



Za trolejbusy do Moldavska (1) - Tiraspol a Bendery

01.01 2019 00:00, Redakce, Nezařazené

V následujícím krátkém seriálu se detailně podíváme na všechny čtyři trolejbusové provozy, které se momentálně v Moldavsku nacházejí. Začneme od jihu, a sice u měst Tiraspol a Bendery, která mají obě své vlastní provozy, ale zároveň jsou i jednou meziměstskou linkou propojena. Pro ty, kteří se v mezinárodní politice příliš neorientují, hned na začátku uvedme, že obě sídla se nacházejí v Podněsterské moldavské republice, což je drtivou většinou světa neuznaný státní útvar ležící podél většiny moldavské hranice s Ukrajinou.

Bendery

V Benderech, které mají asi 103 tisíc obyvatel a jsou od Tiraspolu západně vzdáleny jen 5 km, byla trolejbusová doprava zahájena až po rozpadu SSSR, a sice 19. června 1993. Nejprve se tak stalo právě díky meziměstské trolejbusové trati, na níž byla zavedena linka (viz dále) o celkové délce 13 km.



Rozvětvení linky č. 1 a snímky z cesty na její konečnou Aptěka (v mikrorajoně Solněčnyj).





Zajímavé, že trať ještě drží.

















A ještě čtyři snímky ze severu města.









Benderská ZiUčka jsou sice často už zralá na důchod, ale většina z nich nadále slouží a odolává i obvykle žalostným místním vozovkám. V interiéru těchto trolejbusů to sice čistotou zrovna nevoní, je v něm ale i v zimním počasí docela teplo.



Nakonec této galerie si dovolme dva “trolejbusové” pohledy na hlavní trať z Kišiněva do Oděsy. Elektrizace se tato trať asi jen tak nedočká, sloupy už tam stojí několik dlouhých let.



V roce 1994 byla zahájena ve městě stavba samostatné vozovny (při vjezdu do města ve směru od Tiraspolu) a nadto se otevřela 9,7 km dlouhá trať z centra (konečná LAZO) do čtvrti Solněčnyj přímo napojená na tuto vozovnu. Dne 6. listopadu 1998 došlo ke zprovoznění jižní trati k závodu Pribor (založen roku 1971, vyráběl součásti pro sovětské válečné loďstvo, v 90. letech se většina jeho objektů kvůli nedostatku zakázek opustila a začala tak, podobně jako jiné nedokončené nebo opuštěné stavby, hyzdit město, po roce 2002, kdy Pribor spadl pod ruský podnik Saljut, se jeho produkce zaměřila na letecké komponenty a následně na civilní potřeby Podněsterské moldavské republiky), která byla později prodloužena ještě více na jih do čtvrti Šelkovyj.

V roce 2000 byla otevřena trať, která spojila centrum města s jihozápadním sídlištěm Leninskij, de facto se jednalo o větev odbočující z jižní trati vedené k závodu Pribor. Dne 17. prosince 2002 byl otevřen slavnostně další úsek, díky kterému se bylo možné dostat z centra až k nemocnici a čtvrti Chomutjanovka, což je na západě města. Dne 8. října 2008 byla tato trať dále prodloužena na jihozápad, díky čemuž vznikl na území města nepřetržitý okruh. Na něm se je dnes možné vozit okružní linkou číslo 4.

Roku 2018 se podařilo zřídit jednostopou trať přes čtvrť Chomutjanovka, která začala být stavěna v únoru t. r. a otevřena byla 19. června, zavedena na ní byla linka 5a, což je prodloužení původní linky 5, která nadále funguje. Na počátku roku 2019 mají Bendery celkem šest linek, 1 až 5, plus 5a, které všechny začínají v centru města na konečné LAZO. Tam den co den probíhá hotový "slet" trolejbusů, a to nejen těch benderovských, ale i těch z Tiraspolu. Všechny trolejbusy přitom využívají pouze jednostopou blokovou smyčku, tj. kdo první na ní přijede, ten z ní první odjede, protože druhá krátká stopa, která je u končené LAZO zřízená, se běžně nepoužívá.

V plánu mají Bendery stavět i další tratě, z nichž některé budou městské (viz plánek níže a na něm tečkovaně vyznačené trasy) a jedna má vést do severně ležící obce Varnica (cca 3 km).

