



Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (5) - Brest, Homel, Grodno

12.08 2019 09:53, Redakce, Nezařazené

V závěrečném díle našeho seriálu o Bělorusku se podíváme do tří čistě trolejbusových provozů. Jedná se o Brest, Homel a Grodno. Historie těchto provozů by opět vydala na několik stran textu, a tak se omezíme jen na několik údajů.

Homel

Nedaleko ukrajinské hranice, v jihovýchodním cípu Běloruska, leží město Homel. Jedná se o druhé největší město Běloruska s více než 535 tisíci obyvateli, které se od 20. května 1962 pyšní trolejbusovou dopravou. Ta byla v průběhu let rozvíjena a dnes jsou dráty nataženy do všech hlavních směrů. Hned čtyři konečné se nachází u průmyslových areálů, které jsou umístěny od centra města poměrně daleko. První trať byla zprovozněna od nádraží přes centrum města na sever k vozovně. Později byla trať prodloužena k závodu Hidroprivod. V 70. a 80. let se síť rozšiřovala, od roku 1991 do roku 2007 pak panovala v rozvoji síti velká pauza. Poslední prodloužení s pomocí trolejí bylo na pořadu dne 15. prosince 2010, kdy byla napojena na trolejbusy čtvrť Kljonkovskij v severovýchodní části města. V posledních letech byly opuštěny dva koncové úseky tratí vedených do průmyslových areálů. Troleje nad nimi byly zachovány (viz plánek vpravo).

Dne 8. ledna 2019 se díky parciálním trolejbusům AKSM-32100D zavedlo spojení v podobě linky č. 24 vedené z nově budované jižní zcela nezatrolejované čtvrti Švedskaja gorka do severovýchodní čtvrti Kljonkovskij, ve které trolejbusy rovněž jezdí po některých ulicích, nad kterými trolej nevisí.



Trolejbus večer nedaleko nádraží.



Trolejbusy se to v Homelu jenom hemží, zde vidíme dva nedaleko místního cirkusu.



V Homelu si je nutné pro potřeby intenzivního cestování nutné kupovat takovéto pětikusé aršíky, protože ani v tomto městě, stejně jako nikde v Bělorusku, si člověk nekoupí celodenní tramvajové či trolejbusové jízdenky.



Tento trolejbus nedojezdil.



2x konečná Techničeskij universitět.





Nedaleko konečné Festival'nyj park (západ města).



Konečná DP Festival'nyj park.



2x konečná Solněčnaja.





3x Objazdnaja ulica na západě města. Po této dlouhé ulici toho moc nejezdí...







6x konečná Chimzavod (západ města)













5x u konečné DP Zavod "Kristall".











Vozovna č. 1 ležící na severu města. Ve městě je ještě jedna, na západě města, ve směru k chemickému závodu. Uvažovalo se i o stavbě třetí vozovny, ta ale není momentálně potřeba.



Interiér homelských vozů nijak zajímavý není a občas je i takto ponurý.

Park dopravce sestává z 201 vozidel, z nichž je momentálně 196 v provozu, plus jednoho služebního a jednoho muzejního. Všechny provozní trolejbusy jsou od výrobce Belkommunmaš. Dopravce má pouze jeden kloubový trolejbus typu AKSM-213 vyrobený roku 2002.



3x konečná Zlín na severozápadě města. Na snímku pořízeném odpoledne je zachycen konec směny.





