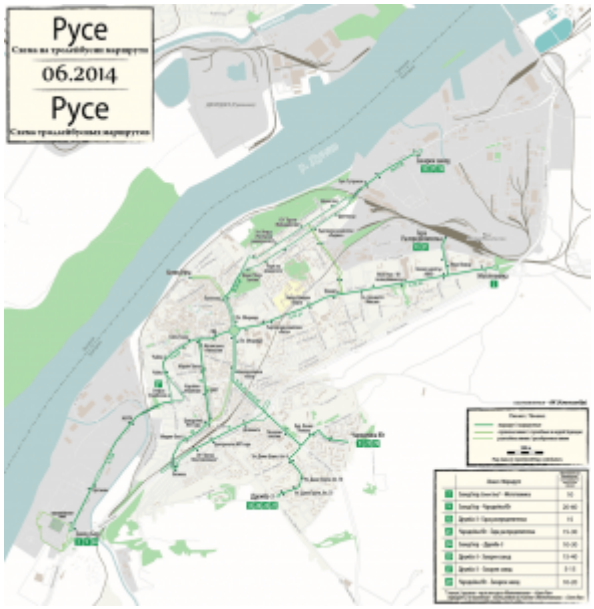


Za trolejbusy do Bulharska (2) – Ruse

20.08 2019 17:14, Redakce, Nezařazené

Město Ruse leží na severu Bulharska nedaleko rumunských hranic a momentálně registruje okolo 150 tisíc obyvatel, což je o několik desítek tisíc osob méně, než tomu bylo v minulosti. I tak ale Ruse nadále zaujímá mezi bulharskými městy co do velikosti 5. místo.

Dne 9. září 1988 vyjely v Ruse do ulic trolejbusy, a to nejprve na cca 4km úsek Arda – Zavod Bor vedený směrem od centra na jihozápad města. Následně se trolejbusová síť rychle rozšiřovala, přičemž hlavním cílem bylo propojit centrum se sídlišti budovanými jižně až východně od něj (zejména Družba-3, Čarodějka-Jug, Zdravec, Rodina 2) a průmyslovými zónami ležícími severovýchodně od něj. Zatrolejovány byly všechny hlavní komunikace města.

Trolejbusová doprava byla v prvních letech provozu velmi silná, k dispozici bylo několik desítek ZiUček dodaných na konci 80. a zkraje 90. let 20. století. Nicméně 90. léta nebyla pro Bulharsko růžovým obdobím, a tak se na obnovu vozového parku nedostávaly prostředky. Už v 90. letech tak přišly do města první ojetiny, jejichž nákup se stal nakonec v tomto století jediným schůdným řešením obnovy trolejbusů. Na původ vozidel se moc nehledělo, jelikož se bralo téměř vše, co bylo po ruce a za dobrou cenu. Do města tak zamířily například vozy z Basileje, Limoges, Lausanne, Milána, Bernu, Wintethuru či Esslingenu, přičemž v roce 2008 přibyly do města dokonce i dva vozy 14 Tr z Plzně. Nákupy ojetin se děly především v době, kdy byla trolejbusová doprava koncesována soukromému subjektu Egged Ruse, což byla pobočka izraelského autobusového podniku Egged. Koncesionář měl v plánu kromě nákupu second-handových vozů místní síť i rozšiřovat, avšak za jeho působení byla rozestavěna jen jedna trať, která nebyla dostavěna. Podařilo se mu alespoň vyměnit okolo 70 % trolejového vedení a nadto ještě i vyměnit či alespoň natřít několik sloupů, trolejbusový provoz jako takový se ale nijak výrazně nerozvíjel.

Od 31. 8. 2017 si trolejbusy pod svou správou vzalo opět město, avšak ani za něj se zatím nepodařilo udělat s místní trolejbusovou dopravou žádné zázraky. Vozidla se po městě doslova plouží a intervaly uváděné na zastávkách vůbec neplatí, automaty na prodej jízdenek nefungují a jízdenky prodává řidič. Jedinou možností, na kterou se lze spolehnout, je pouze web dopravního podniku.