Pokud jde o vozový park, jeho jádro tvoří "ZiUčka" různých typů, těch původních je ale už málo. V polovině června 2009 dostala benderská vozovna darem od MinskTransu 15 trolejbusů různých typů, nebylo to ovšem poprvé, co nějaký trolejbus darem obdržela, ojeté vozy jí totiž daroval například ruský Sterlitamak nebo Moskva a minimálně jeden vůz měl přijít z Ukrajiny. Vlastními prostředky se totiž nedařilo Benderám park vozidel moc obnovovat. V roce 2014 se jim podařilo získat aspoň dva nové běloruské vozy VMZ-5298.01 «Avangard» a o dva roky dříve čtyři trolejbusy BMK-321, jenže tato čtveřice byla v srpnu 2013 předána do Tiraspolu. Z celkem 39 benderských vozidel jich nyní funguje jen 32 a rovných 37 je od výrobce ZiU (dnes Trolza), zatímco zbývající dva jsou ony Avangardy. Některé vozy se už doslova rozpadají a někde by si již trolejové vedení zasloužilo obnovu, protože se evidentně od počátku provozu na většině sítě vůbec neudržovalo, stav benderských ulic, po kterých trolejbusy musí jezdit, je tu a tam ale horší.

Cena jízdného je ve všech trolejbusech dva podněsterské ruble (asi 3 Kč), jízdenky prodává průvodčí.



Trolejbus vyjíždí z konečné LAZO.





Spící ZiUčko.





Konečná ul. Kosmonavtov (ve čtvrti Leninskij).









Pohled od zastávky ulice Pobědy směrem k poslednímu úseku z roku 2008, díky kterému byl dotvořen na území Bender trolejbusový okruh.



U zastávky ul. Pobědy (linka č. 3).



Pohled ke konečné ul. Kosmonavtov.



Křižovatka, přes kterou jezdí okružní linka 4 a linka č. 3.





Procházka po jihozápadním úseku okružní linky č. 4.



Skoro jako ve Šlapanicích...











Zastávka Magazin Tornado aneb severní rozhraní nové jednopé okružní trati (vpravo) s městskou okružní tratí (vlevo). Nedaleko odsud se v pravém směru nachází (dnes už díky nové jednopé trati nácestná) smyčka 50 let VLKSM, tradiční konečná linky č. 5.



Linkou 5a po loni otevřeném úseku.



Jižní rozhraní s městskou okružní tratí, kde nová jednostopá trať končí.



Konečná ZAO Benderyšelk. Povšimněte si vysoké nedostavěné věže vpravo.



















Některé pohledy z trolejbusu linky č. 2 jsou doslova apokalyptické.

Tiraspol

Trolejbusová doprava v hlavním městě Podněsterské moldavské republiky majícím cca 133 tisíc obyvatel byla zahájena 3. listopadu 1967, a to při příležitosti 50letého výročí Velké říjnové socialistické revoluce. Tehdy město na rozdíl od posledních zhruba tří desetiletí významně rostlo.



Mikrorajon Zapadnyj na západě Tiraspolu (2x).





V centru Tiraspolu (2x).







Sovchoz-technikum im. Frunze (2x).



Jako první byla otevřena trať od železničního nádraží k západně ležící konečné Sovchoz-technikum im. Frunze a na ní byla zavedena linka č. 1 (pro orientaci v dalším textu doporučujeme použít [mapku](#)). Až do roku 1993, kdy byla otevřena meziměstská trať do Bender, představoval druhý uvedený bod nejzápadnější místo tiraspolské trolejbusové sítě, zároveň se u něj dodnes nachází jediná tiraspolská vozovna.

V roce 1968 byla otevřena linka č. 2, která vedla od konečné Sovchoz-technikum im. Frunze k východně ležící konečné Lečgorodok (dnes Central'naja respublikanskaja kliničeskaja bol'nica), a to převážně po ulici 25 oktjabrja, část trasy na západě města přitom byla shodná s trasou linky č. 1. Trolejbusová trať linky č. 2 byla rozšiřována, a to třikrát. Nejprve z Lečgorodka na severovýchod, a to v souvislosti se stavbou sídliště v Oktjabr'skom rajoně, kdy došlo k montáži trolejí až do úrovně kina Junost' (přibližně u zastávky Oskar), v polovině 90. let se naopak prodlužovalo z konečné Sovchoz-technikum im. Frunze směrem na sever, když se zastavovala oblast na západě Tiraspolu. Z tohoto malého severního prodloužení lze krásně vidět fotbalový stadion místního klub Šerif Tiraspol a přilehlý sportovní komplex. V roce 2002 se pak od kina Junost' prodloužila trať východně k obchodnímu centru Ternopol'. Nicméně jmenovaná prodloužení posloužila i dalším trolejbusovým linkám, které byly mezitím zřizovány.

Linka č. 3 byla otevřena v 70. letech, a začínala u kina Junost' a končila na nádraží. V 70. letech byla dále otevřena linka č. 4 a později i linka č. 7. Obě přitom byly řešeny jako okružní, po trati vedené přes severní části města, kde vznikala rozsáhlá průmyslová zóna, která však v 90. letech upadla a dnes se spíše rozpadá. Linka č. 4 jezdí po směru hodinových ručiček, linka č. 7 proti jejich směru.

