



Pohnutý osud tramvajové a trolejbusové dopravy ve Vladivostoku

26.09 2017 12:05, Redakce, Nezařazené

V obratném rušení tramvajových a trolejbusových tratí nasbíral za poslední léta velké zkušenosti ruský Vladivostok. V něm totiž stihli v tomto miléniu zrušit, co se dalo, až jim z původních sítí skoro nic nezbylo.

Trolejbusy

Vladivostok se může pochlubit jednou z nejvýchodnějších a nejižnějších trolejbusových sítí v Rusku (východněji už je jen Chabarovsk a jižněji už je jen Machačkala), i když by se hodilo dodat slovo „zatím“. V provozu je vladivostocká síť (viz [stav](#) k dubnu roku 2013), budovaná od roku 1964, od 29. ledna 1965, kdy byla otevřena první linka CPKiO (dnes Pokrovskij Park) – Rybak (dnes Postyševa, vedle trolejbusové vozovny). Mnohem později pak byla tato linka prodloužena dále na sever na konečnou Čajka (dnes 14-ij kilometr). Nedlouho po zprovoznění první linky byla otevřena i linka č. 2 vedená v trase CPKiO – ulice Bagrationa a později prodloužená do centra města, jmenovitě na ulici Fokina, a později, roku 1982, na své opačné straně k závodu Varjad. V roce 1977 byla otevřena větev k lanovce, kterou začala obsluhovat linka č. 4 Funikuljor – Bagrationa, která se v 80. letech rovněž prodloužila k závodu Varjad. V roce 1982 byla také otevřena linka č. 5 Avtovokzal – zavod Varjad.

Ke 125 letům města Vladivostok byla dne 2. července 1985 slavnostně otevřena dlouhá trolejbusová trať směřující na severně ležící konečnou Okeanskaja umístěnou daleko od centra města. Na trať postupně zamířily linky č. 6 Pokrovskij Park – Okeanskaja (později jezdila až z konečné Fokina) a, už v 90. letech, č. 7 Universam – Okeanskaja (kratší verze linky č. 6 jezdící jen v severní části města). Roku 1991, kdy se rozpadl SSSR, bylo ve městě provozováno 6 [trolejbusových linek](#), mezi nimi zatím i nezmíněná linka č. 3 Fokina – fabrika Zarja (fabrika Zarja je při cestě vedoucí ke konečné Okeanskaja).



Tento a další snímek jsou z konečné Avtovokzal.







Jeden ze tří pořízených vozů BM3-5298.01 na smyčce Avtovokzal (ev. č. 257, r. v. 2012). Další dva stojí ve vozovně, první, ev. č. 256, od loňského roku (r. v. 2012), druhý, ev. č. 258, (r. v. 2016) také, přičemž do provozu z cestujícími ani po 9 měsících od svého dodání vůbec nezasáhl. Výrobce trolejbusů je ruský podnik Trans-Al'fa.





Na zastávce Sportkompleks Voschod.

V roce 1998 byla prodloužena trolejbusová trať od lanovky po ulici Suchanova s vyústěním na Okeanskij prospekt u obchodního domu Izumrud a při té příležitosti byla zřízena linka č. 4a zavod Varjad - Funikuljor - magazin Izumrud. V roce 1998 byla otevřena ještě linka č. 8 Čajka - Funikjolor - magazin Izumrud.

V roce 1999 se podařilo otevřít nový úsek od zastávky bol'nica Rybakov do Kliničeskaj bol'nicy a na něj byly puštěny nové linky 10 Fokina - Kliničeskaja bol'nica a 11 Avtovokzal - Kliničeskaja bol'nica. Kromě toho se ještě v roce 1999 podařilo otevřít krátkou linku 12 Universam - Kliničeskaja bol'nica, která však jen dočasně nahradila linku č. 11 kvůli tomu, že trolejbusy nejezdily k autobusovému nádraží po ulici Russkoj kvůli rekonstrukci vodovodu. V roce 2002 se však linka č. 12 vrátila jako pokusná, když jezdila v mnohem delší trase Funikjolor - Kliničeskaja bol'nica, ale jen krátkou chvíli. V roce 1999 tedy vladivostocká trolejbusová síť kulminovala, když celková délka tratí přesahovala 45 km.

