



Na návštěvě trolejbusů v Malatyi

07.05 2018 17:44, Redakce, Nezařazené

Turecké město Malatya leží v regionu Východní Anatólie a má okolo půl milionu obyvatel, spolu s okolními obcemi pak počet obyvatel dosahuje více než 760 tisíc. Jelikož lidé v tamní oblasti trvale přibývá, začaly se již minulé garnitury města a regionu zabývat zřízením efektivního způsobu přepravy cestujících na páteřní trase vedené skrze město. Lehká kolejová doprava ovšem byla kvůli vysokým nákladům zamítnuta, a tak se začaly zvažovat trolejbusy. Ty již v Turecku v minulosti v některých městech (Ankara, Istanbul, Izmir) jezdily, ale od roku 1992, kdy byla uzavřena trolejbusová doprava v Izmiru, na ně tamní veřejnost pomalu zapoměla. Nakonec však možnost zavedení trolejbusu zvítězila a ten se tak roku 2015 v ulicích Malatyi skutečně objevil.

Turci se rozhodli netroškařit a postavili rovnou zhruba 20 km dlouhou trať podpíranou 1 576 sloupy a napájenou ze 3 měníren (délka trati obousměrně činí 38,6 km, celková délka instalovaných trolejových drátů dosahuje 79 km), která spojuje autobusové nádraží ležící na západě Malatyi s předměstským univerzitním kampusem İnönü Üniversitesi ležícím východně od Malatyi. Provozní zázemí (vozovna a dispečink) se nacházejí u autobusového nádraží.

Trolejbusová trať je na území Malatye umístěna na hlavní městský bulvár, který sestává ze dvou okrajových silnic a jednoho středového čtyřproudového silničního tahu D300 (tento spojuje Izmir s íránskou hranicí). Trolejbusové dráty jsou umístěny nad okrajové silnice a jsou zavěšeny na výložnicích přimontovaných ke sloupům pouličního osvětlení. Mimo Malatyi je trať vedena přímo po komunikaci D300, přičemž obě stopy jsou umístěny v okrajových pruzích. V areálu kampusu je trať řešena jako jednostopá s tím, že po areálu vytváří jeden velký okruh.

Podél celé trati se mohou trolejbusy několikrát obrátit, aniž by musely absolvovat cestu mezi nejkrajnějšími body, a to díky příčně umístěným stopám, které obě paralelní, avšak čtyřproudovým bulvárem oddělené stopy propojují. První takovéto místo je u západní konečné u autobusového nádraží, což je logické, protože by jinak trolejbusy musely zajíždět do nedaleké vozovny, ve které však žádná smyčka není (obě do vozovny vedoucí stopy totiž končí u dvou odstavných boxů haly vozovny). Další dvě spojovací stopy jsou při obou okrajích centra, a jsou nasměrovány „k sobě“, tzn. tak, že se de facto vytváří „malý centrální okruh“. Před východním okrajem Malatye je další propojovací stopa, tudíž je možné vytvořit i linku, která nebude opouštět území Malatye, ať už bude začínat u autobusového nádraží, nebo při západním okraji centra. Poslední možnost se otočit je pak na okraji kampusu.

Poslední měsíce jezdí trolejbusy v oblasti univerzity částečně mimo svou původní trasu. Je tomu kvůli stavbě mimoúrovňového křížení s již zmiňovanou komunikací D300. Protože je jednostopý okruh přes univerzitu tímto přerušen, musí vozidla využívat náhradního pohonu.















Nový trolejbusový systém, rovněž zamaskovaný, jak je v dnešní podivné době zvykem, pod poněkud matoucí jméno, a v tomto případě sice Trambüs, byl slavnostně otevřen 10. 3. 2015 a do komerčního provozu uveden od 11. 3. 2015 sedmi hodin ráno. Primátor Malatyi, Ahmet Çakır, tehdy uvedl: *„Museli jsme podniknout důležitou a ideální investici do hromadné dopravy. Zvolili jsme Trambüs, který je vhodný jak pro náš rozpočet, tak použitelný hendikepovanými osobami, a je pohodlný a spolehlivý. Jedná se o investici, která může být amortizována do 7 až 8 let, protože šetří 75 % energií.“* Zároveň kromě nulových emisí ocenil dynamické vlastnosti trolejbusu a prohlásil, že pouhým přidáním kolejí může být trolejbusový systém konvertován na lehké metro, protože měnírny i sloupy Trambüsü jsou na toto řešení dimenzovány.

