

Trolejbusová doprava v Čitě

08.09 2017 08:17, Redakce, Nezařazené

Dnes nás čeká výlet do daleké Čity, kde už 47 let jezdí trolejbusy, jejichž první jízda se odehrála 30. prosince 1970. Dosud přitom hrají v přepravě místních hlavní roli, klasická autobusová doprava tu téměř prakticky není k vidění...

Historie od A do Z

V současné době je Čita hlavním městem Zabajakalského kraje, má skoro 350 tisíc obyvatel a od Moskvy je vzdálena vzdušnou čarou zhruba 5 000 km. Ještě před velkou říjnovou revolucí se Čita zúčastnila mezinárodní soutěže na vybudování tramvajového provozu, kterou vyhrála (nemáme k ní další informace), nicméně žádné stavby se nedočkala. Otázka zřízení nového systému MHD byla znovu vznesena v 60. letech 20. století. V roce 1961 vedení Čity usoudilo, že rychle se rozvíjející metropoli daného regionu bude nutná elektrická doprava, protože jen ona bude s to zabezpečit spolehlivou obslužnost v tuhých zimách, které v oblasti panují, a zvládnout časté nástupy a výstupy cestujících ve středové části města.

V letech 1967–1968 zahájila pod vedením Jevgenija Ivanoviča Barkovskogo stavební složka podniku Čitapromstroj realizaci trolejbusových tratí. V dubnu 1970 byl zřízen podnik, který měl mít trolejbusy na starost. Předposlední den v roce se trolejbusová doprava slavnostně inaugurovala a posledního dne již byla spuštěna pravidelná přeprava cestujících. Linka č. 1 jakožto první zřízená měla trasu prostou, od severně ležící vozovny na jižně ležící nádraží Čita-2 (hlavní osobní nádraží), přičemž jezdila (mj.) po ulici Butina. Původní trasa sice měla být delší, když měla pokračovat jihovýchodním směrem kolem železnice až k Bannovu ozeru (možná i s větví přes řeku Čitu na tzv. Velký Ostrov), pro což se už dokonce na ulici Petrovskogo postavily sloupky, i tak ale příchod trolejbusů do města znamenal nemalou revoluci, protože do té doby autobus jezdil od nádraží pouze do ulice Šilova (na půli cesty k vozovně) a pak ještě po jedné z místních ulic ve čtvrti ZabVO. Na trať bylo denně vypravováno 10 až 12 trolejbusů z celkem 15 pořízených. Pro orientaci v dalším textu bude vhodné využít [tuto mapu](#), která je až na již neexistující linku č. 5 aktuální.



Snímky ze smyčky Sosnovyj Bor.











Roku 1971 byla linka č. 1 prodloužena od nádraží k městské nemocnici na jihovýchodě města a tuto trasu má dodnes. Rovněž byla zřízena linka č. 2, která od vozovny jezdila přes centrum na konečnou TRZ umístěnou na západě města. Roku 1972 začala linka č. 2 jezdit k TRZ ne od vozovny na severu, ale od stadionu ZabVO umístěného na východě města, kde přibyl krátký úsek se dvěma zastávkami. Roku 1973 byla zprovozněna linka č. 3 od DK ul. Kirova k TRZ. Zastávka DK ul. Kirova ležící na jihovýchodě města byla na počátku 80. let přejmenována na Teatr Kukol.



Konečná při vozovně.

























V roce 1975 byla linka č. 3 prodloužena z DK ul. Kirova do Sosnovogo Bora. Kromě toho ještě byla zavedena linka č. 4 od nádraží Čita-2 do Sosnovogo Bora a linka č. 5 od téhož nádraží k vozovně. V roce 1984 byl zaveden provoz trolejbusových vlaků sestávajících ze dvou trolejbusů ZiU-9 (kapacita tohoto vlaku byla 250 cestujících), a to díky systému spřáhování navrženému ukrajinským trolejbusovým specialistou [Vladimírem Vekličem](#). Ve vozovně byly evidovány čtyři takového vlaky.



Ulice Butina.



Ulice Butina: doleva jede linka č. 1 k vozovně, doprava linka č. 2 na konečnou ZabVO.



Ulice Butina potřetí, tentokrát ve směru k centru, potažmo nádraží.