Nicméně kvůli podfinancování a tím způsobenému silnému opotřebení vozového parku, ze kterého postupně mizela provozuschopná vozidla, a také kvůli silné konkurenci ze strany autobusů (maršrutky nejsou ve městě překvapivě tak silné jako v jiných ruských městech) začaly trolejbusy ve městě mizet, a to nejednou při příležitosti nějaké rekonstrukce silniční komunikace, kde se asi spoléhalo na pravidlo „sejde z očí, sejde z mysli.“ Jako první přišla na řadu linka č. 1 Pokrovskij Park - Čajka, která se ukončila ještě před nástupem nového století, i když později byla na nějakou dobu obnovena. V roce 2000 skončily linky č. 4a a 8, což vedlo i k následnému odstranění trolejí na úseku Funikjolor - magazin Izumrud, oficiálně kvůli překročení normami přípustného sklonu, který trolejbusy při klesání do centra zdolávaly, ačkoli tam klesání není nijak extrémní. Linka č. 8 po nějakou dobu sice ještě působila v trase Čajka - Funikjolor, ale vzkršení nemělo dlouhého trvání.



Snímky z konečné závod Varjad.











V roce 2002 byla trolejbusová doprava vyloučena z ulice Fokina, a tak se musela tamní bloková smyčka přestěhovat na Semjonovskuju ploščad', která byla „prakticky hned rohem“, přičemž trolej z ulice Fokina trolej zmizela. Rozhodnutím tehdejšího starosty pak linky č. 2, 3, 6 a 10 začaly jezdit jen Pokrovskovo parka. V témže roce linka č. 2 skončila. V roce 2003 byla trolej na Semjonovskuju ploščad' navracena, a s ní se vrátila i linka č. 10. Linka č. 3 Pokrovskij park - fabrika Zarja ale byla v témže roce zrušena, později však byla ještě obnovena, avšak jen coby doplňková (nejezdila celoročně).

Roku 2005 se linka č. 10 opět stáhla ze Semjonovskoj Ploščadi do Pokrovskogo Parka a dalšího roku už se rovnou zavřela, následkem čehož se až do úrovně konečné Pokrovskij Park trolej částečně

nesla. V říjnu 2008 se sice zcela obnovila, avšak zřejmě jen v rámci naplánovaných trolejbusových exkurzí pod hlavičkou sociálních programů, trolejbusy se totiž na náměstí v pravidelném provozu už nikdy neukázaly.

Mezi léty 2004 až 2005 se v oblasti autobusového nádraží stavěla trať po ulicích Jenisejskoj a Kirov, kterou měly začít využívat prodloužené linky č. 5 a 11, jenže trať se nedostavěla a obě linky, které jako jediné do dnešních dnů přežily, tak vykazují trasy o poměrně nevýznamných délkách.

Na jaře 2009 se v rajóně Čajka rekonstruovala federální silniční komunikace Vladivostok - Chabarovsk, což vedlo k tomu, že se z bezpečnostních důvodů na tamní smyčce obrat trolejbusů zakázal. Ačkoli smyčka byla zachována, obrat na ní byl povolen jen ve výjimečných případech. Smyčka však byla později stejně sнесena. Pravidelný provoz linky č. 1 a také občasné působí linky 9 Čajka - Universam, které smyčku využívaly, byl ukončen.

