



Trolejbusům a tramvajím se v Chabarovsku nedaří

15.09 2017 07:48, Redakce, Nezařazené

Ve městě Chabarovsk ležícím na Dálném východě vystavěli s příchodem 21. století nové trolejbusové tratě, jenže dnes po nich téměř nic nejezdí. Stav místní tramvajové sítě také není zářivý.

Provozovatel obou těchto druhů MHD dokonce před nedávnem vyhlásil bankrot. Jaký bude další osud tamní ekologické dopravy?

Krátce k historii trolejbusů

Jedním z prvních vážných dokumentů ve věci budování nového druhu dopravy bylo rozhodnutí městského výkonného výboru № 1 94 o vyhrazení pozemku na výstavbu trolejbusové vozovny datované rokem 1962. Výstavba vozovny stejně jako první trati mezi Komsomolským náměstím a letištěm byla zahájena roku 1968.



Tento a další snímky zachycují trolejbusy u náměstí Lenina.









Trolejbusová trať na Leningradské ulici má využití téměř nulové.





Konečná Aeroport - výstupní zastávka. Trolejbus přijel z centra z levé strany.



Konečná Aeroport - pohled od výstupní zastávky směrem k nástupní.



Konečná Aeroport - nástupní zastávka (po projetí obloukem).



Konečná Aeroport - pohled od nástupní zastávky. Trolejbusy dvakrát zahnou doleva a vracejí se do centra.



Pohled na přednádražní prostor. Trolejbusy se u něj obracely díky protáhlé blokové smyčce, na snímku není trolejové vedení vidět, ale nachází se v levé části snímku za jehličnany vzadu. Tramvajové obratiště jde zahlédnout jen s velkým úsilím a nalezneme jej v pravém horním kvadrantu snímku. Kvůli široké silnici jsou tramvaje z nádraží dostupné jen díky podchodu.

Chabarovské trolejbusy začaly jezdit 17. ledna 1975. V dalších letech vznikla při okraji centra nevelká jednotopá trať směřující k oděvnímu domu. Tato jednotopá trať vedená po ulicích Siněl'nikova, Kim Ju Čena, Moskovskaja a Karla Marksa de facto plnila funkci nácestné smyčky, byť tedy obepínala několik bloků domů. Nebyla ovšem využívána dlouho a stala se technickou, přičemž vozy s cestujícími na ni vyjíždějí jen ve sváteční dny, kdy je centrum města dopravě uzavřeno, nebo v případě nutnosti v zimě, když závěje a ledová krusta neumožní trolejbusům výstup po Ševčenkově ulici na Komsomolské náměstí (pro starší mapu vizte [zde](#)).

Od konce 20. století byly budovány nové úseky, díky kterým byly zřízeny nové linky, přičemž jedna z nich propojila letiště s nádražím (č. 2; v roce 2008 uzavřena kvůli nerentabilitě a rostoucí konkurenci ze strany maršrutek, od 17. 11. 2014 opět v provozu, od 12. 12. 2016 natrvalo zrušená), druhá Komsomolské náměstí s Prvním mikrorajonem (č. 3; zrušena 14. 9. 2013), třetí byla zavedena na trase letiště - Sudoverf' (č. 4; ukončila provoz od 23. 11. 2010, v pozdější době obnovena) a poslední na trase nádraží - Sudoverf' (č. 5; zrušena 12. 12. 2016, od 16. 12. obnovena). V roce 2008 bylo plánováno, že do roku 2011 dojde k rozšíření sítě do Severního mikrorajónu, nicméně světová krize plány stopla. Délka sítě se tedy na konci roku 2004 zastavila na hodnotě 51,201 km.

Od listopadu 2014 byl změněn pohyb trolejbusů z Leningradské ulice na přednádražní náměstí, když trolejbusy začaly jezdit po tamní blokové smyčce klasicky proti směru hodinových ručiček, zatímco do té doby jezdily k nádraží po směru hodinových ručiček, takže se trolejbusové stopy při vjezdu na blokovou smyčku křížily, nicméně dnes je provoz v této části sítě minimální.

Dnes jezdí ve městě tři linky, jen jedna celý den, a to ta nejstarší od Komsomolského náměstí

k letišti, tedy č. 1. Ostatní dvě, č. 4 a 5, jezdí jen ráno, a to zřejmě jen 1x až 2x denně. Záměrně píšeme „zřejmě“, protože informovanost v této problematice je bídná a je třeba věřit tomu, co sdělili zaměstnanci podniku. Jízdní řády jsou na zastávkách často staré, nikdo se je neobtěžuje měnit, tudíž cestující, který vidí trolej a nezná místní poměry, může na trolejbus čekat i celou věčnost a nedočká se. Pouze na linku č. 1 se dá spolehnout, neboť jezdí od rána do pozdního večera velmi často (ve špičce i co 4 až 5 minut), a tak v jejím případě případná zastaralost vyvěšených jízdních řádů příliš nevadí. Sledovat místní MHD je možné [zde](#).

Každopádně shrnutí je takové, že někdo asi při projektování nových trolejbusových tratí nemyslel, když jsou na ně dnes vypravovány jen jeden či dva spoje, které můžeme označit za čistě „udržovací“. Trolejbusový park byl dlouhou dobu obnovován minimálně a dnes (polovina srpna 2017) je v něm provozních už jen 38 ks vozů. Chabarovsk letos s příchodem léta odmítl převzít z Blagověščensku, kde loni trolejbusy po 37 letech provozu zrušili, bezplatně nabízená vozidla s tím, že z nich není co vytěžit, sám ovšem v dalších nákupech nepokračuje. Dopravce zato postupně navyšuje jízdné, v trolejbusech a tramvajích dokonce od poloviny srpna 2017 vyžaduje po 20:00 vyšší cenu jízdného: 30 rublů namísto obvyklých 24, a to je i na ruské poměry dost.

