



Za tramvajemi do Ulan-Ude

08.09 2017 17:08, Redakce, Nezařazené

Tramvajová doprava v Ulan-Ude, ruském městě s více než 430 tisíci obyvateli ležícím téměř 4 500 km vzdušnou čarou východně od Moskvy, si příštího roku zapíše 60. výročí svého fungování. Následující řádky nám její historii stručně přiblíží.

Pro lepší orientaci možno použít tento [plánek](#), který stále platí.

Od počátků do současnosti

Dne 27. dubna 1953 bylo výkonným výborem ulan-udské Rady zastupitelů pracujících přijato usnesení o nezbytnosti výstavby tramvajové sítě. Již v roce 1955 byla postavena zkušební kolej a už dalšího roku se zahájila výstavba nového systému. První trať o délce necelých 5 km byla položena v trase Zaudinskoje kol'co (na ulici Babuškina, u centra v západní části města) - PVZ (dnes LVRZ) a roku 16. prosince 1958 na ní byla zahájena pravidelná doprava. První vozovna, která byla později zrušena, byla uzpůsobena na 25 tramvajových vozů, tehdejší park přitom sestával z 18 vlaků tvořených motorovým vozem KTM-1 a vlečným vozem KTP-1 (soupravy KTM-1/KTP-1, které vyráběl Ust'-Katavskij vagonstrojitel'nyj zavod imeni Sergeje Mironoviče Kirova, byly v tehdejší době v Rusku velmi populární, vyrobilo se jich přes 2 200 ks).

Druhá trať o délce 2,9 km byla otevřena v roce 1960, a to v trase Šiškovka - ulice Muchina (později přejmenovaná na prospekt 50-letija Oktjabrja). Jednalo se de facto o větev k první trati. O rok a půl později byla dokončena necelé 3 km dlouhá trať od Zaudinskogo kol'ca do Sukonnoj fabriki ležící na Sach'janovoj ulici.

Vozový park mezitím bobtnal, roku 1964 bylo evidováno už 74 ks vozů. V roce 1967 byla v Oktjabr'skom rajoně, nedaleko od smyčky na Sach'janovoj ulici, zprovozněna novější, dodnes sloužící vozovna přizpůsobená na 100 ks dvounápravových vozů typů KTM-1 a KTM-2. Roku 1969 se ve městě objevily první čtyřnápravové vozy typu KTM-5M.

Roku 1970 byl od nové vozovny uveden do provozu 3,1 km dlouhý úsek směřující do osady Nikol'skij (oblast dnešní zastávky 20A kvartal). Roku 1975 se tramvajové koleje protáhly z této osady do Mel'kombinata o další cca 1,5 km. S příchodem 70. let došlo k náhradě všech tramvajů vozy typu KTM-5M3. V roce 1981 začaly tramvaje jezdit přes Novyj most přes čeku Udu, a to díky 2,2 km dlouhému novému úseku vyvedenému z trati směřující k Mel'kombinatu a končícímu na nové smyčce Strelka. V roce 1983 byla otevřena trať o zhruba téže délce Licej - 40-j kvartal.



Starý vjezd do vozovny.



Vozovna: pohled na jih. Původní vjezd vpravo zrušen, další za zády fotografa o pár desítek metrů dále.



Pohled na sever. Hlavní brána je vlevo.





Hlavní brána.





Tento a další snímky ukazují současný (jediný) přístup do vozovny.











Snímky z konečné Šiškovka.