Trolejbus na ulici Novobul'varnaja, nedaleko konečné ZabVO.



Konečná ZabVO.





Ulice Novobul'varnaja, pohled na trať od konečné ZabVO.



ГЕНЕРАТОР

КОМПАНИЯ ЗАЩИТЫ

Генераторы являются основным источником энергии в системах безопасности. Они обеспечивают работу всех устройств, включая камеры видеонаблюдения, датчики движения, системы контроля доступа и т.д. В случае отключения электроэнергии генераторы обеспечивают бесперебойную работу всей системы безопасности, что позволяет избежать серьезных последствий, связанных с нарушением безопасности объекта.

Totéž, akorát z místa u prvních dveří.



Tento a další dva snímky pocházejí z konečné TRZ.





Na mostě přes řeku Čitu.

Roku 1989 byla otevřena linka č. 6 z vozovny na nádraží Čita-2, avšak díky novému úseku jezdila po kratší trase přes centrální tržiště. Zatímco dosud jezdily všechny linky kolem nádraží, v roce 1989 se rozšířila komunikace na ulici Amurskaja, která leží nedaleko nádraží, a na tuto ulici byla převedena linka č. 3. Její cestující proto musí od této doby k nádraží asi sto metrů došlapat.

V letech 1992–1993 byla v provozu linka č. 1a s velmi omezeným provozem. Oproti standardní lince 1 nejezdila po ulici Butina, ale přes centrální tržiště.



Na ulici Butina.



Ulice Butina, při Leninově náměstí.



Vpravo odbočuje trať směrem k centrálnímu tržišti, vlevo pokračuje na konečnou TRZ.

Минтранс РФ

МП г.ЧИТЫ ТУ

серия АВ-572



20
руб.

20 руб.

ТРОЛЛЕЙБУС

ООО «К Транс Полиграф» Н.Новгород
ИНН 5259122196 э 285-2017г т. 5

Roku 1997 byla zrušena linka č. 4, dalšího roku byla obnovena, tentokrát však v prodloužené trase ze

Sosnogovo Bora na centrální tržišťě.

Roku 1998 byla zřizena okružní, nebo spíše polookružní linka č. 7 Stadion SibVO – Čita-2 – Central'nyj rynek – Stadion SibVO. Roku 2001 ale byly linky č. 4 a 7 zrušeny. Od 15. srpna 2007 došlo k prodloužení linky č. 6 od nádraží Čita-2 do Sosnogovo Bora.

V roce 2013 se plánovalo zřídít linku s parciálními trolejbusy na trase Čita-2 – Smolensk, nicméně takové trolejbusy dosud město nemá. Dne 20. října 2016 byla zrušena linka č. 5.

Až na různé úpravy v polohách a názvech zastávek a zřizování nových se nic významného v místní trolejbusové dopravě už nestalo. Systém o délce tratí asi 20 km (bráno v jednom směru) a čtyřech linkách je stálý, nicméně rozšiřovat se kvůli nedostatku financí nemůže. Obnova trolejbusového parku se relativně daří (větší a současně poslední nákupy byly v letech 2013 a 2014), i když se v prvním desetiletí tohoto milénia zdálo, že vývoj pozitivní nebude.

Dle Programu komplexního rozvoje města Čity z dubna 2011 měly být do roku 2020 vystavěny čtyři nové trolejbusové úseky o celkové délce asi 8,5 km, některé z nich plánované již dávno předtím, dosud ale nestojí ani jeden. Každopádně trolejbusy hrají v místní MHD stěžejní roli, ve městě jezdí téměř výhradně pouze ony, přičemž zbytek obslužnosti zajišťují privátní maršrutky a velmi ojediněle i autobusy. Město zřejmě těží z toho, že čím více je infrastruktura trolejbusů využívána, tím levnější provoz trolejbusů je. Takto se trolejbusy každý den vypravují před 6 na sít a jezdí po ní až do půlnoci. Intervaly jsou přitom ve špičce i pouhé tři minuty a provoz není nijak omezován ani o víkendech, takže ve městě je prostě za dne na každém kroku nějaký trolejbus.



Na ulici Beloruskaja.



Tamtéž.



Při tomto oválném objezdu u centrálního tržiště se nachází stopa navíc pro obrat trolejbusů. Dnes je tam ovšem nácestná smyčka nevyužitá.