Dále byla zavedena v 80. letech linka č. 8, která směřovala ještě více na severovýchod než linka č. 2, a poté i linka č. 9, která de facto dublovala linku č. 2, avšak po ulici Karla Libknechta, která leží severněji od ulice 25 oktyabrja a která se měla stát hlavní magistrálou města, což se povedlo jen částečně. Linka č. 9 ale musela být na počátku 90. let obsluhována autobusy, protože trolejbusy bylo nedostatek.

Trolejbusová doprava byla ale přesto postupně posilována a v 90. letech 20. století vytlačila téměř všechny autobusové linky. V roce 1993 byla otevřena meziměstská trať do Bender (viz výše). Nejprve se sice na ní zavedla linka č. 10, ale místní lidé si vyžádali, aby na památku událostem roku [1992](#) nesla číslo 19. Linka č. 19 začínala v centru Tiraspolu na náměstí Suvorova a končila na benderské ulici Sergeja Lazo, v tomto století, od 12. 6. 2012, ale byla na území Tiraspolu prodloužena o něco více na východ, aby se vyhovělo požadavkům studentů a vyučujících tiraspolské univerzity. Od 15. dubna 2014 jezdí linka č. 19 až do Lečgorodku, 23. listopadu 2015 pak byla vytvořena její varianta s označením 19a (jiné trasování na území Tiraspolu).

V tomto století se odehrála opakovaná optimalizace tiraspolského linkového vedení, když některé linky byly zrušeny a jiné prodlouženy, nebo se měnil jejich provozní režim.

V letech 2019 až 2020 by se každopádně měla stavět trať až na konec ulice Junosti, tj. od konečné Torgovyj centr Ternopol' necelý km na jihovýchod. V dané oblasti totiž vzniklo v posledních letech několik nových domů.

Jádrem vozového parku jsou v Tiraspolu stejně jako v Benderech téměř nesmrtelná ZiUčka, některá z nich rovněž darovaná například Minskem (v roce 2009 přišlo 15 ks) nebo Moskvou (v roce 2007 při příležitosti 215. výročí Tiraspolu poslalo hlavní město Ruské federace tři trolejbusy). Dobrý obraz dělá městu 10 vozů BKM-321 z roku 2012, avšak, jak již bylo řečeno, čtyři byly roku 2013 vzaty Benderám, do kterých však v rámci meziměstské linky č. 19 (případně 19a) zajíždějí (dle dostupných informací ale i Bendery vypravují na meziměstskou trať své vozy). Další modernou je pětice vozů MAZ-103T z roku 2000, všechny ex-Minsk, avšak čtyři jsou t. č. nefunkční, a dále dvojice extravagantních vozů BKM 420030 «Vítovt», r. v. 2012.

Od roku 1993 až do zhruba poloviny prvního desetiletí nového století se vozový park vůbec neobnovoval, načež začala popularita trolejbusů u místních upadat. Hlavním problémem tiraspolského provozu je dodnes nedostatek provozuschopných vozidel, z 54 inventarizovaných kusů jich totiž funguje momentálně 35, což je poměrně velký problém, protože potenciální zákazníci čekající na zastávce ochotně přebírají neustále jezdící maršrutky, které, jak známo, rády zastaví kdekoli. Tím se jen prohlubuje finanční ztráta trolejbusového provozu, protože pokud je málo vozů na síti, lidé čekat obvykle dlouho nechtějí, nicméně místní dopravní podnik dělá, co se dá.

Neměli bychom opomenout jednu tiraspolskou zajímavost, kterou je rozhodně tarif jízdného. V nízkopodlažních vozech se totiž v městském provozu platí 2,80 rublů, ve vysokopodlažních 2,50 rublů, na meziměstské lince se pak platí 2,80 rublů ve vysokopodlažních vozech a 3 ruble v nízkopodlažních vozech. Studenti a žáci platí jen polovinu jízdného, takže je cesta de facto téměř zadarmo, nicméně daná oblast patří k vůbec nejchudším v Evropě, a tak jsou i v přepočtu zhruba dvě koruny za jednu cestu pro některé místní docela významnou částkou. Na závěr dodejme, že se v roce 2018 začalo připravovat zavedení elektronické jízdenky. Před několika lety se mělo v nových trolejbusech objevit wi-fi připojení k internetu (jako první se jej dočkal vůz ev. č. 255), kolika z nich se to ale nakonec týkalo, se nám zjistit nepodařilo, a jaká je funkčnost sítě, také ne (nám se wi-fi síť v jednom z vozů zobrazila, ale připojit se nedalo).

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Za trolejbusy do Moldavska \(1\) - Tiraspol a Bendery](#)