



Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (1) - Navapolack a Mazyr

31.07 2019 21:16, Redakce, Nezařazené

V následujícím seriálu se podíváme do všech trolejbusových a tramvajových provozů, které se v Bělorusku nacházejí. Jmenovitě se jedná o Babrujsk (Tb), Brest (Tb), Homel (Tb), Grodno (Tb), Minsk (Tb + T), Mazyr (T), Mohylev (Tb), Navapolack (T) a Vitebsk (Tb + T). První díl je věnován dvěma městům, která obě disponují pouze jedinou tramvajovou tratí, jejichž původní účel byl přitom totožný: zřízeny byly tyto tratě primárně za účelem přepravy cestujících do tehdy čerstvě vybudovaných průmyslových areálů.

Mazyr

Město Mazyr s momentálně více než 110 tisíci obyvateli se nachází na jihu Běloruska, cca 240 km jihovýchodně od Minsku. Severně od něj leží za řekou Pripjať menší město Kalinkavičy, které je ovšem důležitým neelektrifikovaným železničním uzlem, jelikož se je z něj vlakem možné dostat do Brestu, Homelu (2. největší město) i Minsku. Do Mazyru sice vede také železniční trať, nabízená spojení mezi Kalinkavičy a Mazyrem se ovšem počítají maximálně na jednotky spojů denně, a tak vlakoví cestující ve směru Mazyr, kteří zrovna nemají štěstí na přímý spoj nebo okamžitý přípoj, přestupují v Kalinkavičy na maršrutky či autobusy, aby se do svého cíle dostali co nejrychleji.

Při cestě do nitra Mazyru po silnici je nutné překročit výše zmíněnou řeku, nicméně člověk obvykle skončí hned za ní na autobusovém terminálu, kde musí přestupovat na jiné spoje (viz zakres vpravo). Nejedná se ovšem o hlavní autobusové nádraží Mazyru, to je totiž o 2 km dále na kopci, kde leží poněkud stranou. Podobné přestupní „martýrium“ je nutné pochopitelně absolvovat i při cestě zpět.

Důvod, proč lidé obvykle na terminálu u řeky přestupují ještě jednou, je ten, že při samotné řece se nachází jen několik desítek domů lemuujících malebnou promenádu a dále několik desítek rodinných domů, zatímco hlavní sídelní zástavba v podobě panelových domů stavěných zejména v 80. letech 20. století se nachází ještě více na jih, a to asi 3,5 km od řeky, přičemž dostat se k ní pěšky je záležitostí zhruba necelé hodiny a také menšího stoupání do kopce. Pokud by člověk chtěl jít pěšky k sídlišti kolem hlavního autobusového nádraží, ještě by si o něco zašel, neboť nádraží je mimo přímou osu řeka-sídliště, a to západně od ní. To stejné platí pro nádraží vlakové, které je ještě více na západ než „autobusák“, a pro většinu obyvatel města tak naprosto nepoužitelné, naštěstí por místní železniční trať pokračuje tak, že se stáčí zpět na jihovýchod a podjíždí mazyrské sídliště z jihu, přičemž se na ní nachází zastávka Kozenki, kterou mohou obyvatelé sídliště využívat. Jak už ale bylo psáno, vlaků je na této železniční trati velmi málo, a tak ačkoli je vlak v trase Kalinkavičy - mazyrské sídliště zhruba stejně rychlý jako (obvykle nepřímé) spojení autobusy či maršrutkami, moc cestujících nenaláká...



U zastávky Torgovj centr.









ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР ОАО «МОЗЫРСКИЙ НПЗ» - ТРАМВАЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ															
РАБОЧИЙ ДЕНЬ															
7 ³⁵	8 ¹³	9 ¹⁶	11 ⁰³	12 ³³	13 ³³	15 ⁰³	16 ⁰³	17 ⁰³	18 ⁰⁰	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³	
17 ⁰³	18 ⁰³	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³									
7 ³⁵	8 ¹³	9 ¹⁶	11 ⁰³	12 ³³	13 ³³	15 ⁰³	16 ⁰³	17 ⁰³	18 ⁰⁰	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³	
16 ⁰³	17 ⁰³	18 ⁰³	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³								
ПЯТНИЦА															
7 ³⁵	8 ¹³	9 ¹⁶	11 ⁰³	12 ³³	13 ³³	15 ⁰³	16 ⁰³	17 ⁰³	18 ⁰⁰	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³	
16 ⁰³	17 ⁰³	18 ⁰³	19 ³³	20 ⁴⁸	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³								
ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ															
7 ³⁵	8 ¹³	9 ¹⁶	10 ³³	11 ⁰³	12 ³³	14 ³³	16 ⁴⁸	17 ⁰⁸	18 ³³	20 ⁴³	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³		
20 ⁴³	21 ⁰⁸	22 ²⁸	0 ⁵³												

ИЗМЕНЕНИЕ
В РАСПИСАНИИ ДВИЖЕНИЯ

ОБЪЯВЛЕНИЕ
26.07.2019 г. 11:41 до 16:41
востребован вагончик 5-10 мин. с 17:00
вагончик находится за пределами
территории.

Администрация
Трамвайного Управления

**АЛОН
ДВЕРЕЙ**

РАССРОЧКА %
до 12 мес. без %

РКАС 8(033)377 12 20 Б.Юности 131
мат. «Родны Кут»





Původní panelové sídliště je ze své severovýchodní části lemováno dvoukolejnou tramvajovou tratí, která má délku zhruba 20 km. Tato tramvajová trať byla vybudována ve druhé polovině 80. let, kdy byl rozvíjen jihovýchodně od Mazyru chemický závod zvaný Mozyrskij něftěpererabatyvajuščij zavod (zkr. MNPZ; *Мозырский нефтеперерабатывающий завод*), který dnes měří ve svém nejširším místě okolo 2,5 km a ve svém nejdelším místě cca 4,3 km. Plánovači závodu, který byl založen roku 1975, ve své době rozumně rozhodli, že není vhodné stavět domy v bezprostřední blízkosti závodu a velkou vzdálenost mezi středisky práce a bydlení se rozhodli kompenzovat vystavěním tramvajové trati, která má parametry rychlodráhy. Jedná se o jedinečné dílo, jehož projekt byl rozpracován státním institutem Beltransprojekt už roku 1973, kdy se dokonce začala trať ještě stavět. Už o dva roky dříve se začal stavět závod a zhruba ve stejnou dobu také sídliště, nicméně nedostatek finančních prostředků vedl k tomu, že se stavba trati po krátké chvíli zastavila a další investice se rovněž zpomalily.

Teprve dne 7. června 1984 byl vydán požadavek na korekci již zastaralého projektu a v lednu 1986 byla obnovena stavba tramvajové vozovny i trati. Celý tramvajový provoz byl od počátku přidělen k MNPZ, který jej měl plně zajišťovat. Dne 26. září 1986 byl podepsán závodní příkaz č. 1044-k, ve kterém bylo poprvé zmíněno slovo „tramvaj“. Díky tomuto příkazu se mistrem tramvajové vozovny stal jistý Oleg Zacharovič Prusakov pracující na MNPZ v dílně číslo 14.





Mezi sídlištěm a vozovnou.



Jako na výletě...







1. nácestná smyčka ve směru k závodu.

















2. nácestná smyčka ve směru do závodu. Je posazena na vysokém náspu.













Mazyrská trať a roury.



Při příjezdu do města od závodu.



Nácestná smyčka u vozovny je dlouhodobě nepoužívaná.



Dne 28. prosince 1987 byl do vozovny dotažen první tramvajový vůz typu KTM 5M3 (podle unifikovaného označení 71-605) vyrobený UKVZ. Ve stejný den podepsala státní komise akt o předání tramvajové vozovny do provozu.