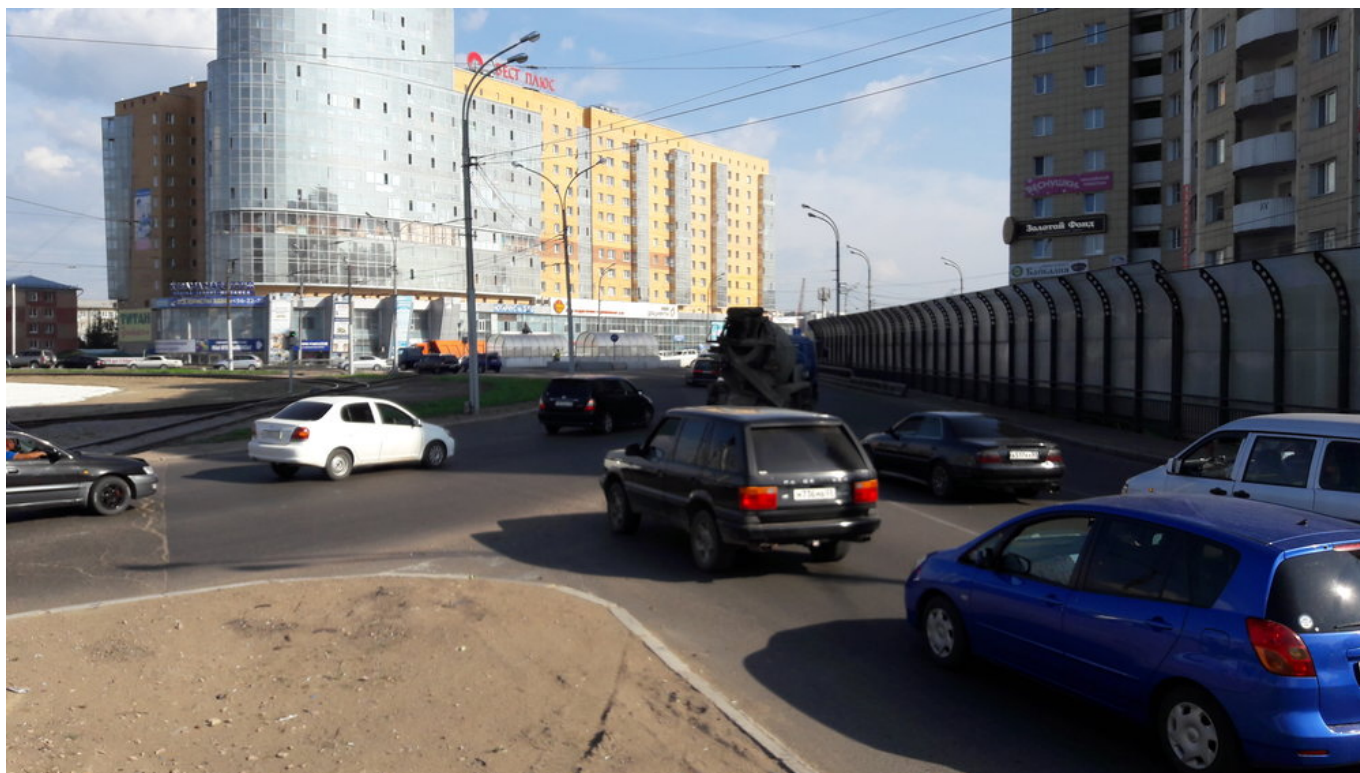








V roce 1989 nabrala místní tramvajová síť dnešní podoby, a to díky uzavření tramvajového okruhu, které se stalo díky zprovoznění cca 2,5km úseku Prochodnaja LVRZ - Strelka (smyčka u Strelky přestala být později využívána a byla zrušena, dodnes jdou vidět části jejích kolejí).



Kruhový objezd ve východní části města, u Nového mostu. Pohled při příjezdu od vozovny. Jezdit se dá tramvají z a do všech čtyř směrů. Vpravo směr ke 40. kvartalu.



Kruhový objezd. Foceno směrem k severu, kudy se tramvaje přes Novyj most dostanou ke Strelke a pak zase do centra.





Trať do Mel'kombinata.



Tyto a další snímky ukazují konečnou Mel'kombinat.













Za kruhovým objezdem směrem na vozovnu.