Nevyužívaná stopa na tomtéž místě.





Na konečné linky č. 1 Gorbol'nica.



Tatáž konečná, ale při západu slunce.



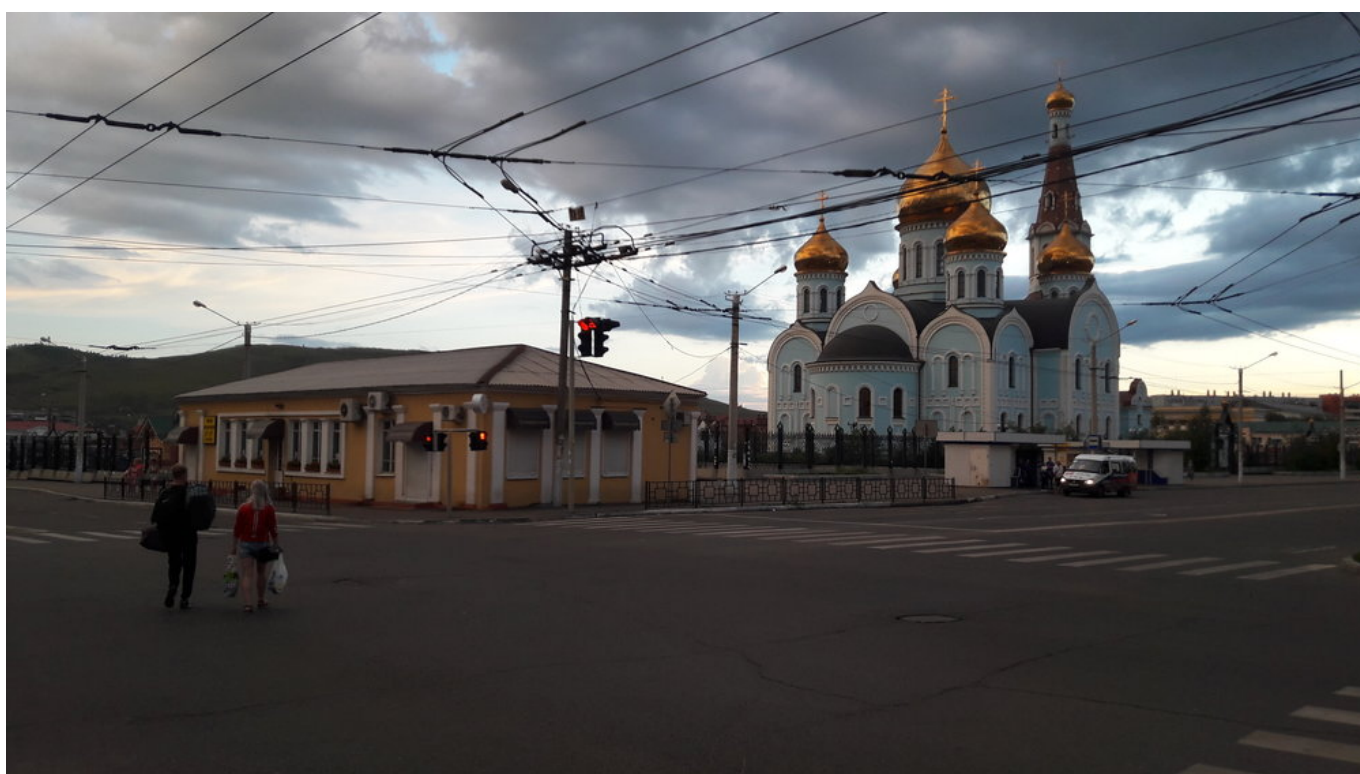
Tamtěž.



Ulice Lenina v místě, kde odbočují linky č. 3 a 6 doleva, aby se dostaly na konečnou Sosnovyj bor.



Nejhezčí trolejbusová zastávka v Čitě leží při ulici Lenina a nese název Тэатрал'наja ploščad'. Hned za zastávkou je malý udržovaný parčík s okrasnými bylinami.



Rozvětvení nedaleko nádraží: vpravo směřuje trať na ulici Amurská (před chrámem), vlevo pokračuje k nádraží (za chrámem).

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: [Trolejbusová doprava v Čitě](#)