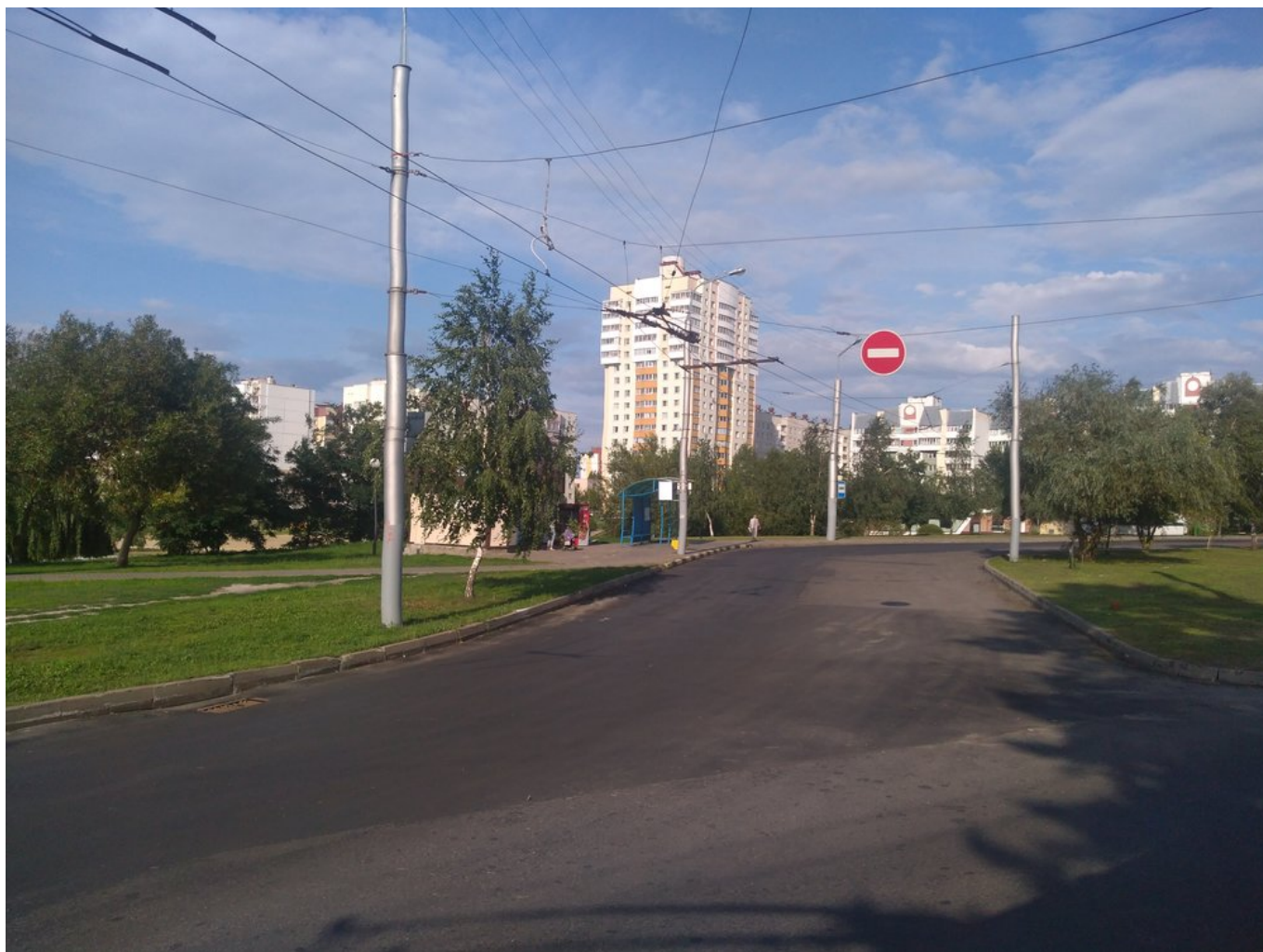


Momentka z jižní části města.



Dva snímky u zastávky Univermag "Gomel" ležící severně od centra.





4x konečná DP Volotova na severovýchodě města.









3x prostředí nedaleko zastávky Makajonka.







5x konečná Mikrorajon Kljonkovskij na severovýchodě města. Jedná se o konečnou nejmladšího místního zatrolejovaného úseku.



