

Stručně k historii tramvajové dopravy v Krasnojarsku

12.09 2017 10:51, Redakce, Nezařazené

Následující řádky nás zavedou do Krasnojarsku, třetího největšího sídla na Sibiři (po Novosibirsku a Omsku). Toto město ležící na řece Jenisej v minulosti procházelo prudkým vývojem a vznikaly v něm různé závody, jejichž privatizace po rozpadu SSSR ale nedopadla většinou šťastně. Dnes žije v Krasnojarsku více než milion obyvatel, a třebaže průmysl již nemá takový význam jako dříve, věci se mění obecně k lepšímu a v březnu 2019 dokonce do města zavítá zimní univerziáda. Jednou z pozitivních zpráv je i postupná revitalizace tramvajové infrastruktury. Tou špatnou je, že jsou upozaďovány trolejbusy. Kromě toho se už léta nedaří dokončit metro, jehož stavbu lze označit za fiasko.

Před čtením textu opět doporučujeme sledovat schéma místní sítě.

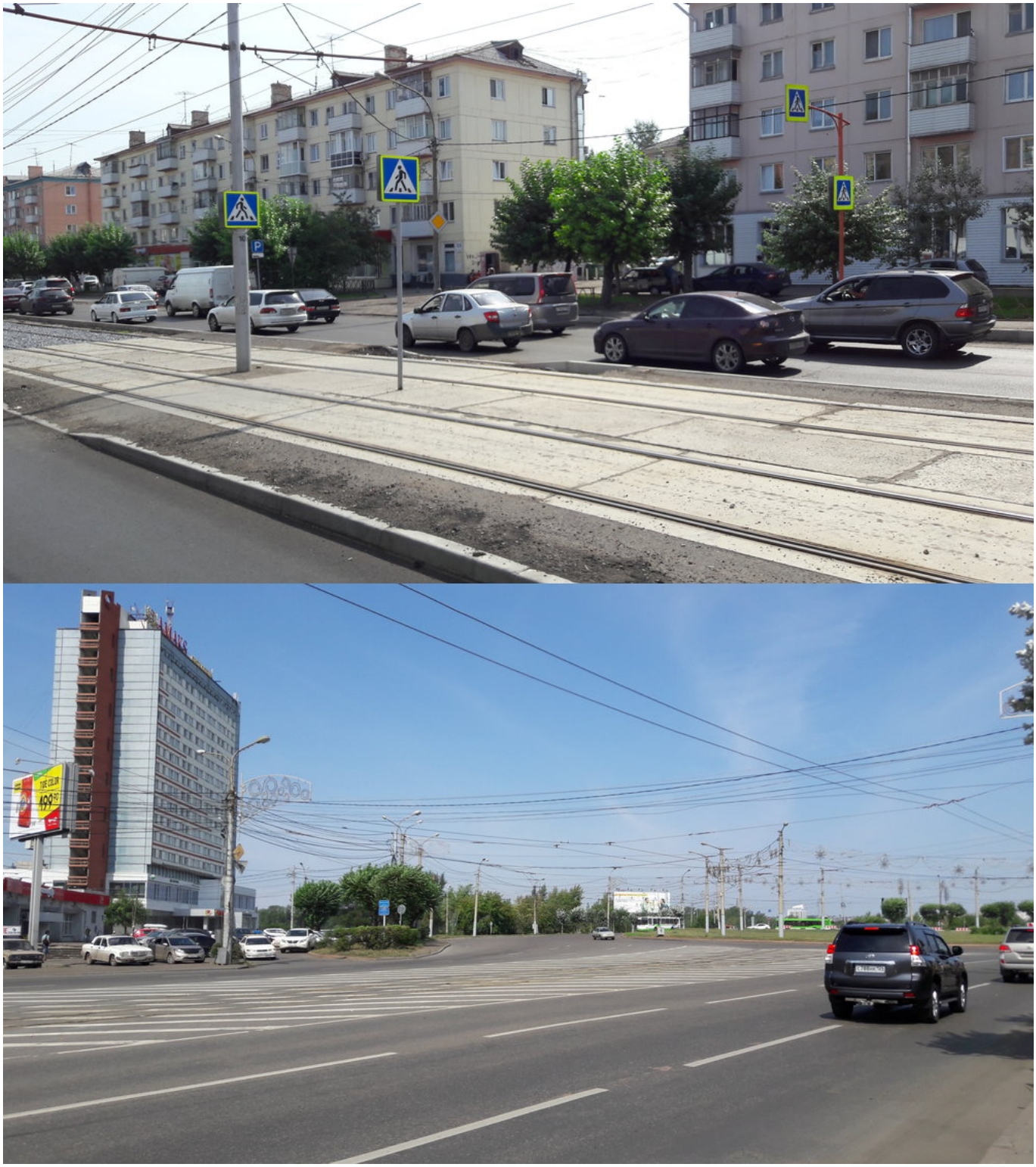
První vážnější myšlenka na zřízení tramvajové dopravy v Krasnojarsku se objevila před první světovou válkou v hlavě tehdejšího starosty. Za předchůdce dnešní tramvaje pak můžeme považovat počin mající počátek na podzim roku 1935, kdy na prospektu imeni gazety Krasnojarskij rabočij, což je hlavní třída pravobřežní části Krasnojarsku, zahájily tramvajový provoz čtyři vozy tažené parní lokomotivou, a to na 3km trase Zavodoupravlenije Krasmaša – Zaton. Stalo se tak díky iniciativě ředitele podniku Krasmašstroja Aleksandra Petroviča Subbotina, který chtěl pomoci lidem v tom, aby se do práce dostávali včas a nemuseli se spoléhat na často opožděný zvláštní vlak přijíždějící z pravého břehu, což pak mnohé z marně čekajících nutilo šlapat od Zatonu do práce oné 3 km. Kdy vlak, nebo chcete-li parní tramvaj, přestal jezdit, s jistotou nevíme (a vůbec se pak neví, kde se řediteli podařilo ony čtyři vozy sehnat a co byly vlastně zač), každopádně stavba současných tramvajových a současně také trolejbusových tratí byla zahájena 1. června 1956.