Dne 24. dubna 2009 byly na schůzi pracovníků podniku Električeskij transport, který provozuje tramvaje a trolejbusy, tlumočeny plány města na uzavření tramvajové dopravy ve městě a její náhradě trolejbusy, což by se stalo poté, až by se nakoupila nová trolejbusová vozidla. V té době přežívaly už jen tramvajové linky č. 4 a 7. Jenže trolejbusy nikoho nahrazovaly nemusely, v jejich rušení se totiž také pokračovalo.

V souvislosti s pokračující rekonstrukcí federální silniční komunikace Vladivostok - Chabarovsk byla od 12. března 2010 zkrácena trasa linky č. 6, která namísto konečné Okeanskaja jezdila jen k botanické zahradě (stav sítě v onom momentě je zachycen [zde](#)). Po dokončení rekonstrukce bylo slibováno nejen navrácení této linky na Okeanskuju, ale i její prodloužení severovýchodním směrem do Sacharnogo ključa. Dne 19. srpna 2010 ale přestaly trolejbusy linky č. 6 jezdit, 12. září 2010 se vrátily alespoň do úrovně zastávky Sedanka, ale 14. září už opět linka č. 6 nejezdila a od té doby se už na pravidelnou scénu ani nikdy více nevrátila. Těmito změnami byla zasažena i linka č. 7, jejíž život byl nakonec také ukončen.



Snímky z úseku bol'nica Rybakov - Kliničeskaja bol'nica, na němž byl provoz od 14. srpna t. r. kvůli opravě inženýrských sítí přerušen.











Ještě v létě, ve dnech 21. až 22. července 2010, byla po ukončení provozu linky č. 4 snesena trolej na větví k lanovce.

Dne 15. listopadu 2010 přestala jezdit linka č. 3 Pokrovskij park – fabrika Zarja, stalo se tak při příležitosti opravy mostu přes Vtoruju rečku. Přerušení trolejí ale vedlo k tomu, že trolejbusy z linek č. 5 a 11 nemohly jezdit do vozovny vlastní silou, a teprve 14. prosince 2012 došlo k obnově napojení vozovny.

Od té doby tedy, jak již bylo řečeno, jezdí ve městě jen 2 linky, a to čísel 5 a 11, první se špičkovým intervalem 10 minut a druhá se špičkovým intervalem 5 minut. Obě jezdí zhruba od 6.00 a končí před 22.00. Kvůli krátké trase obou linek je potřeba ve špičce jen 4, resp. 6 trolejbusů. Až na výjimky je v celém Vladivostoku trolej snesena, avšak snad jako památka se ještě na některých sloupech nacházejí neodstraněné výložníky (titulní snímek je ze zrušené trati k lanovce).

Jedinou dobrou zprávou posledních let tak bylo pořízení tří trolejbusů BM3-5298.01-50 „Avangard“, jenže dva vozy nejezdí, přičemž jeden z nich do provozu od svého dodání na konci loňského roku vůbec nezasáhl. Z 18 vozidel určených pro přepravu cestujících bylo na konci srpna 2017 provozuschopných jen 14. K dispozici bylo i jedno služební vozidlo, ovšem také neprovozní.

Je tedy otázkou, jak dlouho má takovýto provoz na de facto jedné trati s jednou větví k nemocnici a druhou k vozovně (ta je manipulační), smysl.

Tramvaje

Vladivostocký tramvajový systém je nejstarším v asijské části Ruska. Stejně jako v případě trolejbusů i zde se hodí dodat „zatím“.

První tramvajová trať Vokzal – Lugovaja, která od nádraží, tažená podél nábřeží mořského zálivu Zolotoj Rog (ne bezprostředně u něj, ale nedaleko), směřovala na východ, začala být stavěna dne 23. června 1908 belgickou společností, která vyhrála výběrové řízení vypsané městským zastupitelstvem.

Práce se poněkud táhly, a tak první tramvaj vyjela na lince č. 1 až 9. října 1912. Obsluhu zajišťovalo nejprve pět vozů dřevěné konstrukce vyrobených v Belgii. První vozovna byla postavena na konečné Lugovaja a zavřena byla teprve až na konci 20. století.