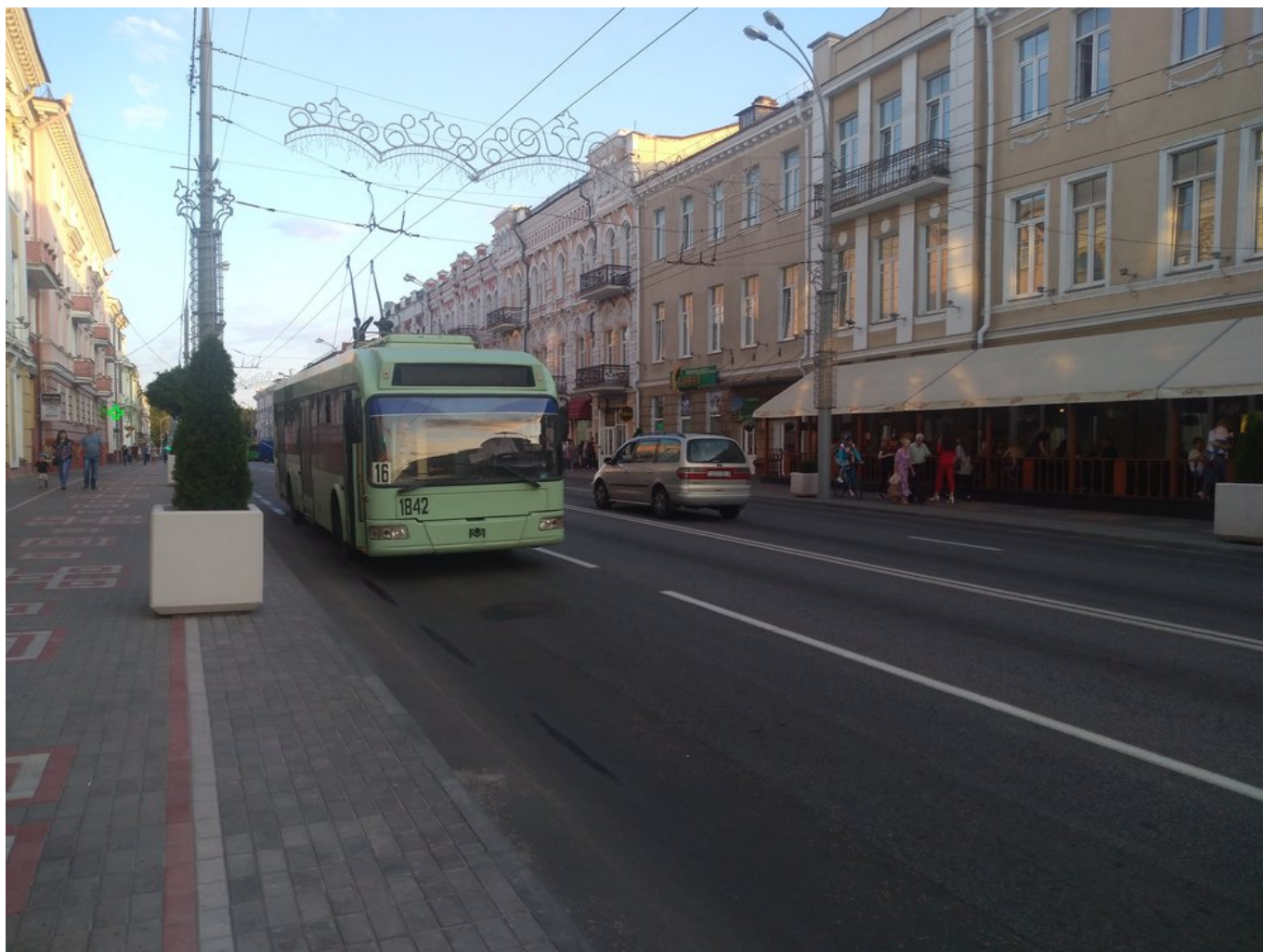












Centrum města (2x).



Cena jednorázového jízdného je 55 kopějek, u řidiče se platí o 5 kopějek víc. V roce 2000 bylo přepraveno místními trolejbusy více než 116 milionů cestujících, v roce 2017 už jen 56,8 milionů. Vývoj je tedy značně negativní, navzdory investicím do vozového parku i poměrně dobře udržované infrastruktury. Stejný vývoj jde zaznamenat u všech tramvajových i trolejbusových provozů v Bělorusku. Místní síť se dá celá trolejbusy projet za jediný den, ovšem jen za předpokladu, že má člověk štěstí na spoje, poněvadž na některých úsecích je mimo špičku značně redukován provoz. Trolejbusový provoz v Homelu je každopádně poměrně velký, o čemž svědčí i více než 20 existujících linek, na druhou stranu je atraktivní jen na některých místech (překvapivě se jedná například o severovýchodní sídliště), a tak je jeho celé projetí doporučením hodné jen opravdovým trolejbusovým fanatikům.

Brest

Trolejbusová síť v Brestu majícím přes 350 tisíc obyvatel a ležícím na jihozápadě Běloruska byla otevřena až 18. dubna 1981, což z ní činí nejmladší síť v Bělorusku vůbec. Místní provoz se zakládá na páteřní 11km trati vedené od vlakového nádraží na východ města k oblastní nemocnici, přičemž z této páteřní trati vede několik větví, z nichž jedna tvoří k této páteři částečnou paralelu. Celková délka sítě disponující jednou vozovnou umístěnou v severovýchodní části města je něco málo přes 30 km, kilometricky se tedy jedná o středně velkou síť.

