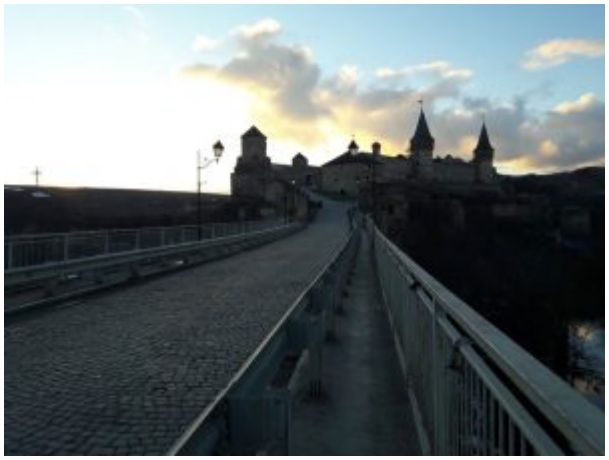

Bude mít někdy Kamenec Podolský trolejbusy?

05.01 2019 20:20, Redakce, Nezařazené

Město Kamenec Podolský ležící na jihozápadě Ukrajiny je druhým největším městem Chmelnycké oblasti a má něco málo přes 100 tisíc obyvatel. Jedná se o jedno z mála ukrajinských sídel s více než 100 tisíci obyvateli, které nemá ani tramvajovou, ani trolejbusovou dopravu, a ani je nikdy nemělo.

Přesto se v Kamenci Podolském myšlenka zřídit alespoň jeden z těchto dvou druhů dopravy objevila. Roku 1975 se do uceleného plánu hospodářského a společenského rozvoje na léta 1976–1980 zahrnul projekt stavby 12 km dlouhé trolejbusové trati, jež měla spojit severně od města umístěný závod na výrobu cementu s jižně ležící čtvrtí města. Jednalo se o transversální trasu, která neměla zasahovat do nejhistoričtějšího jádra města překvapujícího nejen impozantním hradem tyčícím se nad říčním kaňonem, ale i malebnými domy starého i novějšího data.

Do konce 80. let se nicméně nic zásadního nestalo, jednak nebyly peníze a jednak město nemělo úplně špatnou autobusovou dopravu. Projekt na trolejbusy měl ale své opodstatnění, město se totiž prudce rozvíjelo (jen mezi léty 1970 až 1975 vzrostl počet jeho obyvatel o zhruba 20 tisíc a překročil laťku 70 tisíc lidí, rekordem byl počátek 90. let, kdy město přesáhlo hranici sto tisíců obyvatel), kromě obřího závodu na cement se v něm postavil například závod na výrobu kabelů, a po první ropné krizi se přemýšlelo více o tom, jestli místo nafty nedat šanci elektřině.

Dne 6. ledna 1990 bylo vydáno společné nařízení, které podepsali vedoucí „Ukrcementa“ (sdružení výrobců cementu), představitel Kamenec-Podolského městského výkonného komitétu a ředitel Kamenec-Podolského cementového závodu. V tomto dokumentu se předpokládalo dokončení první fáze trolejbusové trati do roku 1995, vytvoření ředitelství trolejbusové trati při cementovém závodu, financování stavby a podporování zřízeného ředitelství podílovou účastí podniky a organizacemi Kamence Podolského. Neboli na zafinancování a následném provozu trati se mělo podílet hned několik subjektů současně. Konečný projekt na výstavbu byl dokončen v roce 1993 a nejednalo se zrovna o malou investiční akci, jelikož se počítalo s provozem 100 vozidel.

V Kamenci Podolském byly sice vztyčeny sloupy, vytyčen pozemek pro vozovnu, která se začala stavět, a také se zahájily práce na zajištění napájení trolejového vedení, což s sebou neslo výstavbu i měníren. Ani v 90. letech se ale trolejbusová doprava neotevřela. Byla přitom nakoupena i drahá

měď a také došlo k pořízení sedmi trolejbusů ZiU-9 (ZiU-682), které však skončily v Chmelnickém (tam zřejmě pod ev. č. 272 až 278), kde byly také nasazeny. Vzniklá veřejná organizace «Kam'janěc'-Podil's'kij trolejbus» zůstala jedinou strukturou, která po dobu zhruba 15 let otázku zřízení trolejbusového provozu ve městě opakovaně vznášela. Jak později objasnil zástupce ředitele podniku «Kam'janěc'-Podil's'kij trolejbus» a na počátku 90. let náměstek starosty Kamence Podolského, Oleksandr Koval'čuk, *„starostové se měnili, ale nebrali projekt v potaz."* Nicméně dle názoru některých jedinců peníze na projekt v hodnotě cca 500 mil. hřiven (v cenách cca roku 2010) byly, mělo být dodáno 97 % materiálů, stačilo jen natáhnout trolejové vedení, jenže se začalo, zejména po rozhodnutí města z roku 2005, vše rozebírat, prodávat (do Ivano-Frankivska, Lvova, Chmelnického, Vynnicje, Kyjeva) a dokonce i rozkrádat.