V letech 1915–1917 byla postavena trať Vokzal – Pervaja Rečka, přičemž na její druhé zmíněné konečné byla postavena další vozovna, která se však rovněž do dnešních dnů nedochovala. Síť tak dosáhla délky 11 km a obsluhu na ní zajišťovalo už 14 vozů.



U zastávky Lugovaja, kde byla v minulosti také smyčka (dnes mají přednost automobily).



U zastávky Sportivanaja.



Tamtéž.



Mezi zastávkami Lugovaja a Sportivnaja.



Tamtěž.



Směrem ke konečné Sachalinskaja (3x).





Nedaleko vozovny.



Vozovna a okolí. (5x)









Snímky z konečné Sachalinskaja.











Tento nekvalitní snímek zachycuje to, co zbylo po nácestné smyčce Stadion.

Během dalších let byly belgické tramvaje nejprve nahrazeny vyřazenými vozy z Charkova. Poté se měly ve Vladivostoku objevit tramvaje s českou výzbrojí Škoda, podle které také byly pojmenovány (plzeňská Škodovka už od počátku 20. let dodávala elektrické výzbroje pro tramvaje nejen tuzemským, ale i zahraničním zákazníkům). Tyto tramvaje měly mít slabé brzdy, a tak v místním kopcovitém terénu docházelo k několika nehodám. Snaha nalézt k těmto tramvajím v archivu místního DP skončila neúspěchem, protože seznam vozů z toho období již neexistuje.

V roce 1934 byla zahájena plošná rekonstrukce sítě, během které byl nejen měněn rozchod z 1 000 mm na 1 524 mm, ale docházelo i k přeložkám tratí. Takto byly koleje přeneseny z Okeanskogo prospekta na ulici 25-go Oktjabrja (dnes Aleutskuju) a úsek ke konečné Lugovaja se přenesl z Leninskoj (dnes Svetlanskoj) na Ivanovskuju ulicu. Rovněž pak ještě došlo k prodloužení linky č. 2 od Pervoj Rečki do Rabočej Slobodki (dnes 3-ja Rabočaja).

Druhá světová válka na dlouhou dobu rozvoj tramvajové infrastruktury přerušila. Na konci 60. let byla trať z konečné Lugovaja prodloužena do dvou směrů, a to do Minnogo gorodka a Sachalinské ulice, a byly zřízeny nové tramvajové linky, a sice č. 4 Vokzal - Sachalinskaja, č. 5 Vokzal - Minnyj gorodok a č. 6 Sachalinskaja - Minnyj gorodok.

V 80. letech byla trať od konečné 3-ja Rabočaja prodloužena do městského mléčného kombinátu a spolu s tím byla zavedena linka č. 7 Vokzal - Molokozavod. V roce 1991 byla tato linka díky realizaci dalšího, tentokrát už krátkého úseku prodloužena na novou konečnou Baljaeva. V té době už nejezdila linka č. 1 (datum zrušení nevíme), jezdila však už linka č. 3 mající trasu 3-ja Rabočaja - Minnyj gorodok (datum zavedení nevíme). Je zajímavé, že konečná Minnyj gorodok byla od konečné Baljaeva nedaleko, zhruba 10 minut pěšky, ale nacházela se na druhé straně téhož kopce, tudíž k jejich vzájemnému propojení, které by umožnilo zřídit okružní linku, nedošlo. V roce 1991 dosáhla tramvajová síť své maximální délky 18,4 km a tuto si uchovávala až do roku 2009, i když mezitím došlo ke zrušení nácestných smyček při zastávkách Pervaja Rečka a Molokozavod. Mezi léty 1994-2002 dokonce byla tramvajová doprava zdarma, což tehdejší primátor města Viktor Čerepkov vysvětloval tím, že se aspoň nemusí platit za kontrolu jízdného. Tento krok pak znamenal úplnou závislost na městském rozpočtu a veškerá obnova a údržba tramvajového provozu se tedy odvíjely od toho, kolik prostředků město minilo tramvajím poslat. A těch posílalo čím dál méně...