Provoz není v podstatě ničím zvláštní, město totiž leží v téměř naprosté rovině a trolejbusy napojují

centrum s různými sídlišti a nemocnicí téměř výhradně po hlavních ulicích města. Návštěvníka tak zřejmě zaujme akorát 500m úsek se čtyřmi stopami umístěný před křižovatkou ulic 28 iJulja a Moskovskaja, což je velmi neobvyklý úkaz, a dále letos otevřený terminál u nádraží.

Před zhruba šesti lety začala být stavěna krátká trať v jižní části města od stávající zatrolejované konečné Cvetotron k Južnomu gorodku, tento úsek ale nikdy nebyl dokončen a roku 2016 na něj zamířily trolejbusy vybavené dieselagregátem, a to v rámci prodloužené linky č. 9. Naposledy se v Brestu "trolejovalo" před více než 10 lety, kdy se troleje natáhly podél jihovýchodní a východní části čtvrti Kavaljova.

Místní park sestává ze 74 vozů, všechny jsou v provozu a všechny jsou sólo. 65 trolejbusů nese značku Belkommunmaš (jedná se o typy AKSM-221, AKSM-20101, AKSM-321, AKSM-32102, AKSM-32100A) a 9 MAZ-ETON (typ MAZ-ETON T103). Vozy s dieselagregátem jsou typu AKSM-32100A a dodány byly v šesti kusech v letech 2013 a 2014 (ev. č. 146-150, u ev. č. 145 byl agregát demontován). Nejstarší vozidlo je z roku 1999, většina parku je ale mladší 10 let. Vedení místního podniku dbá úzkostlivě na to, aby trolejbusy jezdily v dobrém stavu. Loni v říjnu byla ve vozovně slavnostně zprovozněna nová krytá myčka.

Počet přepravených cestujících téměř soustavně klesá, roku 2000 jich bylo 47,9 milionů, roku 2017 20,7 milionů. Cena jednorázového jízdného je opět 55 kopějek, jízdenky je nutné stejně jako v Homelu kupovat v kioscích, jinak je nutné nakupovat u řidiče za 60 kopějek. Celá brestská síť se dá projet za jeden den, je třeba ale dorazit v pracovní den, neboť linka č. 9 na nezatrolejovaném úseku o víkendech nejezdí.



4x nový trolejbusový terminál u vlakového nádraží.









2 snímky z třídy 28 ijulja.



Konečná Cvetotron.



2 snímky z nedokončené trati k Južnomu gorodku.





V centru města.



3x u konečné KSM (severovýchod města).







Poslední snímky ukazují situaci na trati k nemocnici i samotnou konečnou Oblastnaja bol'nica.













Grodno

Snaha zavést do Grodna elektrickou dopravu se objevila již dávno. Roku 1928 předložili radním projekt na zavedení tramvají Belgičané, kteří se snažili uspět i v polském Bělostoku, nicméně odešli s prázdnou. Není jasné, proč se tak stalo, zda tomu bylo například kvůli úzkým ulicím v centru, slabým základům městských domů, nebo financím.

K tématu zavedení elektrické dopravy se každopádně město vrátilo opět ve vážné rovině až v roce 1965. Radnice se tentokrát zabývala možností zavést trolejbusy, nicméně městská kasa spíše zívala prázdnotou než volnými penězi, a tak se stavět hned nezačalo. Vozovna se sice začala budovat v roce 1966, ale dokončena byla teprve v roce 1974. Bylo v podstatě malým zázrakem, že se projekt nezastavil, neboť trolejbusy byly tehdy prioritně realizovány ve městech s více než 250 tisíci obyvateli, což tehdy Grodno se svými ani ne 150 tisíci obyvateli zdaleka nemělo. Nemálo pomohla stavba chemického závodu na dusík a umělá hnojiva (dnes "Grodno Azot"), který byl otevřen roku 1965 a postupně se rozšiřoval, neboť trolejbusová doprava byla viděna jako způsob dopravy, který místnímu životnímu prostředí naopak uleví. Právě k závodu byla otevřena z centra města první trať.



2x jižní konečná linky č. 20 Višňelec.





Pohled na nové obratiště u budovaného obchodního centra Triniti.



Pohled opačným směrem. Po této ulici by mohly jezdit také parciální trolejbusy. Po cca 1 km by při odbočení vpravo dojezdy na konečnou Višněvec, kde končí linka č. 20.