Dne 1. května 1958 v 6:00 byla zahájena pravidelná tramvajová doprava na pravém břehu řeky Jenisej, a to na 9,5 km dlouhé trati Predmostnaja ploščaď – KrasTEC (její součástí byl i úsek Zavodoupravlenije Krasmaša – Zaton). Spolu s tím byla otevřena vozovna při ulici Vavilova, která už dnes existuje, avšak na jejím místě sídlí podnik MP Gorelektrotrans, který trolejbusy a tramvaje spravuje. Obslužnost na trati zajišťovalo 19 vozů. Dne 17. října 1961 začaly tramvaje jezdit po Kommunal'nomu mostu přes Jenisej, čímž se tramvaje dostaly na levý břeh města, a tedy do centra. Konečná byla na levém břehu umístěna hned za mostem u operního a baletního divadla. Délka nové trati činila 3,25 km.

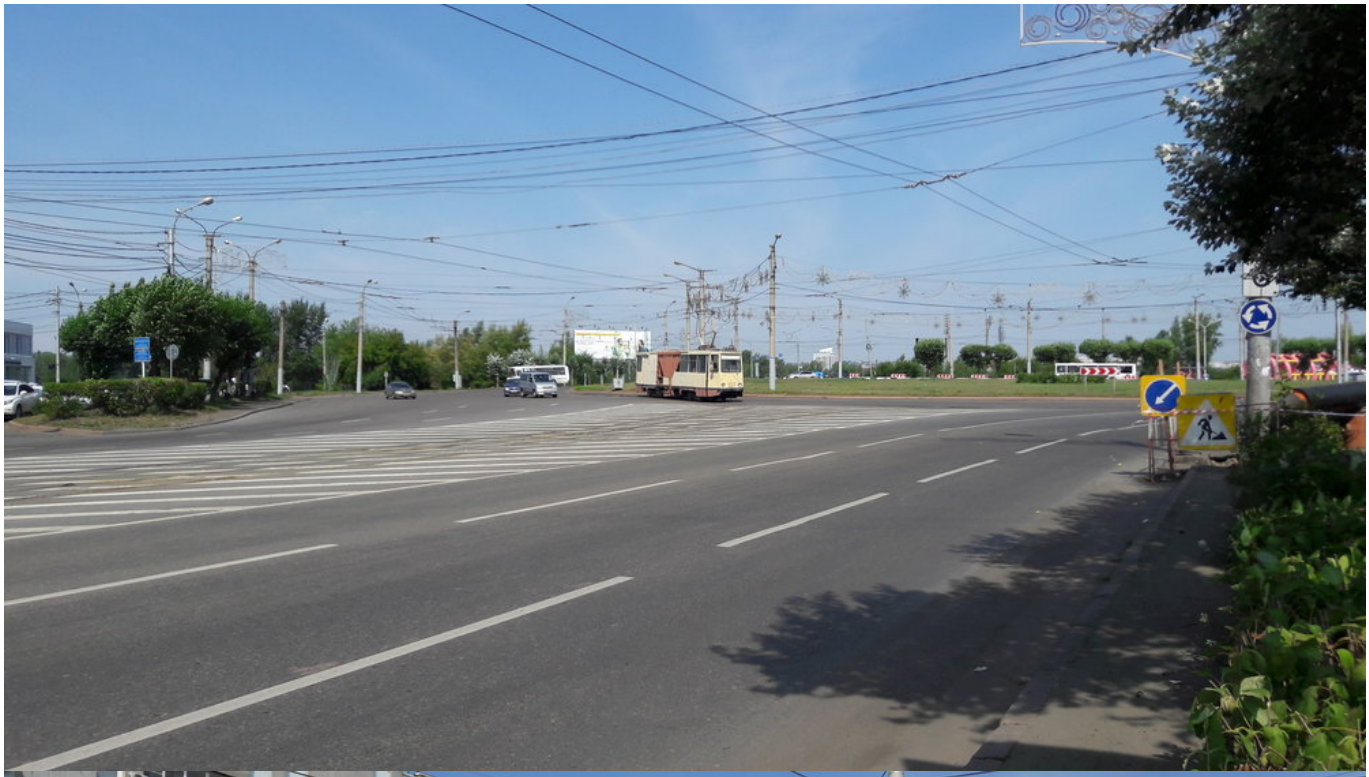


Rekonstrukce dalšího úseku na prospektu imeni gazety Krasnojarskij rabočij v srpnu 2017.





Predmostnaja ploščaď na pravém břehu města (na dalších 4 snímcích rovněž). Povšimněte si nejen tramvaje převážející štěrk, ale i trolejbusových trolejí, které zůstaly odstřihnuté od zbytku sítě.




5
202





V roce 1963 byla dostavěna druhá fáze tramvajové vozovny. Ve stejném roce byla postavena a zprovozněna trať Predmostanaja Ploščaď – ChMZ (dnes Zavodnaja) o délce 1,6 km.

V roce 1966 byla na ulici Mičurina postavena a zprovozněna 1,9 km dlouhá trať prospekt imeni gazety Krasnojarskij rabočij (v polovině úseku Predmostnaja ploščaď – KrasTEC) – závod Sibelektrostal'. V roce 1967 byla otevřená druhá tramvajová vozovna při ulici 60 let Oktjabrja s kapacitou 150 vozů a tato vozovna slouží dodnes. Zároveň byla na konečné ChMZ, která byla blízko nové vozovny, vystavěna smyčka a dále byla otevřena trať KrasTEC – Šinnyj závod o délce 1,8 km.

