůrců rušení provozu. Jako zajímavost dodejme, že sama radnice Stavropolu na svém webovém portálu zveřejnila fotografii interiéru trolejbusu Admiral společnosti PK „TS“. Takto moderní vozidlo by pochopitelně znamenalo pro místní trolejbusový provoz velkou vzpruhu a naději na lepší časy. Dočká se jich?

*Poděkování za spolupráci: Oleg Černikov*

Url: Stavropol chce 40 nových trolejbusů