Stručně k historii tramvajové dopravy

První iniciativa na zavedení tramvají do ulic města pochází již z roku 1901, kdy místní obchodní dům „Tifontaj i Ko“ kontaktoval radnici s návrhem, aby byla postavena koňka, avšak s tím, že si sám coby provozovatel stanoví tarify jízdného, což zástupce radnice uvedlo do rozpaků. Městská pokladna ovšem byla tak jako tak prázdná.

V roce 1938 měl Chabarovsk okolo 200 tisíc obyvatel. V souladu s opatřením č. 849 z 5. října 1938 byla úředně schválena výstavba tramvajové trati v 9,4 km dlouhé trase Turgeněva – Seryševa – Privokzal'naja pl. – Stacionnaja ul. – Nikolajevskaja ul. – ul. Lenina – ul. Turgeněva. Druhá světová válka se tomuto plánu ale postavila do cesty.

V roce 1953 začala být stavěna, už v jiné trase, první tramvajová trať a vozovna č. 1. Kvůli nedostatku pracovních sil byli na práce povolávání dobrovolníci. Tramvaj se v té době jevila jako nezbytnost, autobusová doprava totiž byla rozvinutá minimálně a město přitom připomínalo jedno velké staveniště, které bylo třeba v dohledné době adekvátně obsloužit.

V roce 1956 byl v Chabarovsku oznámen nábor posluchačů na novou učební specializaci – řidič tramvaje. Výuka první skupiny probíhala ve Vladivostoku, kde tramvaje jezdily už několik desítek let. Dne 27. října 1956 byl podepsán příkaz č. 1. „O uvedení chabarovské tramvaje do provozu a obsazení pracovních pozic“. Podnik v daném roce disponoval 7 vozy typu KTM-1 a 5 ks MTV-82. Délka první trati byla více než 15 km a směřovala od vlakového nádraží na jih k Chimfarmzavodu. Tramvaje na ní začaly jezdit 5. listopadu 1956.



U nádraží.



Na konečné Chimfarmzavod.



Na konečné Chimfarmzavod.





Výsypný vůz BTK-09A (rok výroby 1993).



Na konečné Chimfarmzavod.





Tento a další tři snímky byly pořízeny u zastávky MŽK.





Interval tramvají není moc častý, nicméně tento jízdní řád, podobně jako mnohé další ve městě, je už neplatný.



I tento jízdní řád už je dnes nepoužitelný, což ale návštěvník města nemůže vědět.



Na ulici Karla Marxe.

V roce 1957 byly zavedeny linky č. 1 Železnodorožnyj vokzal - Chimfarmzavod a č. 2, která namísto k Chimfarmzavodu jezdila po jednokolejně (později zdvoukolejňené) větvi do Ruberoidnogo zavoda.

V roce 1958 byla uvedena do provozu linka č. 5 Železnodorožnyj vokzal - 38-ja škola, která byla roku 1959 prodloužena do Mjasokombinata a roku 1960 do osady Kirova na samotném severu města.

V roce 1967 byla zprovozněna linka č. 6 Železnodorožnyj vokzal – ul. Lazo a roku 1973 byla v Krasnoflotskom rajoně na severu města, při trati vedené do osady Kirova, otevřena druhá vozovna.



Tramvaje typu RVZ-6M2, který vyráběl proslulý Rižskij vagonostrojitělnyj zavod, dodnes v Chabarovsku jezdí.





Konečná Posjolok Kirova.





Při cestě z konečné Pos. Kirova do centra.





Odbočka do druhé vozovny na třech snímcích.





Trať v severní části města.





Nedaleko nádraží.



Nedaleko nádraží.

Podnik spravující tramvaje byl díky zavedení trolejbusové dopravy ve městě dne 1. 1. 1975 přejmenován z Upravlenije Chabarovskogo tramvaja (do roku 1958 se jmenoval Direkcija strojaščichsja tramvajnych sooruzenij) na Chabarovskoje tramvajno-trolejbusnoje upravlenije a v roce 2004 se pak jeho název zkrátil o první slovo. Každopádně jak název napovídá, podnik spravoval a spravuje oba druhé elektrické dopravy. V roce 2015 vyhlásil bankrot, nicméně v činnosti pokračuje dále, i když byl nucen nejen škrtnat trolejbusové, ale i tramvajové spoje. Roku 1979 bylo do rozvoje tramvajových tratí investováno naposledy.

Město se v současnosti snaží nakupovat nová tramvajová vozidla, nicméně vozový park je v průměru stále starý. Většina tramvajů je polepená reklamami, ať už celovozovými, nebo interiérovými, tudíž nejde z okna téměř nic pěkně vidět, nehledě pak na četné pozůstatky po stržených reklamách a různých inzerátech a oznámeních. Hlavně je pak infrastruktura v nedobrému stavu, navzdory snaze ji udržovat, a informovanost podobně jako u trolejbusů špatná. Aktuální jízdní řády jsou jen na vybraných zastávkách.

Kdyby se měla úroveň služeb hodnotit jako ve škole, řada cestujících by provozovateli trolejbusů a tramvajů zřejmě neváhala udělit pomyslnou „kouli“. Nicméně je třeba mít na paměti, že konkurence ze strany maršrutek a také i autobusů je silná. Jestli se tento divoký trh bez jasné koncepce městu, které dává privátním dopravcům maršrutek a autobusů licence na obsluhu městských linek (a tedy je za tuto konkurenci nemálo zodpovědné), vyplácí, je otázkou.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Trolejbusům a tramvajům se v Chabarovsku nedaří](#)