



(Nejen) za tramvajemi do Usol'je-Sibirského

27.08 2017 05:14, Redakce, Nezařazené

Následující řádky nás přenesou především do menšího města (cca 80 tisíc obyvatel) ležícího asi 80 km severozápadně od správního střediska oblasti Irkutsku a asi 150 km západně od břehu jezera Bajkal. Tímto městem je Usol'je-Sibirskoje, ve kterém letos oslavila 50 let činnosti tramvajová doprava. Podíváme se ale i dále.

Před dalším čtením doporučujeme použít plánek [zde](#).

Historie místního provozu se začala psát v roce 1962, kdy bylo městským politickým komitétém přijato rozhodnutí o stavbě tramvajové dráhy v souvislosti s nedostatkem autobusů pro přepravu zaměstnanců místního chemického závodu.



Smyčka Magistral'naja.



Pohled od smyčky směrem na severozápad.



Podobných objektů je podél trati směřující na severozápad celá řada.



Kolejový trojúhelník byl v minulosti využíván velmi často, dnes po něm projede pár tramvají denně.



Pohled směrem do centra. Zastávka Baza oborudovanija už de facto zmizela.

Tramvajová doprava byla slavnostně zahájena dne 16. února 1967. V onom roce byly zprovozněny linka č. 1 Trampark - 9 Stolovaja a linka č. 2 9 Stolovaja - Rynok. Nejprve byly do provozu uvedeny soupravy tvořené motorovým vozem KTM-2 a přívěsným vozem KTP-2. Salóny dvou vozů slouží dodnes v jediné místní vozovně pro potřeby měnárny. Jeden vůz byl pak do konce 90. let umístěn na jiném místě ve městě ve dvoře.



Větev ke konečné 9 Stolovaja.











Na počátku 80. let byly soupravy KTM-2 + KTP-2 definitivně nahrazeny vozy řady KTM-5M3, které jsou dodnes základem místního vozového parku. Usol'je-Sibirskoje se stalo prvním městem v Irkutské oblasti, které se mohlo pyšnit tramvajemi tohoto typu. Na první dodané tramvaji KTM-5M3 se svezla tehdy mladá Tkačjova Valentina Sergejevna, později držitelka sovětského ocenění „Veterán práce“.



Koncový úsek ke konečné PZO.









Vpravo odbočovala trať k Chimfarmkobinatu.





V roce 1974 byl otevřen úsek od Rynku do Privokzal'nogo rajona, což vedlo k prodloužení linky č. 2 na trasu 9 Stolovaja - Privokzal'nyj a otevření linky č. 3 Trampark - Privokzal'nyj. Tramvaje se tak dostaly do oblasti, ve které se nachází železniční nádraží, přímo k němu však nepronikaly. Původní smyčka u Rynku přestala být později využívána, dodnes ale existuje.

V roce 1976 byla linka č. 2 díky novému úseku na severu města přesměrována a namísto ke konečné 9 Stolovaja začala jezdit na novou konečnou Chimfarmkombinat. Protože by konečná 9 Stolovaja byla zbavena přímého spojení s přednádražím, byl zahájen provoz linky č. 4 9 Stolovaja - Privokzal'nyj, čímž se zamezilo výpadku v obslužnosti způsobenému zásahem do trasy linky č. 2.

Roku 1985 byl spuštěn na zkoušku provoz linky č. 5 Trampark - Chimfarmkombinat, její život ale dlouhý nebyl.



U zastávky Jubilejnyj.



Pohled směrem k zastávce Gostinica.



Tento a další snímky jsou pořízeny u zastávky Lenina.







Nedaleko zastávky Institut.



Za zastávkou Magistral'naja ke stejnojmenné nácestné smyčce.

Relativně vysoká koncentrace průmyslových podniků na severu města byla pro tramvajový provoz pomyslným zlatým dolem, zaměstnanci tramvajemi proudili ze svých domovů tam a pak po práci zase zpět. Nástup 90. let ale přivodil konec většině tamních průmyslových aktivit, což pochopitelně neospravedlňovalo udržovat tehdejší rozsah obslužnosti ve stejné míře, ostatně počet obyvatel od 80. let poklesl o více než 30 tisíc na dnešních méně než 80 tisíc.