Nicméně některá média neprezentovala systém, budovaný od roku 2013, v nejlepší světlo, a některá se pustila i do nevybíravé kritiky, která poukazovala na to, že se navrací prostředek, který byl v Turecku již před čtyřiceti lety. Nicméně se ukázalo, že moderní trolejbusy jsou velkým tahounem a vozidla se od počátku těšila velké oblibě, a to takové, že studenti univerzity žádali o přidání dalších trolejbusů. Výsledky dopravní společnosti MOTAŞ navíc ukázaly, že systém není hospodárný na papíře, ale i v realitě, a to citelně. Po třech letech provozu se dá říci, že se, navzdory některým nedostatkům (viz dále), jedná o jednoznačný úspěch.



Stopa vlevo umožňuje vrátit se do centra bez nutnosti projíždět celým kampusem.









Trolejbus po první zastávce v areálu kampusu směřuje výše.



První zastávka v areálu kampusu ještě jednou.







Pohled k druhé zastávce v areálu kampusu, zvané Buradasiniz.





Mezi druhou a třetí zastávkou.



Mezi druhou a třetí zastávkou.



Mezi druhou a třetí zastávkou.



Mezi druhou a třetí zastávkou.



Mezi druhou a třetí zastávkou.





Mezi druhou a třetí zastávkou.



Příjezd ke třetí zastávce v areálu kampusu.





Mezi třetí a čtvrtou zastávkou v kampusu.



Mezi třetí a čtvrtou zastávkou v kampusu.



Na čtvrté zastávce v kampusu, zvané İlahiyat Fakültesi İstasyonu.



Mezi čtvrtou a pátou zastávkou v kampusu.



Mezi čtvrtou a pátou zastávkou v kampusu.



Mezi čtvrtou a pátou zastávkou v kampusu.



Mezi čtvrtou a pátou zastávkou v kampusu.



Pátá zastávku v areálu kampusu.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu. Hlavní promenáda v areálu trolejbusovou trať kříží.



Mezi pátou a šestou zastávkou v kampusu.



Šestá zastávka v areálu nese název Besyo.





Za šestou zastávkou. Sedmá není dočasně obsluhovaná, protože původní úrovně křížení s dálnicí D300 je nahrazováno mostem.



Původně se jelo rovně ke komunikaci D300 a pak se zatáčelo doleva. Teď se zatáčí ještě na území kampusu a teprve více na západ, po průjezdu hlavní bránou, se opět trolejbusy mohou napájet z troleje.



Ještě pohled směrem k šesté zastávce.





Tady vedly troleje, ale byly načas odstraněny.





Trolejbusy na několik měsíců vyjíždějí z areálu univerzity jinudy, a sice tímto směrem. Použit musí náhradní pohon.





Trolejbus jezdí po části trati nuceně se sklopenými sběrači.



Hlavní vjezd do univerzitního areálu. Trolejbusy tudy obvykle nejezdí.



Pohled na univerzitní areál.







Trolejbus se vrací do původní stopy.





Trolejbus nahazuje sběrače.









Konec výletu po univerzitním areálu.

První týden provozu ovšem nedopadl šťastně. Cestující se mohli sice vozit zadarmo, avšak kvůli technické závadě na palubní elektronice zachvátil jeden z 10 dodaných tříčlánkových vozů vybavených přídatným dieselagregátem dne 15. 3. ve 22:26 na zastávce İnönü Üniversitesi požár. Míra poškození byla vážná, a tak vozidlo, nesoucí ev. č. 4407, bylo odepsáno. Kvůli této události byl provoz za účelem nutné inspekce zbytku vozového parku přerušen a trolejbusový provoz byl opětovně nastartován 20. března 2015, přičemž cestující se mohli bezplatně vozit do 30. března 2015.

