



Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině - část IV.

13.03 2022 20:27, Vít Hinčica, Autobusy Nezařazené Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Posledním dílem završíme přehled nynější válkou ohrožených, případně už rovnou pohřbených projektů, které měly Ukrajině zajistit rychlejší modernizaci MHD v jejích městech.

58členný park **Ternopilu** je až na 4 vozy LAZ z let 2006 až 2008 tvořen výhradně trolejbusy značky Škoda, z nichž většina navíc představuje ojetiny z různých českých měst. Loni ulovil Ternopil dokonce i tři ex-mariánskolázeňské vozy Škoda 24Tr Irisbus Citelis, nicméně i tato relativně moderní vozidla nemohou vyřešit obecnou přestárlost místního trolejbusového parku. Úvěr od EBRD měl městu umožnit pořízení 30 trolejbusů, na které měl být vypsán letos tendr. Do programu „Městská hromadná doprava Ukrajiny II“ pak mělo být zařazeno i 15 autobusů, na které se nepodařilo tendr dosud plně uzavřít.

Luck se měl těšit z pořízení 30 trolejbusů, které by se přidaly k 29 Bogdanům T70117, jež začaly být dodávány na konci roku 2020 a z nichž poslední přišly do města na konci února 2022. Třicítka dalších trolejbusů měla znamenat dokončení záměru na 100% obnovu místního trolejbusového parku, jenž je momentálně tvořen 67 vozy, z nichž už ale zhruba pětina nejezdí.



Poslední nové vozy Bogdan T70117 pro Luck. (foto: Корпорація Богдан)

Z výše vzpomínaného projektu EBRD mělo být pro **Lvov** zafinancováno 10 již objednaných tramvají Elektron T5L64, z nichž zatím došly 4, a dále 100 autobusů. Plány na pořízení dalších nových trolejbusů byly už loni poslány k ledu a stejně tak končí záměr na pořízení velkého množství elektrobusů.

Poltava v letech 2016 až 2021 získala postupně celkem 45 trolejbusů Bogdan T70117, které se přidaly ke starším 10 vozům typu T70110 dodaným v roce 2011. Nadále však v 93členném parku „straší“ různé Jumzy, které město chtělo brzy sprovodit ze světa. Koupí 20 nových trolejbusů na úvěr EBRD mělo město provozovat celkem 75 moderních trolejbusů a tím dokončit obnovu své trolejbusové flotily. Papírově by sice došlo k poklesu zástupců vozového parku, nicméně už před válkou bylo provozních vozidel jen okolo 70 a provozní potřeba byla ještě o něco nižší.



Jeden v Van Hoolů v Záporoží na snímku v roce 2020. (foto: Aleksandr Tarasov)

Záporoží si chtělo díky EBRD koupit 20 elektrobusů a 26 autobusů, nicméně se stalo terčem válečných bojů, a tak je zřejmě, že v dohledné době neuvidí ani nové autobusy, ani nové elektrobusy. Zejména záměr koupit elektrobusy byl překvapivý, město má totiž poměrně velkou trolejbusovou síť, pro kterou však disponuje jen 46 trolejbusů, z nichž však provozních bylo v únoru 2022 ještě o pár kusů méně. V letech 2019 a 2020 bylo navíc Záporoží rádo za dodávky 10 ojetin Van Hool AG 300T z Arnhemu (8 ks) a Esslingenu (2 ks). Poslední nová trolejbusová vozidla, 5 ks Dnipro T203, došla v roce 2019.

Ještě bídňější je však situace v záporožském tramvajovém parku. V něm je totiž evidováno přes 100 vozů, avšak čtyři desítky z nich jsou neprovozní a plány na modernizaci tramvají se omezily akorát na částečnou novostavbu tramvají po vzoru oděských vozů [Odissej](#). Tramvají typu T3-KVP bylo smontováno v posledních dvou letech jen 5, letos měly dojít další vozy. To je ovšem na více než 700tisícové město s velkou tramvajovou sítí žalostně málo. Proč tedy město chtělo elektrobusy a nikoli nové trolejbusy nebo tramvaje, je nejasné.