V roce 2004 se místní DP „MUP Upravlenije tramvaja“ stal prvním na Sibiři a Dálném Východě, který uvedl do provozu vozy typu 71-619KT. V září 2007 byl otevřen silniční nadjezd s tramvajovými kolejemi, díky kterému začaly tramvaje jezdit mezi 40. a 20. čtvrtí. Od září 2013 jsou v provozu předjízdné koleje na konečné Šiškovka. Celková délka tratí je dnes něco přes 20 km, celková délka kolejí 56,5 km.



U zastávky Prochodnaja LVRZ.



Trať na konečnou LVRZ.



Trať na konečnou LVRZ.



Trat na konečnou LVRZ.





Trať na konečnou LVRZ.



Trať na konečnou LVRZ.











Vozový park čítajúcí na počátku září 2017 63 provozních tramvají v sobě zahrnuje vozidla z 80. let i ta ze současného milénia. Poslední vůz ale prišiel do mesta pred už téměř 10 lety, tudíž průměrné stáří parku je vysoké. Podnik MUP «Upravlenije tramvaja», který tramvaje spravuje, se nicméně snaží alespoň udržovat stávající flotilu při životě a vylepšovat ji dílčími opravami a úpravami. Do vozů se například začaly instalovat informačně-reklamní obrazovky, před 6 lety byla do jedné z tramvají na zkoušku zavedena wifi (dále se ale nerozšiřovala), dále se postupně začaly vozy opatřovat kamerovým systémem, avšak největší revoluci z uživatelského hlediska přineslo letošní zavedení bezhotovostních plateb, kdy je na terminálu (1 ks na vůz) možno za jízdu platit kontaktními i bezkontaktními bankovními kartami. Paralelně s tím však zůstává ve voze průvodčí, kterého terminály jen tak nenahradí, nicméně i tak se jedná o zajímavou novinku v místním provozu.

Tramvaje jezdí od rána a do vozovny zatahují před či okolo půlnoci, intervaly na čtyřech linkách se sice liší, ale zpravidla nejsou nijak dlouhé, tudíž po tratích neustále něco jezdí a cestující nemusí čekat na další spoj dlouho. Na právě uvedených příkladech je tedy vidět, že i přes omezený rozpočet lze tramvajový provoz zajišťovat se ctí.



Platební terminál.





Болгоомжтой,
бү түшэгтэй!
Бидэнд
90.8 FM
НОУ ТБҮК, КОМПЬЮТЕР ЗАЛАНАС: **МЭРГЭГ**

ВЫХОД



Nicméně v kontextu rostoucího automobilismu se konstantní počty cestujících daří udržovat velmi obtížně, nemluvě pak o jejich nárůstu. Zatímco ještě roku 1990 tramvaje převezly 45,9 mil. osob, roku 2016 už jen 11,8 mil., přičemž minimum nastalo roku 2015, a sice 11 milionů. Roku 2001 přitom bylo převezeno 74,4 mil. lidí a roku 1999 ještě o 400 tisíc více. Město se nicméně snaží, aby měly tramvaje zelenou, a tak se kromě udržování vozového parku podnikají i dílčí investice do infrastruktury.

Za své snahy o rozvoj MHD byl roku 2013 MUP „Upravení tramvaje“ vyhlášen vítězem jedné z cen v rámci mezinárodní soutěže „Golden Chariot“ (více [zde](#)).