Letos do města přišly další ojeté vozy, když dne 10. 7. 2019 připluly do tamního přístavu ex-plzeňské vozy Škoda 21 TrACI (12 ks) a ex-lausannské vozy NAW Lauber 91T (5 ks). Dopravce zatím nové vozy téměř vůbec nevypravuje a na ulicích lze tak dosud potkávat především předchozí ojetiny, jejichž interiér je zejména v zadní části degradován místními vandaly a omladinou, která si po sedadlech píše vzkazy. Momentálně eviduje dopravce 46 vozidel, jen 32 je ale provozních, avšak jakmile budou k provozu připraveny i zbývající z letos příchozích ojetých vozů, bilance provozních vozů se zlepší.

Dodejme, že v Ruse jezdily hned dva elektrobusy SOR. Jeden z nich, typu SOR EBN 10.5, který začal svou kariéru v Bánské Bystrici a Bratislavě, se ve městě objevil na zkoušku v roce 2015 a dnes jezdí v Krnově a druhý, typu SOR EBN 8, který byl testován i v Budějovicích, Bánské Bystrici, Havířově a dalších bulharských městech, tam dorazil na počátku roku 2018 a měl tam parazitovat na různých trolejbusových linkách. Nepodařilo se zjistit, kde je elektrobus nyní.



Při příjezdu na konečnou Družba-3.



Snažila se schovat, ale nakonec byla po celodenním hledání odhalena. Jediná dne 17. 8. 2019 nasazená ex-plzeňská 21 Tr ACI při 3hodinové odpolední siestě.


24
54923


496




57232





Ex-milánský vůz na snímku už má nejlepší za sebou. Do Ruse přišlo roku 2009 29 vozů typu Socimi 8820, přičemž některé z nich byly pořízeny jen jako zdroj náhradních dílů. Momentálně už je v provozu jen 10 vozů, protože zhruba polovina provozní ex-milánské flotily byla vyřazena v červenci 2019 po příchodu nových ojetin. Je ovšem nutné dodat, že řada vozidel dopravního podniku poslední léta stejně nenacházela během týdne většího využití.





Město uvedlo, že by rádo nakoupilo nové trolejbusy i elektrobusy. Těšit se má na unijní grant ve výši až 39 milionů BGN (přes 510 mil. Kč), které by mu měly stačit na 30 až 40 vozidel (trolejbusy i elektrobusy). První podmínkou jeho získání ovšem bylo, aby provoz trolejbusů mělo na starosti právě město, proto také došlo ke zpětnému převodu vlastnictví ze soukromého na municipální. Co se ex-plzeňských "čtrnáctek" týče, jedna nejezdí a druhá byla předělána pro potřeby výuky řidičů. Celkově je z pohledu cestujícího provoz v Ruse spíše zklamáním, ke špatné informovanosti cestujících, špinavému interiéru vozidel a nízké cestovní rychlosti lze ještě doplnit, že například úsek k hotelu Riga nevítá žádné trolejbusy i přesto, že je v perfektním stavu, zatímco vlakové i autobusové nádraží jsou napojeny trolejemi hned ze tří stran, a přesto sem trolejbusy zavítají jen 2x za 24 hodin, a to jen ve směru od centra a ještě v noci. Snad se celková situace do budoucna zlepší.

Text a foto: Vít Hinčica

Poděkování: Zdeněk Sýkora; Alexandr Klišin / transshemy.ru



Momentálně neprůjezdný úsek na třídě Lipnik.