V roce 2001 byl úsek do Chimfarmkombinatu zkrácen a ukončen u zastávky PZO, při které dnes žije především starší obyvatelstvo. Roku 2006 byla zřízena smyčka na ulici Korostova, jmenovitě mezi zastávkami Magistral'naja a Baza oborudovanija, přičemž její poloha za obytnou zástavbou vedla k rozhodnutí nezřizovat zastávku. U obratiště, které vedlo k zavedení linky č. 4 Magistral'naja - Privokzal'nyj, se tak dnes nachází akorát rozpadající se plechová kadibudka.



Konechná Zagorodnaja (Trampark) před vozovnou a samotná vozovna na několika snímcích.













Roku 2008 byla zahájena stavba 400 m dlouhého úseku od konečné Privokzal'nyj až k vlakovému nádraží, u kterého byla zřízena smyčka, která vedla ke zrušení té na konečné Privokzal'naja. Nový úsek byl zprovozněn 1. října 2010. Za sovětských časů bylo v plánu trať táhnout ještě dál po třídě Kosmonautů, díky čemuž by byl obslužen 8. mikrorajon.

Tramvajová síť o rozchodu 1 524 mm a napájení 550 V DC v Usol'ji-Sibirském má dnes délku 27 km a z hlediska přepravní zátěže může být rozdělena na dvě části, a sice jižní a severní. V jižní části (od nádraží po vozovnu) je provoz čilý a pasažérů dostatek, přičemž tramvaje překvapivě nebojují s maršrutkami, které se soustřeďují hlavně na obsluhu města s okolními sídly jako Angarsk a na trase podél tramvajových kolejích nejsou téměř vůbec vidět. V severní části je však cestujících minimum a

intervaly linek sem jedoucích jsou dlouhé, i tak je tramvaj hlavním dopravním prostředkem. Některé zastávky už pod zarostlou trávou nejde rozeznat a koncový úsek na konečnou 9 Stolovaja je pojížděn minimálně. Pohled na severní část sítě a rozpadající se okolní objekty, kterými ještě před třemi dekádami proudil život, je tristní. Vozový park nebyl obnovován po více než 10 let, provozuschopných vozů je něco málo přes 30. Nicméně je třeba říci, že zrovna příklad Usol'je-Sibirského ukazuje, jak i nemalá síť elektrického druhu MHD umí obraz na pohled tuctového města několikanásobně vylepšit.



Zastávka Privokzal'nyj, kde dříve tramvaje končily. V dále je vlakové nádraží.





Mezi nádražím a zastávkou Privokzal'nyj



Smyčka u nádraží.

Na skok do Angarsku

Jelikož se nacházíme u Bajkalu, odskočme si krátce ještě do sousedního Angarsku, který leží mezi Usol'jem-Sibirským a Irkutskem, má momentálně přes 100 tisíc obyvatel a je rovněž obohacen o tramvajový provoz (pro plánek vizte [zde](#)). Angarsk je přibližně ve své polovině dělen Transsibiřskou magistrálou. Zatímco na západní straně od trati se nachází malé centrum a také obytná zástavba rozvíjená především jihozápadním směrem, na východní straně se rozprostírají především

průmyslové objekty. Tramvajová síť v minulosti propojila obě strany města, nicméně řada tramvajových úseků kvůli zrušení mnohých podniků už není v provozu (tři úseky byly demontovány v letech 2000, 2002, 2016, další není obsluhován a zřejmě také bude snesen).



Tři snímky z jihozápadu Angarsku.







Snímek pořízený východně od centra.