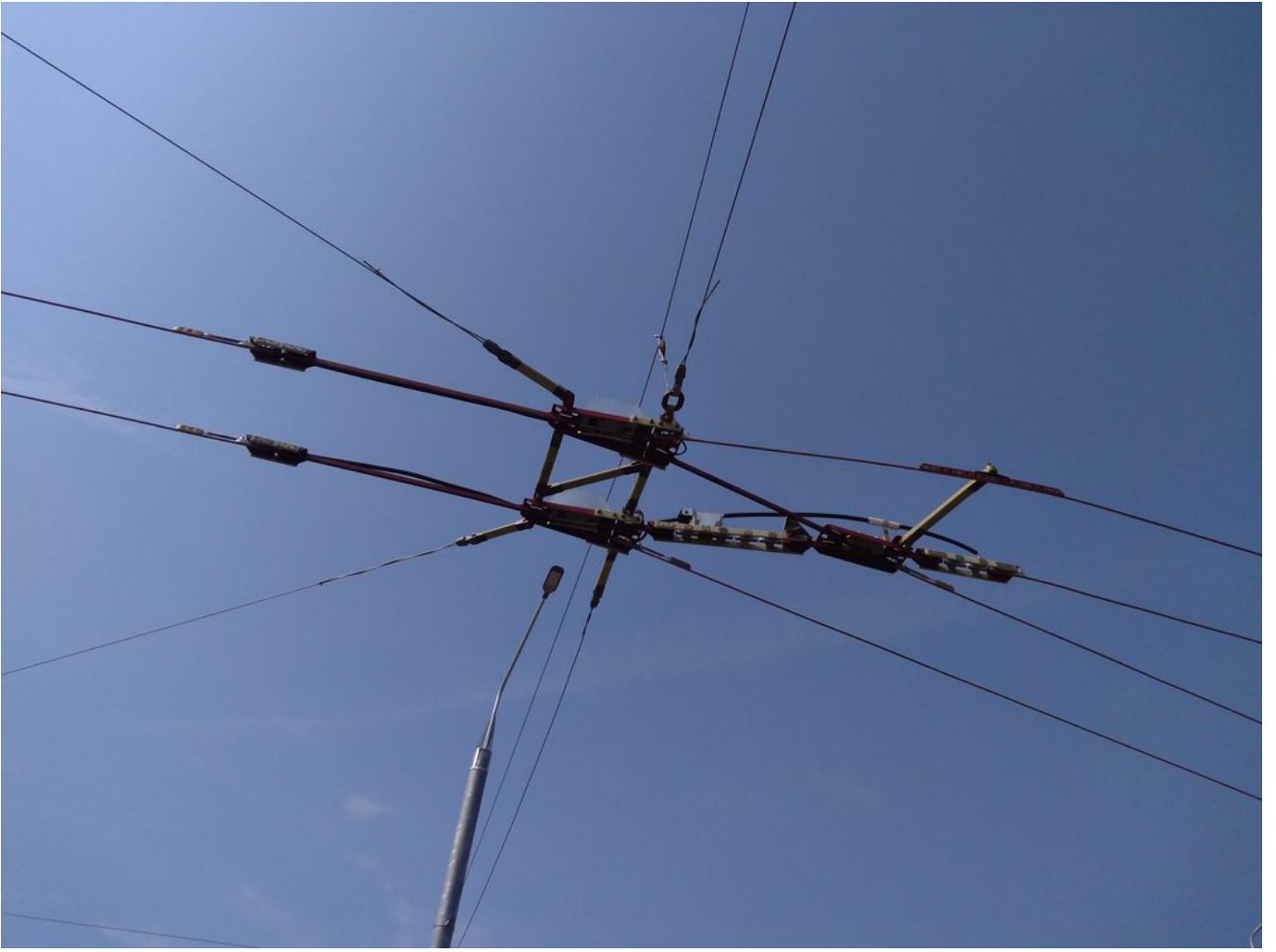
8x obratiště Višňovec. Průjezd ním trvá velké množství času, neboť troleje jsou v zatáčkách uchyceny starým způsobem a výhybky rovněž nejsou moderní koncepce, a tak trolejbus pod nimi musí projíždět sníženou rychlostí.













Stalo se tak dne 5. listopadu 1974, kdy se na Sovětském náměstí rozjel trolejbus, který byl označen nápisem "Pionýrský". Jel doslova narván k prasknutí, neboť vezl nejen stavitele první trati, představitele dopravního podniku, ale mj. i žáky, kteří sbírali na podporu výstavby trolejbusové sítě šrot.