V **Rivne** si od roku 2017 do roku 2020 koupili 18 parciálních vozů Dnipro T203, a to převážně z vlastních zdrojů. Co do moderních vozů, koupilo Rivne předtím jen jeden LAZ E183D1 v roce 2008 a jeden zánovní BKM 43303A v roce 2016, jinak je ale místní více než 80členný vozový park tvořen Škodovkami různých typů, včetně legendárních „devítek“, a také několika ex-lublinskými trolejbusy Jelzc/KPNA a 2 relativně mladými JUMZy T2. Do budoucna chtělo město další trolejbusy přikupovat.



Parciální Dnipra T203 se městu osvědčila. Na snímku z léta 2020 vidíme první, který Rivne získalo roku 2017. (foto: Aleksandr Tarasov)

V **Dnipru** si chtěli pořídit 14 ojetých tramvají Tatra KT4D, které by dovezli mezi květnem a červencem 2022 a provedli na nich nutné rekonstrukční práce. Město pro tento účel vyčlenilo na svém zasedání 23. 2. 2022 24 mil. UAH (cca 19 mil. Kč). Už v lednu 2022 schválilo město pořízení 26 tramvají T4D-M1 z Lipska za 57,6 mil. UAH (cca 45 mil. Kč), které by byly dodány do 36 měsíců od podepsání smlouvy. V letech 2019 až 2021 město získalo z Lipska 65 tramvají Tatra T4D-M1, příp. TD4-M2 (v roce 2019 20 ks, v roce 2020 25 ks a v roce 2021 20 ks) a před zhruba dekádu a ještě pak hlouběji v minulosti taktéž převzalo několik desítek německých ojetin vyrobených v ČKD. Vedení radnice dlouhodobě razilo trend, že místo jedné nové tramvaje si jich může koupit několik ojetých a přitom dobře udržovaných, a nadto často ještě relativně nedávno zmodernizovaných. Do Dnipra však měly přesto brzy dojít i nové tramvaje z nedávno vypsané soutěže na 18 vozů, z nichž ovšem blíže neurčenou část měl získat nedaleký [Kryvyj Rih](#). Plánovala se však i koupě 20 nových tramvají jen pro Dnipro, zůstalo ovšem jen u plánů.



Souprava dvou vozů Tatra T4D-M1 v Dnipru na fotografii z roku 2021. (foto: Aleksandr Tarasov)

Dnipro od roku 2015 masivně obnovovalo i trolejbusový park, tentokrát však výhradně novými vozidly. Ze 190členného parku má už polovinu obnovenu díky dodávkám vozů typu Dnipro T103, Dnipro T203 a BKM 321 a BKM 32100D.

V **Černivcích** si dělali zásluku na 20 parciálních trolejbusů. S bateriovými trolejbusy mají Černivci už několikaleté zkušenosti, v letech 2018 až 2019 totiž převzali celkem 8 trolejbusů Dnipro T203, se kterými pak zavedli provoz trolejbusů do nezatrolejovaných lokalit. Obnova místního trolejbusového parku však spočívala poslední dekádu nikoli na nových trolejbusech, ale převážně na ojetinách, ať už to byly 4 ex-arnhemské vozy Den Oudsten 88 z roku 1990 dorazivší na Ukrajinu v letech 2012 a 2013, 10 ex-bielských trolejbusů Hess SwissTrolley 2 z roku 1997, případně 1998, dorazivší na Ukrajinu v roce 2019, či zhruba 2 desítky ojetých Škodovek různých typů převzatých z Česka, případně Slovenska.

Ivano-Frankivsk vypsal letos v lednu tendr na nové parciální kloubové trolejbusy v očekávané hodnotě 3,615 mil. EUR (cca 92 mil. Kč), na které se měly složit Evropská investiční banka úvěrem ve výši 3 milionů EUR a Evropská unie prostřednictvím nízko úročeného grantu ve výši 615 tisíc EUR. Lhůta pro podání nabídek byla stanovena na 16. březen 2022. Specifikem tohoto tendru je, že do hodnotících kritérií spadla nejen cena, ale také technické vlastnosti vozů a nabízené garance.