Dne 17. května 1988 ředitel MNPZ A. S. Zubovskij podepsal příkaz o organizaci tramvajového provozu, jehož vedoucím se stal před chvílí zmíněný O. Z. Prusakov a hlavním inženýrem Michail Vasil'jevič Golovač. Nedlouho poté byla dokončena stavba trati i vozovny, začaly se vyladovat všechny součásti, zpracovávala se technická dokumentace, organizovala se údržba a provozování

vozů, elektrických zařízení a tramvajových kolejí, obsadily se zbývající pozice tramvajového provozu a zorganizovala výuka budoucích řidičů. Tramvajový provoz byl spuštěn 1. srpna 1988, což znamená, že právě teď slaví tramvaj 31 let své existence.



Na konečné.



Sedadla v tramvaji jsou nejen pohodlná, ale vydávají i zajímavý zvuk.



Západní konec tramvajové trati se nachází přímo u vozovny, jež je od sídlištní zástavby vzdálená severním směrem asi 1,5 km daleko, jihovýchodní konec pak při hlavním vstupu do závodu. Současně s dvoukolejnou tratí byly zřízeny hned tři nácestné smyčky – jedna v bezprostřední blízkosti severozápadního okraje sídlištní zástavby, další dvě východně od sídlištní zástavby ve směru k závodu.

Pro provoz bylo svého času pořízeno celkem 59 vozů KTM-5, z nichž posledních 12 nebylo zprovozněno a byly roku 1990 předány do Krasnodaru. Zprovožňování vozů bylo postupné: v den otevření 1. srpna 1988 bylo dáno do služby 30 vozů (ev. č. 001-030), dalších pět bylo zařazeno v září 1988 (ev. č. 031-035), v roce 1989 přibýly další dva (ev. č. 036, 037), roku 1992 tři (ev. č. 038-040), roku 1993 čtyři a roku 1994 tři (ev. č. 045-047).



U vozovny. 20. zastávka v pořadí, ovšem ne moc používaná.



Situace v historické části Mozyru. Kalinkavičy jsou vlevo cca 10 km, tramvaj se sídlištěm cca 3 km vpravo. Dole u mostu je autobusový terminál. Hlavní autobusové nádraží je asi 2 km vpravo, vlakové nádraží Mozyru za zády fotografa asi 4 km daleko.

Kromě toho bylo pořízeno 7 služebních tramvají a 2 stroje na opravu kolejí. Celkem má tramvajový provoz v Mazyr 46,7 km kolejí a stejný počet km trolejí a dále 41,88 km komunikačních linek. Na síti je 54 výhybek a 14 silničních přejezdů. K dispozici je cestujícím 20 zastávek (všechny se dvěma vnějšími nástupišti), na 17 z nich je umístěna krytá čekárna. Docela překvapivé je i značně vysoké číslo měniren - 14 -, dimenzované na opravdu intenzivní provoz.

Tramvajová trať se nachází ve výtečném stavu, nedávno prošly revizí či opravou některé měnirny a elektrické rozvody, byly měněny výložníky a lokálně i trolej, došlo k rekonstrukci zastávek i přejezdů, lokálně byly vyměněny betonové pražce a ve větším měřítku kolejnice. Tramvaje musí brzdit jen na výhybkách a při větším obloukovitém klesání na úseku blíže závodu. Stav vozidel je výborný, v interiéru panuje překvapivě čistota, a to i v místech, která jsou při běžném čištění hadrem hůře dostupná. Ve spodní části rovněž čistých oken jsou záclonky, které zpřijemňují cestu sedícím cestujícím ve chvíli, kdy se do čirých skel opře slunce. Jízdenky je možné koupit pouze u řidiče (alternativou je předplatní jízdenka) a jízdné je odstupňováno podle toho, kam člověk cestuje (městská, příměstská a průmyslová zóna).

V tomto století bylo plánováno prodloužení trati k vlakovému nádraží Kozenki od zastávky Torgovyj centr, k ničemu takovému ale nedošlo ani přesto, že o této akci hovořil generální plán města z roku 2004. Později byla plánována i stavba dvou větví po Socialistické ulici (za vozovnou směrem k nádraží Mazyr) a Internacionální ulici (tato vede k řece), neboť obytné domy se během let začaly šířit více „do stran“. Je zajímavé, že ve směru k řece zatím existuje poměrně řídká zástavba kombinovaná s poli a lesy. Každopádně tramvaj se nikam nerozšířila, což ji ovšem poněkud podřezává do budoucna větev.