Rozvoj trolejbusové sítě nabral na obrátkách, nicméně už v roce 1980 se zastavil a další nové tratě začaly být otevírány až v tomto století. Poslední významnou investicí bylo letošní zřízení trolejí na mamutím kruhovém objezdu u právě budovaného obchodního centra Triniti na jihovýchodě města. Od 29. července byl na něm spuštěn částečný provoz.



4x konečná Grodno Azot.









2x v centru.





Trolejbusy jezdí po hlavním grodenském Sovětském náměstí po jeho dvou stranách.







Pohled z trolejbusu na západě města.



Západ města.



Severní konečná Devjatovka. Končí zde i linka č. 20 vedená parciálními trolejbusy.



2x konečná KSM.





2x u zastávky Hospital' (severně od centra).



Roku 2017 byla zprovozněna linka 20, která objíždí celý východ města, přičemž jede hned dvakrát po úsecích bez trolejového vedení. Jeden takovýto úsek má délku 4,2 km a druhý skoro 3 km. Nasazena byla na linku č. 20 pětice parciálních trolejbusů AKSM-32100D. Zkušenosti s provozem těchto trolejbusů byly natolik pozitivní, že se Grodno rozhodlo přikoupit další: letos by mělo dojít 10 vozů téhož typu. Nasazeny by měly být hned na několik nových relací. Jistou kuriozitou místního trolejbusového provozu je, že neobsluhuje místní vlakové nádraží, které je přitom nedaleko od centra. Je tedy možné, že se parciální trolejbusy zavedou i k němu.

Grodno nicméně nemíní investovat jen do parciálních trolejbusů a již v brzké době by se mělo začít stavět na jihozápadě města, kde by se měly troleje rozplést nad zatím nezatrolejovanou ulicí Maslakova, čímž by se měly propojit konečné Strojitel'nyj licej a Chimvolokno. Tento úsek měří skoro 2 km a na něj by měl ještě navázat kratší o délce 1 km vedený směrem k nové jihozápadní čtvrti Kolbasino. Tyto investice by měly vést k lepší optimalizaci trolejbusového provozu a především k lepší obsluze celé jihozápadní části města.

Grodenský trolejbusový vozový park eviduje 128 vozidel (126 je momentálně v provozu) a je tvořen až na dvě výjimky vozy od výrobce Belkommunmaš. Jedná se o typy AKSM-20101, AKSM-32102, AKSM-32100D, AKSM-201, AKSM-32100C. Výjimku představuje jedno vozidlo MAZ-203T a také jeden vůz ZiU-682V-012 [V0A], který je od roku 2013 nasazován do pravidelného provozu coby retro trolejbus.

Celý provoz v Grodně je zajímavý, mj. díky tomu, že město není zcela v rovině, a trolej vede nesterjně

vypadajícími ulicemi. Celá síť se dá projet za jediný den, a protože neexistuje celodenní jízdenka, je nutné si opět v kioscích pořídit jednorázové jízdenky v ceně 55 kopějek (u řidiče 60). Počet cestujících navzdory intenzivnímu provozu klesl ze 76,7 milionů osob v roce 2000 na 39,1 milionů osob v roce 2017, i přesto podíl trolejbusů v místní MHD dosahuje nadále ke 40 %.

Závěrem

Tímto uzavíráme pětidílný seriál o trolejbusových a tramvajových provozech v Bělorusku. Po navštívení všech provozů, v rámci kterých jsme stihli obvykle procestovat všechny trasy, je možné říci, že je jejich stav poměrně dobrý. Vozové parky jsou téměř výhradně tvořeny vozy od Belkommunmaše, které jsou sice obvykle mladé, ale zpravidla nepůsobí nijak útulně ani pohodlně, vše se ale pochopitelně odvíjí od toho, nakolik se při nákupech vozidel v interiéru šetřilo a jak je tento následně udržován. Ze všech provozů zaujaly asi nejvíce Grodno, Minsk, Vitebsk a Mazyr, zklamal naopak jenom Mohylev.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Konec seriálu.

První díl [zde](#). Druhý díl [zde](#). Třetí díl [zde](#). Čtvrtý díl [zde](#).

Poděkování: Vladimír Fišman, Alexej Kuz' mič, Sebastian Naumann

Url: [Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska \(5\) - Brest, Homel, Grodno](#)