V letech 2018–2021 získalo toto západoukrajinské město celkem 17 použitých trolejbusů Volvo V 7000 AT z Lince, v letech 2016–17 (10 ks), 2019 (2 ks) a 2021 (5 ks) celkem 17 second-handových Gräf & Stift NGT204 M16 ze Salzburgu a v roce 2016 5 ojetin Gräf & Stift GE112 M16 taktéž ze [Salzburgu](#). Tyto vozy doplnily sestavu trolejbusů značky Škoda, které měl Ivano-Frankovsk budto původní, nebo rovněž ojeté, a to z různých měst Česka, případně Bratislavy, a dále 29 člennou flotilu vozů BKM 321 dodaných v roce 2019. Řadu ojetin Ivano-Frankivsk nestihl ani zprovoznit, a tak mu

park trolejbusů na konci loňského roku nabobtnal na více než 80 trolejbusů, z nichž funkčních však bylo méně než 60.



Stavba trolejbusové trati na snímku z ledna 2022. (foto: ElektroAvtoTrans)

Ivano-Frankivsk začal loni v lednu na úvěr od EBRD stavět novou dvoustopou trolejbusovou trať v délce 3,5 km (bráno jednosměrně) vedenou do jihozápadní čtvrti BAM. První čtyři sloupy nové trati byly vztyčeny 12. března 2021. Na podzim 2021 byly práce přerušeny a rozběhly se opět v lednu 2022. Dokončeny měly být do 17 měsíců, tj. před začátkem léta 2022. Jak uvedl místní dopravní podnik ElektroAvtoTrans, polovinu investice představují práce na měnících, které musí být zmodernizovány. K samotné trati pak musely být dovedeny napájecí kabely pro přenos proudu o napětí 10 kV. Trolejové vedení bude nesené celkem 275 oporami. Takto velkou investici do trolejbusové infrastruktury město nezažilo bezmála poslední čtvrtstoletí (i v celonárodním srovnání trolejbusových projektů poslední dekády ivano-frankivský projekt navrženou délkou nové trolejbusové trati vyčníval). Ivano-Frankivsk nicméně takto dlouhou dobu zcela „nespál“, jak by se mohlo zdát, jelikož v roce 2018 otevřel krátkou trolejbusovou trať v severozápadním sektoru města.

Město **Sumy** se v posledních letech také velmi snažilo, aby jeho obyvatelé měli moderní trolejbusovou dopravu. Na konci roku 2021 skončila dodávka 19 Bogdanů, které se přidaly k 16 dříve dodaným trolejbusům téže značky a také k 8 moderním vozům dvou jiných výrobců (viz [zde](#)). Město chtělo v brzké době nakoupit na úvěr 20 dalších nových trolejbusů v hodnotě 5,2 mil. EUR, a tím téměř dovést modernizaci svého trolejbusového parku, a dále koupit výkonnou měnící za zhruba 2 mil. EUR a nadto ještě zmodernizovat téměř celou trolejbusovou síť (trolejové vedení, kabely) mající délku více než 30 km, kvůli čemuž se počítalo s investicí v přibližné výši 2,8 mil. EUR. Stinnou stránkou realizace těchto záměrů by pochopitelně byla ještě větší závislost na mezinárodních bankovních institucích (EIB a EBRD), kterým se už v minulosti město na zhruba dvě desítky let

upsalo, aby byly nové trolejbusy pořízeny, což už v minulosti někteří městští zastupitelé Sum kritizovali s tím, že než město příslušné úvěry splatí, budou dodané trolejbusy už několik let za hranicí své plánované životnosti. Vedení radnice ovšem usoudilo, že se jedná o efektivnější řešení než kupovat malé množství trolejbusů každý rok z obecní kasy.

Jak známo, Sumy se staly v posledních týdnech terčem opakovaného bombardování a přes veškerou snahu udržet ve městě aspoň částečně normální život nakonec trolejbusová doprava jezdila méně a méně, až nakonec, aspoň prozatím, utichla.