Zdálo se, že v roce 2011 konečně dojde k rozuzlení palčivé otázky. Dne 3. června 2011 totiž měla dle dostupných zdrojů město navštívit delegace firmy ČKD Elektrotechnika v čele s jejím generálním ředitelem Michalem Divínem, kteří byli místními médii označeni za odborníky, již se měli k otázce možného zavedení trolejbusové dopravy ve městě vyjádřit. Jejich stanovisko se mělo stát podkladovým materiálem při dalším rozhodování města. ČKD Elektrotechnika na příkladu jednoho nejmenovaného českého sídla s více než stem tisícem obyvatel demonstrovala Kamenci Podolskému rentabilnost a ekologičnost trolejbusového provozu. «Kam'janěc'-Podil's'kij trolejbus» předložil ČKD Elektrotechnice projekt z roku 1993 vypracovaný Charkivs'kim projektnym instytutom, načež s ním česká firma vyjádřila navzdory jeho zastaralosti spokojenost. Dne 29. července 2011 veřejná rada města vykonala rozšířené zasedání, na kterém se otázka trolejbusového provozu živě diskutovala. S ohledem na výsledky zprávy uvedeného českého podniku se zástupci veřejnosti s radnicí shodli na tom, že by se elektrická doprava ve městě měla objevit. Uběhlo ovšem 8 let a trolejbus nikde.

Neúspěch má zřejmě svou příčinu v nemožnosti zajistit levné financování projektu. Jak uvedl další zástupce ředitele trolejbusového podniku, Borys Ketlins'kyj, projekt, který bylo třeba naštěstí jen korigovat, se na městě snažili v roce 2011 zlevnit, například trolejbusová vozovna měla vypadat jinak (navíc musela být oproti minulosti umístěna na jiném místě, zvažoval se především styk ulic Gruševs'kogo a Černjachivs´kogo severně od vlakového nádraží). Stejně tak se zjistilo, že bude namísto 100 stačit jen 39 vozů, s výhledovým rozšířením na 50. Dále se však zvažovaly i možnosti bezdrátové obsluhy starého města, například od železničního nádraží (v roce 2011 zřejmě ještě s pomocí dieselagregátu). Nicméně ani tato snaha nepomohla tomu, aby se trolejbusy do města podívaly. Koval'čuk v roce 2011 k financování, které se nemohlo dít ani s pomocí městských, ani státních fondů, prohlásil následující: *„Česká strana pracuje s Raiffeisenbankou a chtějí, aby tato spolupráce pokračovala. Jenže nám 10% (úroková; pozn. autora) sazba nevyhovuje. Našel jsem mezinárodní investiční společnost, která investuje pod 2,5 %. Také jsem se seznámil s tureckým podnikatelem, který má uloženo přes 200 milionů eur v německé bance a vyjádřil přání investovat v našem městě při 0,1–0,5 %. Budeme pracovat s tímto investorem, aby investoval peníze v Kamenci, včetně trolejbusové trati."* Nicméně naslibované levné peníze zřejmě nebyly seriózně míněny, nebo radnice investory nepřesvědčila, a tak projekt dosud zůstal na mrtvém bodě.

Je to zřejmě škoda, neboť stavba alespoň jedné trolejbusové trati by jistě přispěla ke zlepšení dopravní obslužnosti města, kterou tradičně zajišťují maršrutky zpravidla velmi nevalného komfortu a pár ojetých autobusů, a zřejmě by také došlo díky stavbě k částečnému zlepšení veřejného prostoru v místech, kde by byla trať stavěna. Na druhou stranu investice do trolejbusů představuje nemalou částku, která je i na stotisícové ukrajinské město nezanedbatelná, navíc je také třeba počítat s náklady na alespoň základní údržbu vozidel a infrastruktury, která tedy v ukrajinských provozech s elektrickou dopravou obvykle velmi pokulhává. Kromě toho by se musely rekonstruovat i některé tamní vozovky, protože je jejich kvalita vesměs špatná. Pokud by se do silnic neinvestovalo, nebyla by jízda trolejbusem ani rychlá, ani pohodlná. Každopádně jednu velkou šanci už Kamenec Podolský měl, ale jak se ukázalo, kvůli hamižnosti některých lidí ji promarnil.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Bude mít někdy Kamenec Podolský trolejbusy?