

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.



ГЕНІАЛІТКА

КОМ'ПАНІЯ ЗАКРИТА ТОВАРИСТВА

Геніалітка - це компанія, яка спеціалізується на розробці та реалізації програмного забезпечення для бізнесу. Ми надаємо рішення, які допомагають нашим клієнтам оптимізувати свої процеси та збільшити продуктивність. Наші рішення використовують передові технології та інноваційні підходи до розробки програмного забезпечення. Ми працюємо з клієнтами з різних галузей, включаючи фінанси, маркетинг, продажі та операції. Наша команда складається з досвідчених фахівців, які надають високоякісні послуги та підтримку нашим клієнтам. Ми прагнемо бути лідером у галузі програмного забезпечення та надавати рішення, які відповідають вашим потребам. Зв'язатися з нами можна за адресою: [адреса] або за телефоном: [номер телефону].

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.



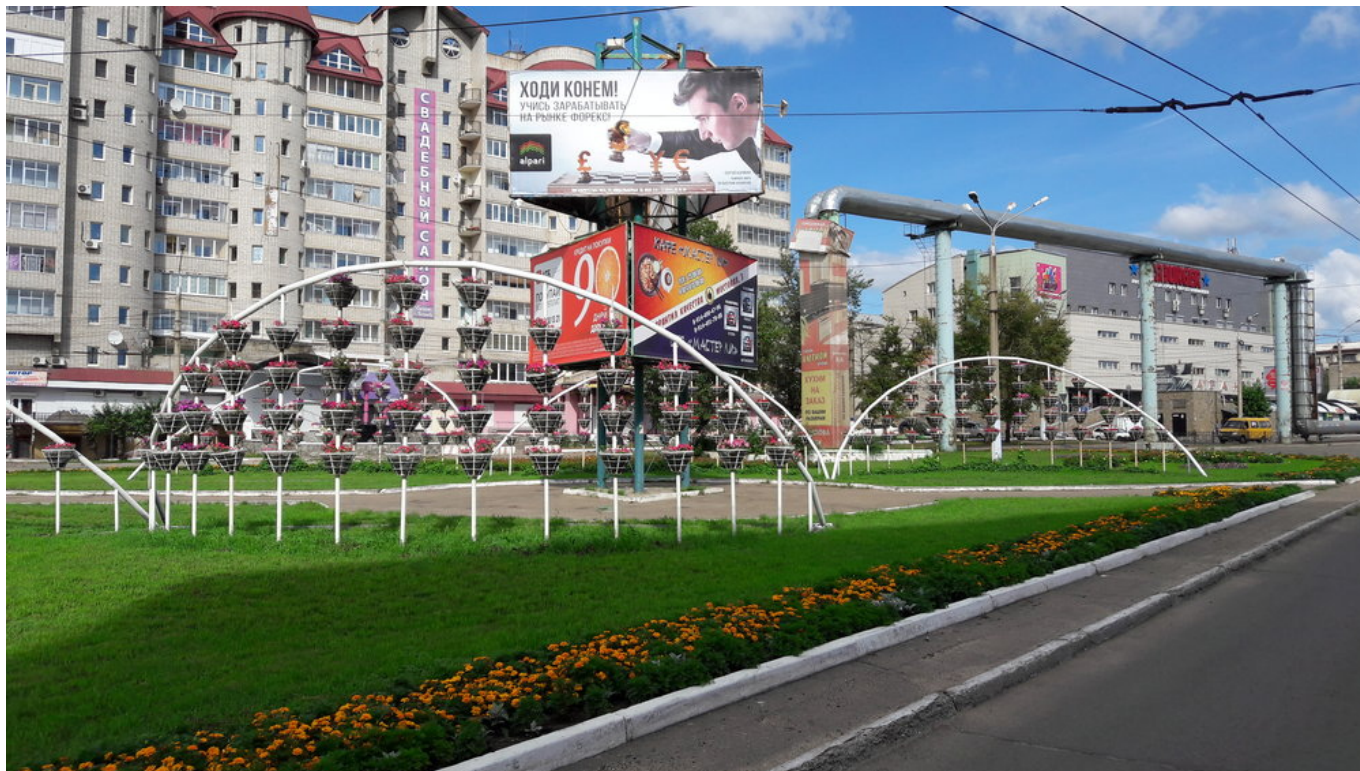
Na ulici Beloruskaja.