Tramvajová trať totiž soustavně registruje nižší počty přepravených cestujících, oproti 90. létům se nynější objemy přepravených osob pohybují na daleko menší úrovni, poslední léta dokonce pod hranici jednoho milionu cestujících ročně. Je za tím nejen rostoucí počet vlastníků aut, která před 30 lety nebyla v místním ulicích hojným jevem, konkurence v podobě maršrutek, jejichž boom nastal rovněž později, či zkvalitněná silnice do závodu a kdysi neexistující síť městských autobusů (jedná se zpravidla o ojetiny z Homelu), ale také změny v mobilitě města - počet pracovníků chemického závodu totiž také poklesl (dnes čítá sotva 5 000 osob, zatímco v minulosti jich bylo více) a zástavba Mozyru dnes vypadá jinak, zatímco tramvaj jezdí pořád stejným směrem a pod okny žádného domu přímo nezastavuje.

Nabídka spojů zůstává nicméně poměrně podobná jako ve vzdálenější minulosti, před několika lety byla dokonce upravena a navýšena, nejedná se ale o žádnou „hitparádu“, neboť třeba o víkendů jezdí tramvaje po většinu dne v intervalu větším než jedna hodina a časy, kdy byly vypravovány výhradně soupravy spřažených vozů, jsou pryč, což se podepisuje na tom, že je většina parku tramvají po většinu týdne nevyužita. Počet zkrácených linek využívající nácestných konečných je dnes také naprosto minimální, využívána je ráno jen nácestná smyčka Pen'ki (od Mazyr nejvzdálenější). Nadále existují expresní spoje projíždějící zastávky v příměstské zóně, těch je kromě víkendů dokonce většina. Provoz tramvaje začíná ve směru do závodu každý den o půl sedmé, končí před jedenáctou večerní (v opačném směru končí po půlnoci).

Jelikož jsou okolo větší části trati jenom pole, lesy a silnice, může se člověk neznámý místních

poměrů ptát, na co byly nedávno opraveny i nácestné zastávky „v zemi nikoho“. Nicméně i tyto zastávky mají svůj smysl, ve dvou případech je blízko vesnice, v dalších pak slouží například chatařům či rybářům, kteří si vybírají k lovu některé z nemnohých jezírek či rybníčků ležících nedaleko od trati.

Co se vozového parku týče, stávající vedoucí provozu, kterým je od roku 2000 Petr Vasil'jevič Chil'ko, loni v červenci uvedl, že kolem roku 2020 bude třeba začít řešit obměnu vozového parku, který je však zatím ve velmi dobré kondici, přičemž v roce 2018 ještě žádná z tramvají nedosáhla jednoho milionu ujetých kilometrů. Chil'ko uvedl, že se v podniku o obnovu parku zajímají a že jej například zaujaly tramvaje od Stadleru vyráběné v Minsku (měl tedy na mysli typ Stadler Metelica).

Tramvajová trať v Mazyru určitě stojí na návštěvu. Možná se dá i tvrdit, že je ze všech běloruských trolejbusových a tramvajových tratí nejzajímavější. Dodejme, že se dosud nikdy nestalo, že by tramvaj nedovezla pracovníky na směnu, což si určitě zaslouží uznání.

Navapolack

Dne 21. května 1974 začaly jezdit tramvaje ve městě Navapolack (rusky *Novopolock*). Leckoho jistě napadne, zda existuje i město Polack. Ano, existuje, a je od Navapolacku vzdálené asi pět kilometrů jihovýchodním směrem. Navapolack začíná svou historii psát již roku 1958, kdy vedení SSSR rozhodlo o tom, že na levém břehu řeky Západní Dvina bude vybudován největší průmyslový komplex v Evropě. Jednalo se o obří komsomolskou investiční akci, která si vynutila zřízení nedaleké stavební osady, jež byla v říjnu 1959 nazvána Polockij, a poté, co nabrala stavba na obrátkách, byla dne 14. prosince 1963 osada státní mocí překlasifikována do kategorie města a nazvána Navapolack.