Snímky zrušené trati vedené nad nábřežím.





V září začaly být koleje podél nábřeží likvidovány.



Od konce září 2006 tramvaje linek č. 4 a 5 začaly jezdit jen od 5 do 10 ráno. Důvod? Práce na uličních komunikacích. Nicméně to, co bylo prodáno občanům jako dočasné řešení, se od počátku října 2006 začalo považovat za řešení trvalé. V té době už několik let nejezdily linky č. 1, 2 a 3, takže hlavní zátěž byla na bedrech linek č. 6 a 7.

V roce 2007 byla demontována smyčka při zastávce Lugovaja, a tak došlo k uzavření linky č. 5, protože jezdit z Minnogo gorodka směrem k nádraží se ukázalo jako nemožné (tramvaje přes smyčku

přejížděly).

V roce 2008 se začalo proslýchat, že město má v plánu ukončit provoz linky č. 7 v souvislosti s připravovanou změnou schématu dopravní obslužnosti v centru města a převést linku č. 6 na jednokolejný provoz, aby mohla být na ulici Sportivnoj rozšířena vozovka.

V říjnu 2008 byly tehdejší starostou města předneseny plány na úplnou likvidaci tramvajové dopravy ve městě stejně jako trolejbusů, a to kvůli vysoké ceně nových vozidel oproti ceně nově pořizovaných autobusů, jejichž flotila mohla být dle slov starosty do budoucna částečně převedena na plynový pohon.

V listopadu 2008 byly lokálně opraveny některé tramvajové koleje, nicméně krátce na to, a to během jednoho týdne, došlo na jednom z opravených úseků, v okolí zastávky Někrasovkaja, ke třem vykolejením vozů, načež byly koleje na tomto úseku prohlášeny za značně opotřebované a linka č. 7 tímto byla od 4. prosince 2008 odsouzena ke svému zániku. Dne 11. prosince sice byla linka č. 7 obnovena, ale jen ve zkrácené trase od 3-ij Rabočeij ul. do ul. Baljajeva, a už pod číslem 10. Tato linka nicméně nutila cestující jedoucí v relaci centrum – východ přestupovat, a tak pochopitelně neměla velký smysl.

Oprava kolejí v okolí zmíněné zastávky Nekrasovskaja pokračovala ještě dva týdny a občané byli informováni o tom, že se linka č. 7 vrátí teprve roku 2009, ale stalo se tak už 25. prosince 2008.



Konečná Minnyj gorodok.







Jak již bylo napsáno výše v části věnované trolejbusům, objevily se dne 24. dubna 2009 zprávy o náhradě tramvají trolejbusy. S ohledem na další dějinný vývoj a zejména pak předchozí události se však jednalo spíše o jednu z dalších metod, jak „uchlácholit“ řadové zaměstnance podniku i veřejnost. V květnu 2009 se sice ještě objevily plány na propojení konečných Baljaeva a Minnyj gorodok, aby mohla být zachována tramvajová obslužnost oblastí ležících severovýchodně od centra (buť oklikou) a mohl se přitom zrušit přímý tramvajový úsek z centra po zastávku Někrasovskaja, jenže už 6. července 2009 bylo přijato rozhodnutí o uzavření tramvajové dopravy ve městě. Alternativou se navíc neměly stát trolejbusy, ale autobusy na plyn, které, jak vyplývalo ze slov prvního muže města, měly nahradit i trolejbusy. Tramvajová doprava měla zůstat zachována na krátkém 3 až 4zastávkovém úseku na nábřeží, a to aby byl „uchráněn kolorit města“, nicméně ani

tam se, jak si za chvíli povíme, nedochovala.