Nevelký trolejbusový provoz ve **Slovjansku** naposledy přivítal nové trolejbusy v roce 2020. Jednalo se o čtyři Dnipra T203. Ty se přidaly k pěti Lazům dodaným v roce 2012, 2 Barvinokům od Etalonu dodaným v roce 2018 a několika starým Jumzům T2, z nichž byl v únoru 2022 provozován už jen jediný. Připomeňme, že v plánu bylo propojit Slovjansk se třemi sousedními městy právě [trolejbusovou dopravou](#), nad čímž radnice dotčených měst spolupracovaly s centrální vládou, jež v této věci projekt konzultovala s Evropskou investiční bankou. Nicméně od konce roku 2020 se v této záležitosti věci nikam neposunuly. Dodejme ještě, že Slovjansk, ačkoli ležící na Donbasu, zatím provoz trolejbusové dopravy drží činný. Při počátku ruské invaze naopak odstavil z provozu autobusy, aby neplýtvat palivem a mohl autobusy případně evakuovat obyvatelstvo, zatímco trolejbusy zůstaly jezdit, byť v omezeném režimu, po ulicích města i nadále.

Kropyvnyckyj v roce 2016 přivítal 20 plně nízkopodlažních klasických sólo trolejbusů Dnipro T103 a v letech 2017 až 2020 21 plně nízkopodlažních parciálních sólo trolejbusů Dnipro T203. Tyto vozy spolu s 6 staršími Jumzy T2 nyní zajišťují ve městě provoz. Starší ZiUčka jsou v parku ještě vedená, ale neprovozují se, odstavené jsou i dva Lazy E183D1 z roku 2008. Další nákup nových trolejbusů do následujících let zatím nebyl ohlášen.



Fotografie z října 2021 zachycuje jeden z parciálních trolejbusů Dnipro T203 v Kropyvnyckém. (foto: Aleksandr Tarasov)

Smutná situace je i v **Mykolajivu**, který poslední léta taktéž věnoval trolejbusové dopravě velkou pozornost. V roce 2020 například otevřel novou trolejbusovou trať a nyní se těšil z hromadného příchodu vozů dodávaných společnostmi TD Litan. Jmenovitě od roku 2021 probíhala dosud neukončená dodávka 40 nových klasických sólo trolejbusů, ke kterým se mělo brzy připojit 20 sólo parciálních vozidel od [Belkommunmaše](#). V Mykolajivu se přitom zdálo, že loni ochlazené vztahy mezi běloruskou a ukrajinskou vládou povedou k tomu, že se 20 parciálních trolejbusů nedodá, pokud by vypsanou soutěž na bateriové trolejbusy vyhrál běloruský výrobce či se jednalo opět o TD Litan, který je dealerem ukrajinského Južmaše montujícího své trolejbusy Dnipro T203 a T103 s pomocí karosérií MAZ. Mykolajivská radnice však bojovala za to, aby se už dříve naplánovaný tendr na 20 trolejbusů s bateriemi uzavřel, a tak si kontrakt v únoru 2022 odnesl právě výše zmíněný Belkommunmaš.

Cherson měl přivítat do dubna 2023 [42 nových trolejbusů](#) BKM 321 od podniku BKM-Ukraina. Po skončení dodávek těchto vozidel měl Cherson vlastnit pouze moderní trolejbusová vozidla (kromě vozů typu BKM 321 ještě Bogdany T70117 dodané v letech 2017 a 2018). První vůz obdržel Cherson na konci ledna 2022. Všech 42 vozů mělo mít omlazený design a několik vylepšení, a tedy vyčnívat oproti nedávným dodávkám vozů téhož typu do jiných ukrajinských měst.



Na snímku z 23. prosince 2021 pořízeném v Lucku vidíme jeden z nových trolejbusů pro Cherson. V Lucku podnik BKM-Ukraina působí jen několik málo let a prováděl tam pro Belkommunmaš konečnou etapu montáže některých vozů, které si ukrajinská města objednala. V ulicích Lucku byly

také nové vozy zkoušeny. (foto: Jurij Lysynčuk)

Žytomyr, dlouhou dobu známý pro špatný stav parku MHD, který se snažil suplovat aspoň částečně ojedinami, se v letech 2020 a 2021 dočkal díky úvěru EBRD vytouženého příchodu [50 vozů BKM 321](#), rovněž dodávaných podnikem BKM-Ukraina. Od Kyjeva západně ležící město chtělo do dalších let v pořizování nových trolejbusů pokračovat, ostatně před několika lety otevřelo i [novou trolejbusovou trať](#), i ono ale nezůstalo války ušetřené, a tak je otázkou, co jednou po skončení válečných bojů z místní dopravní infrastruktury zbude. Každopádně osud žytomyrské tramvajové sítě, která poslední léta přežívala, a byla opakovaně navrhována ke zrušení (naposledy na konci loňského roku, kdy se skloňovala náhrada tramvajů elektrobusey), je už zásluhou války zřejmě definitivně zpečetěn.