Navapolacký průmyslový komplex je vskutku mamutím dílem, které zahrnuje dva velké závody, a sice Novopolockij něftěpererabatyvuščij zavod (chemie; dnes Naftan) a Polymir (chemie). Na prvním zmíněném byl roku 1963 vyroben první běloruský benzín a v Polymiru roku 1968 první běloruský polyethylen. Jelikož se areál neustále rozrůstal – ve svém nejširším místě měří přes 4 km a ve svém nejdelším dokonce přes 7 km (sic!) a město Navapolack také (navzdory blízkosti chemičky platilo město za moderní sídlo se všemi výdobytky pro pracující i jejich rodiny), bylo třeba propojit Navapolack s průmyslovým areálem kapacitní dopravou, a tak volba padla na tramvaj, která byla navržena coby rychlodráha.



První začíná pohledem na areál podniku Izmeritěl, který byl také velkým zdrojem tramvajové poptávky. Podnik se nachází u městské konečné tramvajové trati, avšak docházková vzdálenost k jeho hlavní budově je od konečné několik set metrů. Podnik funguje, ale většina jeho budov zívá prázdnotou.



Směrem k Izmeritělu.



Směrem k městské smyčce tramvajové trati.



Smyčka je schovaná za kruhovým objezdem.



Tímto směrem vede trať.



Smyčka je v lese.



Osamocený sloup nese nosné lano, které mizí mezi stromy. Cesta dozadu vede ke garážím, které jsou vzdálené asi 200 m. Zejména za zimních dlouhých nocí musí být procházka k autu dobrodružná...



Ilustrační pohled na jednu z budov přiléhajících k areálu Izmeritělu z druhé strany (smyčka je směrem vlevo).



Tramvajová trať byla realizována od roku 1967 a během její stavby byly tramvajové koleje propojené s železniční tratí, po které byly do města přiváženy z celého SSSR stavební materiály. Později byla propojka odstraněna a její těleso padlo za oběť silnici a záborům.

Tramvajová trať byla v městské části s obytnými celky navržena tak, že nepovede přímo kolem domů, ale až za vysokokapacitní silnicí, a pro bezpečný přístup k ní tedy byly navrženy na mnoha místech podchody. Jenže výstavba trati byla provázena opakovanou změnou projektu, a tak se podchody nerealizovaly. Počet zastávek byl také zmenšen, což ovšem bylo spíše ku prospěchu. Horší byl ovšem fakt, že zastávky byly udělány nejlevnějším možným způsobem, a tak řada z nich neměla ani malá nástupiště, ani přístřešky. Nedošlo ani na prodloužení trati do nitra průmyslového areálu, který tak tramvajová trať jen lemuje, byť z ne úplně malé části.



Několik snímků ilustruje situaci podél trati.



Vozovna.



Kolem trati se kroutí různé roury a potrubí.



V 70. letech 20. století bylo plánováno, že budou k roku 2000 Navapolack s Polackem již sloučeny v jedno velké sídlo se 280 tisíci obyvateli. Nicméně vedení Navapolacku dělalo vše pro to, aby se město jihovýchodně nerozšiřovalo (zejména posílalo protestní dopisy na všechna možná úřední místa v Běloruské sovětské socialistické republice) a naopak strádalo plány na osídlení pravého břehu řeky, kde měly vzniknout tři až čtyři obytné čtvrtě. Nicméně Navapolack se ze 40 tisíc lidí evidovaných roku 1970 do roku 1989 dostal k hranici 93 tisíc obyvatel a s rozpadajícím se SSSR jeho rozvoj ustal. Dodnes je tak mezi Polackem a Navapolackem vesnický vypadající oblast posetá různými rodinnými domy, chatrčemi a zemědělskými staveními. Hospodářská krize po rozpadu SSSR znamenala nepřehlédnutelný útlum pro celé město i nedaleký průmyslový areál. Přesto však Navapolack do konce 20. století dosáhl více než 100tisícového počtu obyvatel a dnes, ačkoli na pár let spadl počet jeho obyvatel pod tuto laťku, eviduje přes 101 tisíc duší (Polack má momentálně okolo 85 tisíc obyvatel, což je víceméně stabilní počet posledních deseti let, v roce 1989 jich evidovat 76 tisíc). Dokonce se v Navapolacku začaly směrem na jihovýchod budovat nové domy...