V roce 1971 byla na ulicích Mičurina a Šjorsa otevřena tramvajová trať ul. Murčina – Tramvajnoje

depo č. 2, která vedla po ulicích Ščorsa 60 let a Oktjabrja. Tím vznikla na pravém břehu města síť, která měla přibližně formu písmene O opatřeného větví vedenou směrem ke KrasTECu, potažmo ke konečné Šinnyj zavod a druhou větví vedenou přes Jenisej k centru. V roce 1973 byly na ulici Kornetova zřízeny koleje v délce 0,2 km pro odstavování vozů. V roce 1975 byla otevřena smyčka na konečné KrasTEC, přičemž celková délka kolejí této smyčky byla 1,08 km. V roce 1978 se podařilo zřídit další, tentokrát 1,6 km dlouhou trať KrasTEC – Posjolok Těchničeskij (v oblasti Chimkombinatu Jenisej). Stav sítě v roce 1982 uvidíte zde (tramvajové trati vyznačeny černě).

V roce 1983 byla vybudována a zprovozněna 7,4 km dlouhá trať ul. Mičurina – pos. Energetikov. Taktéž byla vybudována smyčka o délce 0,22 km při zastávce per. Fizkul'turnikov. V roce 1986 tramvaje napojily levý břeh s pravým podruhé, tentokrát přes tehdy čerstvě dokončený severněji ležící Oktjabr'skij most, a to od zastávky prospekt imeni gazety Krasnojarskij rabočij do Oktjabr'skoj ploščadi. Další léta už šťastná nebyla. Netrvalo to dlouho a Sovětský svaz se rozpadl, příchod nových tržních poměrů ukončil činnost řady krasnojarských podniků, a tak již nemělo smysl život některých tratí udržovat. Spolu s tím se dále rozvíjel automobilismus, což vedlo k tomu, že tramvaje přestaly jezdit přes Jenisej.



Tramvajová vozovna.






ул. 60 лет октября
122







Ve směru od vozovny ke konečné pos. Energetikov.




BARDAHL







Konečná pos. Energetikov.







Před konečnou pos. Energetikov.

První most, který tramvaje opustily, byl v roce 1994 Kommunal'nyj, přes který se dostávaly, jak již bylo řečeno, do centra. Nově se dostaly akorát na Predmostnuju ploščaď na pravém břehu. V roce 1997 přestaly tramvaje jezdit na úseku KrasTEC – Šinnyj závod. V roce 2000 se na levém břehu otevřel krátký úsek od Oktjabrskoj ploščadi do rynka Sovětskovo rajona včetně smyčky, jenže už roku 2004 došlo k ukončení provozu tramvají na Oktjabr'skomu mostu a o pět let později byly koleje definitivně sneseny. Levý břeh Krasnojarsku se tím ocitl bez tramvají.

V roce 2006 skončily tramvaje na úseku KrasTEC – Posjolok Těchničeskij, který za chvíli pohltila příroda. Roku 2010 byl úsek definitivně zklikvidován. Nyní v Krasnojarsku zůstala jedna vozovna, 51,2 km kolejí a 62 provozních tramvají. Od roku 2013 probíhá rekonstrukce stávající sítě, která se nezastavila ani letos, kdy se opravovala nemalá část trati na prospektu imeni gazety Krasnojarskij rabočij. Nicméně většina úseků je ještě stále v nelichotivém stavu a stejně tak se nedaří novými vozidly obnovovat vozový park (na titulním snímku vidíme vůz ev. č. 235 po generální opravě a modernizaci, zatím jediný typu 71-605A, který se podobné přeměny v moderní, částečně nízkopodlažní vozidlo dočkal).