Vůz BKM 321 na snímku z počátku února 2022. (foto: stass)

Jistě také stojí za zmínku, že navzdory v masmédiích propíranému loňskému ochlazení mezivládních vztahů na ose Bělorusko - Ukrajina běloruští výrobci vozidel MHD nijak na ukrajinském trhu svou pozici neztratili a naopak se jim nadále dobře dařilo, čehož dokladem nejen výše zmíněný Mykolajiv či Cherson. I případné zavedení zpřísněných dovozních opatření či rovnou zvýšených cel nepředstavovalo reálnou hrozbu, neboť na Ukrajině mají přední běloruští výrobci své distributory či firmy, které byly schopny zajistit potřebnou „domácí“ spoluúčasť (např. ve formě montáže), jež by je v případných překážkách tak jako tak ať už částečně, nebo zcela zprostila. Některá ukrajinská města vozidla MHD s běloruskou stopou poslední léta naopak skrytě preferovala, na což začali doplácet domácí výrobci Bogdan a Etalon, kterým se účast v soutěžích nepřímo blokovala „zúženými“ podmínkami. Je jen ironií osudu, že se vojenské kolony přiřítily na Ukrajinu nejen z Ruska, ale právě i Běloruska.

Závěrem

Právě dokončený výčet válkou ohrožených či rovnou už zastavených projektů, kterými se měla ukrajinská MHD rozvíjet rychleji, než by ji zvládly rozvíjet jednotlivá města v případě, kdy by se spoléhala jen na své aktuální zdroje, jistě není definitivní, i tak ale dostatečně dokazuje, o co vše už Ukrajina v důsledku ruské invaze na poli veřejné dopravy přišla, přichází a ještě přijde. Byť platí, že

materiální škody lze časem aspoň nějak nahradit, řádky tohoto seriálu se nekomponovaly tak snadno, jako tomu bývalo u článků o Ukrajině psaných před 24. únorem 2022. Nezbyvá než jen doufat, že válka brzy skončí a s tím i veškeré utrpení, ať už se odehrává v jakékoli části Evropy.



Rivne je posledním aktivním provozovatelem „devítek“ na Ukrajině i celém světě. Jejich výprava na linky sice bývala poslední měsíce spíše sporadická, z běžného provozu ale tyto ikonické trolejbusy dosud vyřazeny nebyly. Fotograf na konci dubna loňského roku zachytil ex-ostravský vůz rivenského ev. č. 137 ve společnosti dalších českých „exilantů“. (foto: Paša Longvis')

Poděkování:

Daný seriál bychom za redakci rádi věnovali našim ukrajinským spolupracovníkům, kteří nás po dlouhá léta nezištně zásobovali informacemi a fotografiemi a z nichž někteří, pokud to bylo možné, takto činili i nyní v této pro ně nelehké době. Poděkování patří: Levis (Kyjev), Aleksandr Tarasov (Kyjev), TRalex (Mariupol), Vladislav Matvejev (Mariupol), Saňja Jurčuk (Kyjev), Andrej Char'kovoij (Kyjev), Dmitrij Krasňjuk (Lysyčansk), kV4dromax (Kyjev), Jurij Lysynčuk (Luck), Oleksandr Karpiščenko (Sumy), Jurij Pylypčuk (Lvov), Roman Zaruma (Lvov), Kiril Aleksejev (Mariupol), Aleksej Stacjuk (Charkov), stass (Žytomyr), Paša Longvis' (Rivne) a KyivAndrey14 (Kyjev).

Url: [Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině – část IV.](#)