Provoz 9 namísto 10 vozidel způsobil komplikace, protože nebylo možné dodržovat špičkový 10minutový interval. Vozidla se navíc začala přepřňovat, a tak systém nebyl nejprve ani pohodlný, ani spolehlivý. Radnice města ovšem pohotově zareagovala a obratem přikoupila 12 nových vozů, které došly v letech 2016 a 2017. Dnes má tedy systém k dispozici 21 vozidel. Karoserie všech vozů pocházejí od domácího výrobce Bozankaya (sídlí na západě Ankary). Zatímco první vozidla vybavil elektrickou výzbrojí německý podnik Vossloh Kiepe, posledních 12 získalo výzbroj většinově od polského Medcomu. Vozy z první série jsou navíc pro případ nouze vybaveny dieselovým agregátem, vozy z nové série však mají přidány baterie a jsou řešeny jako parciální, díky čemuž mohl být od 18. září 2017 prodloužen provoz i mimo dráty, a to do průmyslového parku na západě města.

Trolejbusový apartheid

Vozidla jsou řešena jako plně nízkopodlažní s většinou sedadel na podestách. Dvě z nich byla loni

opatřena růžovou barvou a jsou vyhrazena pouze ženám a jejich řidiči jsou také pouze osoby ženského pohlaví. Stalo se tak poté, co skupina studentek z místní univerzity spustila roku 2016 na sociálních sítích kampaň za růžové trolejbusy, ve kterých by se nemusely obávat údajného častého sexuálního harašení ze strany silnějšího pohlaví. Primátor města se myšlenky chytl a zavelel k přebarvení dvou trolejbusů narůžovo. Segregování pasažérů tímto způsobem si vysloužilo v Turecku velkou pozornost a někteří neváhali systém označit jako apartheid, přičemž nespokojenost vyjádřily i některé ženy, podle kterých vlastní trolejbus de facto znamená, že si nejsou s muži nadále ve společnosti rovny, jiné si zase stěžovaly, že spoju s růžovým trolejbusem není dost. Růžové trolejbusy jsou v provozu na 8 párech spojů denně během pracovních dnů a poprvé svezly výhradně dámské osazenstvo loni v září při zahájení nového akademického roku.

Ne BRT

Trolejbusový provoz byl od počátku často označován jako BRT systém, ve skutečnosti jej však spíše jen připomíná, protože o klasický BRT systém se nejedná. Trolejbus sice jede po hlavním městském bulváru a může nabrat velmi dobrou rychlost, ale nejede ve vyhrazených pruzích a většina zastávek je prostě obyčejnými zastávkami MHD. Na vybraných zastávkách byly nainstalovány turnikety, aby odbavování probíhalo rychleji, tj. ještě před nástupem do vozidla, jenže tyto turnikety již téměř nefungují. Kromě toho nainstalované „kukaně“, ve kterých by měli být zaměstnanci dopravce dohlížející na průchod lidí turnikety, zejí obvykle prázdnotou. Výběr jízdného je dnes řešen výhradně s nabíjecí kartou (stojí 5 lir, tj. asi 25 Kč), kterou cestující, s ohledem na téměř nefunkční turnikety, téměř vždy přikládá ke čtečce umístěné u řidiče. Jiný způsob úhrady jízdného než přes kartu nejde, což je problém, protože ji lze koupit na několika málo místech ve městě, nabít ji přitom lze v jen o něco málo větším počtu automatů. Jízdné stojí 2,15 lir (asi 12 Kč). Pokud je na zastávce plno a ve vozidle taky, nastupují lidé prostředními či zadními dveřmi a nepípají si.

S uživatelského hlediska tedy není systém nejlépe vyřešen. Radnice je přesto s trolejbusem nadmíru spokojená. Technický popis trolejbusu v tomto článku vynecháme, protože jej plánujeme do tištěné verze časopisu. Trolejbusům v Malatyi popřejeme hodně štěstí a tímto reportáž završujeme.



Dechberoucí výhledy z trolejbusu.













Konečná u autobusového nádraží a spojka do vozovny.



























Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: [Na návštěvě trolejbusů v Malatyi](#)