Nakonec dodejme, že dokud byl provoz tramvají na obou mostech přes Jenisej, rozvíjely se plány na propojení konečných na levém břehu a vytváření dalších tratí, tak aby tramvajový systém fungoval jako efektivní prostředek. Ve chvíli, kdy se provoz tramvají začal krátit, se však tyto plány rozplynuly jako pára nad hrncem.

A co trolejbusy?

Trolejbusy, jejichž tratě začaly být stavěny ve stejný okamžik jako tramvajové, začaly jezdit později, a sice 5. listopadu 1959. Zatímco tramvaje se rozvíjely na pravém břehu, trolejbusy na levém (vizte plánek). I ony ale pronikly na druhý břeh, a to roku 1986, kdy se přes Oktjabr'skij most rozjely vstříc k náměstí Kotell'nikova, kde se nachází Sibiirskij gosudarstvennyj universitět nauki i těchnologij im. akaděmika Michaiila Fjodoroviča Rešetnjova. Za celou dobu existence této trati po ní nejezdila jiná linka než č. 12. Po uzavření tramvajové trati přes Kommunal'nyj most v roce 1994 došlo k protažení trolejbusů přes tento most až k ChMZ a zřízení nácestné smyčky na Predmostnoj ploščadi. Od roku 2007 bylo několik trolejbusových linek zrušeno z důvodu nerentabilnosti (většinou kvůli tomu, že přestaly pracovat některé podniky). Roku 2016 byla demontována trolej na Kommunal'nom mostě, zároveň se ale obnovila jedna ze zrušených linek (č. 5). Dnes je však v provozu pouhých 6 linek a trolejové vedení má celkovou délku 133,9 km. Vozidel aktivně působí ve městě 105 (stav k 11. 9. 2017), poslední přibyla v roce 2011 (typ BKM 321).

A metro?

Na závěr ještě pár slov k metru. První plány za vybudování krasnojarského metra pochází z 60. let 20. století. Na počátku 70. let se výstavba tratí metra zanesla do územního plánu jako výhled. V roce 1983 bylo politbyrem Ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu přijato usnesení o výstavbě metra v Krasnojarsku, který tehdy ještě neměl milion obyvatel, což byl počet, který se obecně považoval pro výstavbu metra za minimálně nutný. Druhým městem, které takovouto výjimku získalo, byla Riga, kde však metro dodnes také nestojí. Roku 1989 se sice projektování krasnojarského metra zastavilo, ale v roce 1993 se opět obnovilo. V roce 1994 se připravovalo spuštění stavby, která se naplno rozběhla 17. října 1995. První fáze metra předpokládala zřízení trati o délce 8,5 km a 5 stanicích, přičemž ročně mělo metro přepravit 55 mil. pasažérů. Jako první se měl zrealizovat 5,5 km dlouhý úsek v centru města se třemi stanicemi. Celková podoba sítě pak v 90. let předpokládala 3 linky s více než 30 stanicemi. Jenže už v roce 1998 přišly komplikace s financováním a ty se v dalších letech opakovaly. Celá stavba nakonec zamrzla, razicí technika se demontovala a staveniště zakonzervovala. Ještě na přelomu let 2013/2014 se zdálo, že by alespoň zimní univerziáda mohla přinést zázrak, jenže práce neběží ani dnes. Výsledkem je více než 3 km vyvrtaného tunelu, který je však znehodnocován (zejména vodou). Práce v krasnojarském podzemí je přitom nesnadná. Kvůli složitému geologickému podloží musí metro jezdit v průměrné hloubce 60 m, proto je jeho dostavění v dnešních cenách nesmírně drahé. Nicméně plány využít části metra pro rychlostní tramvaj byly zavrženy. Krasnojarsk tak do nynějška doslova vyhodil do vzduchu (nebo spíše zavrtal do podzemí) v přepočtu více než 2 miliardy Kč, ne-li ještě více. Vítězem se tak ve městě stávají automobily…

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Foto na titulce: gornovosti.ru

Url: Stručně k historii tramvajové dopravy v Krasnojarsku