Z hlediska poptávky se dá považovat za nemalou chybu, že tramvaje do centra nejezdí přímo od staniční budovy a je třeba železniční trať podejít a teprve pak sednout na tramvaj, která se do centra dostává poněkud oklikou, nehledě pak na to, že tramvajová trať není při výstupu z vlaku vůbec vidět. Je sice jasné, že tramvaje měly kdysi prioritně propojit sídliště se závody, nicméně v dnešní době se ukazuje, že ačkoli je angarská tramvajová síť stavěna ve své většině na odděleném tělese uprostřed silničních komunikací, nedaří se jí lákat tolik zákazníků co autobusům a maršrutkám. Důvod je jasný: tratě se pomalu rozpadají, takže tramvaje nejsou rychlé, kromě toho kvůli své obecné zastaralosti nemohou nabídnout tentýž komfort a na nádraží, kde se koncentruje značné množství osob, nejezdou. Revize územního plánu z roku 2005 sice předpokládala výstavbu trati k nádraží a ve stejné době se diskutovalo i o možném propojení Angarsku s Irkutskem, nicméně proti stojí nedostatek financí, a tak plány zůstaly na stole. Uvidíme, zda angarský provoz, který začal fungovat roku 1953, vůbec přežije, kromě ne zrovna dobré infrastruktury totiž dlouhodobě absentují i investice do nákupu a údržby vozového parku, který momentálně vykazuje méně než 40 provozních vozidel (v majetku místního DP jich je o zhruba o 20 více).

Na druhý skok do Irkutsku

Nakonec ještě zapišme do Irkutsku, který má tramvajovou síť, jež má v centru podobu písmene O, ze kterého se oddělují tři větve a odbočka do vozovny. Jedna z větví prochází přes severní část centra, překračuje most přes řeku Angaru a kolem hlavního vlakového nádraží směřuje na konečnou. Druhá obsluhuje východní sídliště a třetí pak jižní sídliště. [Síť](#), jejíž první trať byla otevřena roku 1947, je ve stabilizovaném, ovšem ne v dobrém stavu, vozový park se nedaří obnovovat novými vozidly a loni bylo třeba pořídit osm ks uvolněných z Moskvy.



Tramvajová vozovna je umístěna jihovýchodně od centra.





Nedaleko vozovny.



Nedaleko vozovny.



Trat před konečnou mikrorajon Solněčnyj.



Tento a další snímky zachycují konečnou mikrorajon Solněčnyj na jihovýchodě města.







Na konečné Lodočnaja na jihovýchodě města, odkud pokračoval loni parciální trolejbus dále.



Na konečné Lodočnaja na jihovýchodě města.



Na konečné Lodočnaja na jihovýchodě města.



Na konečné Lodočnaja na jihovýchodě města.



Konečná predmest'je Marata.







Trolejbus v centru.



Трамвай в ранней мле у железнодорожного вокзала.

V Irkutsku jezdí i trolejbusová doprava, která v něm funguje od 6. listopadu 1970 a momentálně se má čile k světu: vozový park sice není věkově zrovna mladý, nicméně trolejbusy jezdí den co den a daří se pořizovat i nová vozidla. Momentálně (k 20. srpnu 2017) je k dispozici 68 provozuschopných trolejbusů a stejné číslo platí i pro provozuschopný tramvajový park.

Před třemi lety byla dokonce otevřena nová trolejbusová trať na jihozápadě města (v mikrorajónu Universitětskij), díky které je lépe obsloužen místní kampus (vizte plánek [zde](#)). Loni se rozhodli ve městě na zkoušku zavést i 19 km dlouhou linku 3-y predmest'je Marata - posjolok Molodjožnyj s parciálním trolejbusem vybaveným 36 gelovými bateriemi a kontrolou nabíjení, který měl 4,5 km (tedy asi čtvrtinu trasy) jezdit mimo trolejové vedení. Baterie montoval místní dopravce MUP Irkutskgorelektrotrans do jednoho ze svých konvenčních trolejbusů svépomocí, což ho vyšlo na zhruba mil. rublů (cca 400 tisíc Kč), neboli třikrát méně, než by dle jeho odhadu stála externí montáž od specializované firmy. Testy trvaly zhruba pět měsíců, pak mělo dojít k vlivem nesprávného řízení vozidla k poškození baterií, přičemž jejich výměna je kvůli nedostatku dalších volných prostředků na podobné účely prozatím vyloučena.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [\(Nejen\) za tramvajemi do Usol'je-Sibirského](#)