Snad jako by tomu osud chtěl, 26. července 2009 selhaly tramvaji při cestě od Pervoj Rečki k zastávce Dalpress brzdový systém, a ona tím vykolejila, čímž došlo k vážné dopravní nehodě. Linka č. 7 tím byla okamžitě uzavřena. Síť se tím ztenčila z 18,4 km na 10,7 km. Demontáž kolejí, po kterých jezdila linka č. 7, začala 15. srpna 2009, ale probíhala ještě v dalším roce.

Dne 8. července 2010 byl městem podepsán dokument, podle kterého mělo být od 10. července ukončeno provozování linky č. 4 Sachalinskaja - Vokzal. Rozhodnutí bylo zdůvodněno snahou zajistit bezpečnost městského silničního provozu. Zrušení linky č. 4 se pak od onoho data stalo skutečností a délka sítě se rázem propadla z 10,7 km na 5,2 km.

Dne 4. června 2011 byl kvůli stavbě kolektoru na ulici Borisenko ukončen provoz na lince č. 6. Na svém blogu starosta ujistil, že se tramvaje vrátí. Dne 22. června 2011 byl provoz na lince č. 6 opravdu obnoven, ale jen na krátkém 2,5km úseku Minnyj Gorodok - Stadion. U druhé zmíněné zastávky byla zřízena dočasná smyčka a kusá kolej pro odstavení vozů, protože vozovna na ulici Borisenko byla od tohoto úseku odříznuta a převoz vozidel byl tedy vyloučen.

Dne 9. října 2012 se vladivostocká tramvaj dočkala stého výročí. Při této příležitosti starosta informoval o tom, že město miní linku č. 6 navrátit do původní podoby. Nedlouho poté, v polovině října, ovšem Vladivostok prohrál soud s organizací Primvodokanal ve věci povinnosti této navrátit tramvajovou trať po skončení stavebních prací do původní podoby. Přerušovaný úsek tedy muselo obnovovat město, které se ale do prací opravdu pustilo, a to dne 1. února 2013, kdy tedy byly zahájeny práce na obnově tramvajové linky č. 6 do původní podoby.

Dne 2. července 2013 se linka č. 6 prodloužila ze zastávky Stadion do zastávky Borisenko s možností výstupu cestujících u vrat do vozovny. Dne 30. července 2014 byla obnovena linka č. 6 v plné délce, tj. Minnyj Gorodok - Sachalinskaja. Dne 18. července 2014 ve vysílání rádia Lemma starosta města Igor Puškarjov informoval o možném návratu tramvajové trati lemující nábřeží, neuvedl ale žádné termíny. V září 2017 se rozběhlo trhání kolejí, které na nábřeží zůstaly, čímž je jisté, že se sem tramvaje nevrátí. Místní média byla více než smutným osudem kolejí zaujata zácpami, které toto trhání zapříčinilo.

Dosud tedy tramvaje jezdí na lince č. 6, nicméně koleje se na některých místech rozpadají. Je až s podivem, jak dlouho tramvajová doprava nepříznivým okolnostem odolává. Nicméně cestující tramvajemi jezdí i přes jejich nijak závratné tempo. Jde vidět, že se místy tramvajová trať pospravovala, sice spíše kosmetickými zákroky, ale pospravovala. Cena jízdného je stejně jako v trolejbusích pouhých 14 rublů (asi 6 Kč), zatímco v autobusech a maršrutkách si je třeba připlatit minimálně o šest rublů více. K 15. září 2017 měl dopravce z 26 inventarovaných vozů určených pro přepravu cestujících provozuschopných jen 14 ks.

Text a foto: Vít Hinčica

Autor děkuje za spolupráci zaměstnancům podniku OAO «Električeskij transport».

Url: [Pohutý osud tramvajové a trolejbusové dopravy ve Vladivostoku](#)