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.



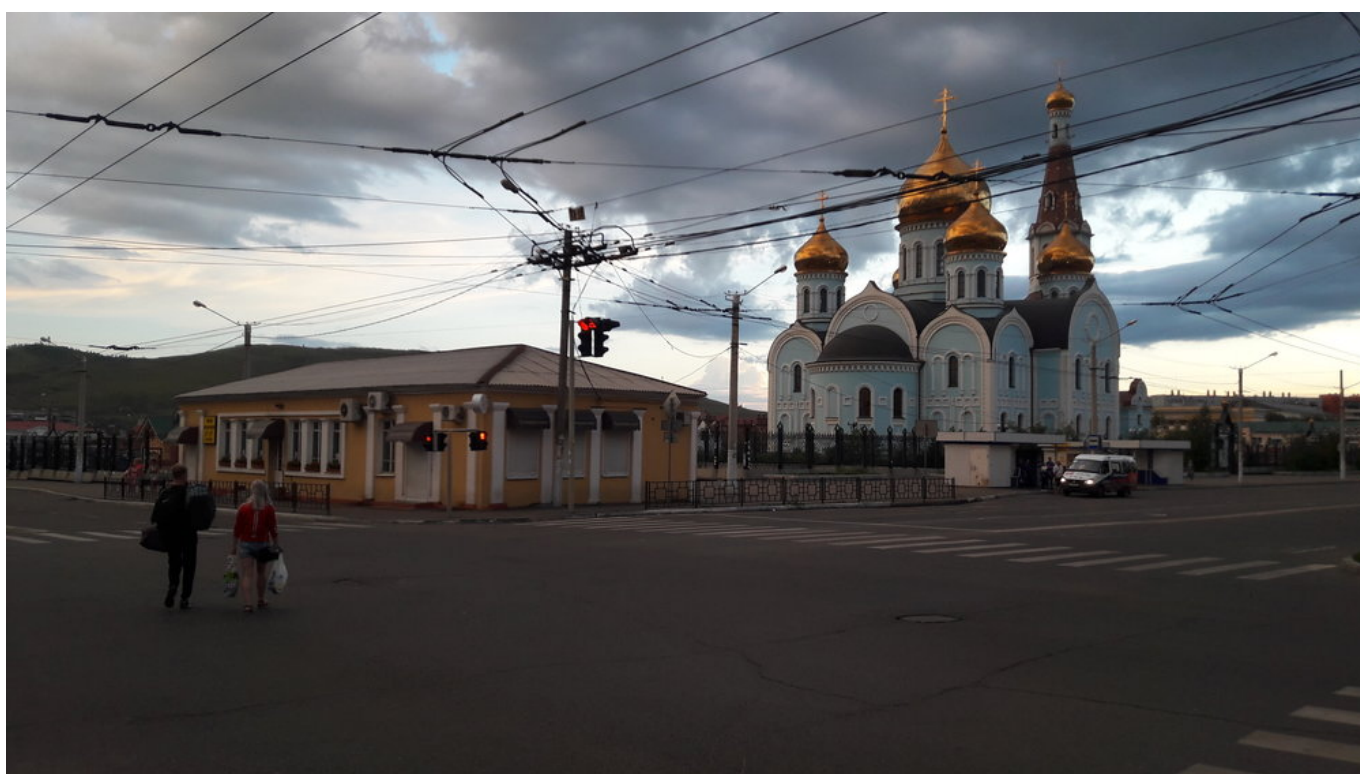
Tamtěž.



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](#)