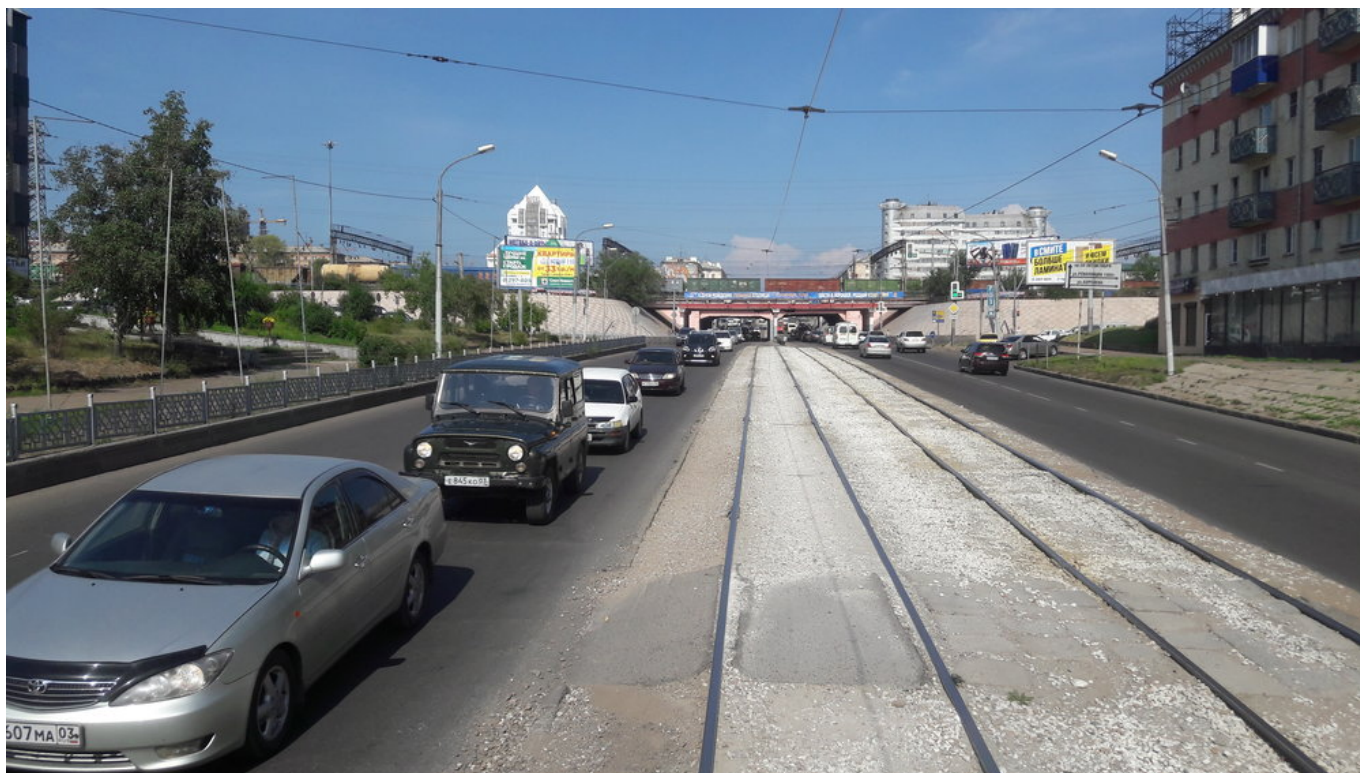
Počátek větve ke konečné Šiškovka. Na této větvi, která na rozdíl od většiny místní sítě není od okolního provozu dobře oddělena, se nachází i zastávka „Nádraží“. Trať ale není vedena přímo kolem nádraží, nýbrž stojí na svahu vzdálená asi 300 m a nejde od vlaků vidět, což nahrává maršrutkám, které parkují přímo u staniční budovy.



Pohled na tramvajovou zastávku u nádraží. Jako jediná na síti vypadá takto nezvykle.



Vlevo: větev na konečnou Šiškovka. Rovně: směr Strelka, nebo LVRZ.



V západní části města.



V západní části města.



Snímky z ulice Těřeškovoj.





U trojúhelníku při zastávce Licej.



Tamtéž.



Tento a další snímky zachycují dnes nevyužívanou smyčku na Sach'janovoj ulici.







Pohled do interiéru tramvaje.



A ještě jednou místo, kde se trať k LVRZ napojuje na hlavní tramvajový okruh.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Za tramvajemi do Ulan-Ude](#)