Konečná u závodu.





V [Novosibirsku](#) měli budku úhlednější, ale chyběla jim záchodová štětka. Ta je sama o sobě praktická, ovšem bez vody jaksi postrádá smysl...



Nicméně ani tento velký počet obyvatel nepomáhá k tomu, aby se tramvajové trati dařilo. Vystavěna byla tak, že lemuje město jen z jedné strany. Zástavba se navíc, na rozdíl od Mazyru, rozšiřovala výhradně jedním směrem a pro vnitroměstskou mobilitu je tak tramvajová trať dosud téměř nevhodná, zejména když je k ní nutné překračovat velkou silniční komunikaci při cestě k zastávkám a zpět. Tramvajová trať je dále na rozdíl od té mazyrské kratší – má jen 13,7 km (celá síť eviduje 16 km kolejí), přičemž rozlehlý areál neobsahuje komplexně, ale pouze z východní strany, což je pochopitelně úrodná půda pro městské autobusy i flexibilní maršrutky. U městské konečné byl sice kdysi také zřízen velký závod Imzeritěľ (měřicí zařízení), nicméně ten vypadá od pohledu spíše na zavření (nedávno se skloňoval v souvislosti s možným zavedením výroby pro švédskou Ikeu) a od konečné je to do hlavních budov tohoto závodu několik set metrů daleko. Tramvajová síť sice měla být prodloužena do centra a výhledově na pravý břeh a do Polacku, to se ale nestalo a navzdory tomu, že se při plánování města tyto záměry opakovaně vytahují, se asi jen tak nestane...

Statistiky tedy hovoří za vše: ještě roku 2000 bylo přepraveno přes 5 milionů cestujících, nyní je to sotva jeden milion. Tramvaje na rozdíl od těch mazyrských ještě na počátku století praskaly ve švech, dnes už nikoli. Většina vozového parku proto zůstává stejně jako v Mazyru nevyužita, po většinu dne stačí k obsluze několik málo sólo tramvají. Pro návoz pracovníků jsou jeden až dvakrát denně vypravovány soupravy dvou tramvajových vozů, což je oproti minulosti, kdy jich bylo vypravováno více než 10, doslova „bída“.

Co se vozidel týče, nejprve bylo dodáno 46 vozů KTM-1 vyrobených roku 1973. K nim přibýlo dalších 6 vozů roku 1986 a roku 1992 přišly dva vozy typu 71-605A. Mezi léty 2004 až 2012 bylo dodáno 10 vozů BKM-60102 (také označován jako AKSM-60102), v roce 2011 jeden vůz BKM-62103 (také označován jako AKSM-62103) a roku 2014 jeden vůz BKM-802 (také označován jako AKSM-802). Ve vozovně, která je nácestná, se ještě ukrývají tři sněžné pluhy typu GS-4 ze 70. let, vůz pro přepravu kolejí typu TK-28 také ze stejné dekády a věžka typu KTM-5 z roku 1973.

Tramvajová trať mile překvapí vysokou čistotou kolejiště i zastávek (například nedopalky člověk skoro vůbec nevidí), ale také zarostlými kolejemi koncových smyček, ze kterých vykukuje zábradlí dnes už nepoužívaných kanálů pro údržbu. Při případné chůzi po těchto smyčkách je třeba být velmi opatrný, jelikož tamní půda spíše připomíná močál a leckdo může přehlédnout i otvory do kanalizační výpusti.

Druhý díl [zde](#).

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Titulní foto: OAO «Mozyrskij NPZ»

Url: [Za trolejbusy a tramvaji do Běloruska \(1\) – Navapolack a Mazyr](#)