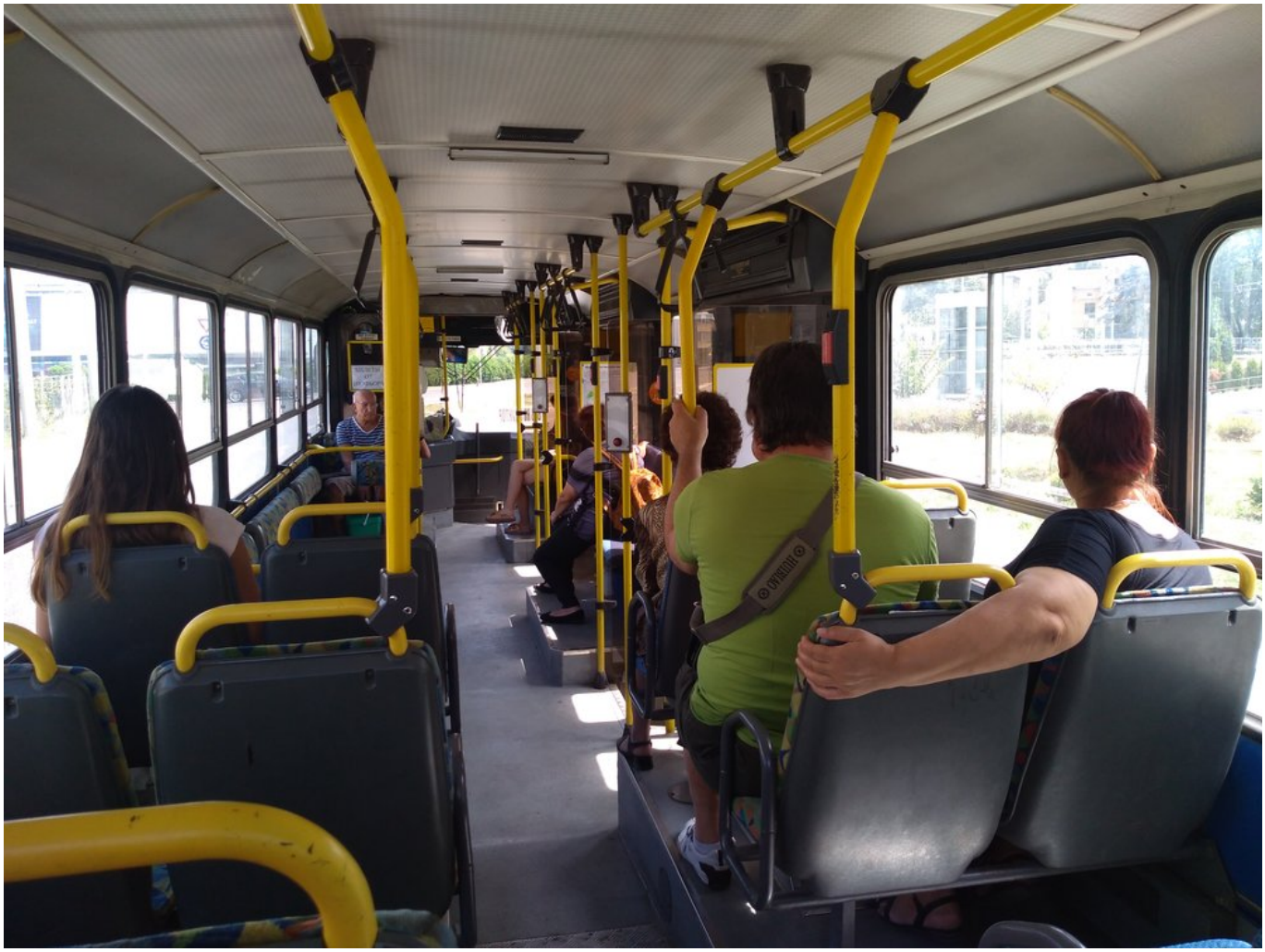


Snímek ukazuje objízdnou trasu.



Vyprošťování ex-limožského vozu Renault ER100 ev. č. 492. (2x)





Uvnitř.



Při cestě z centra na sídliště Družba-3.

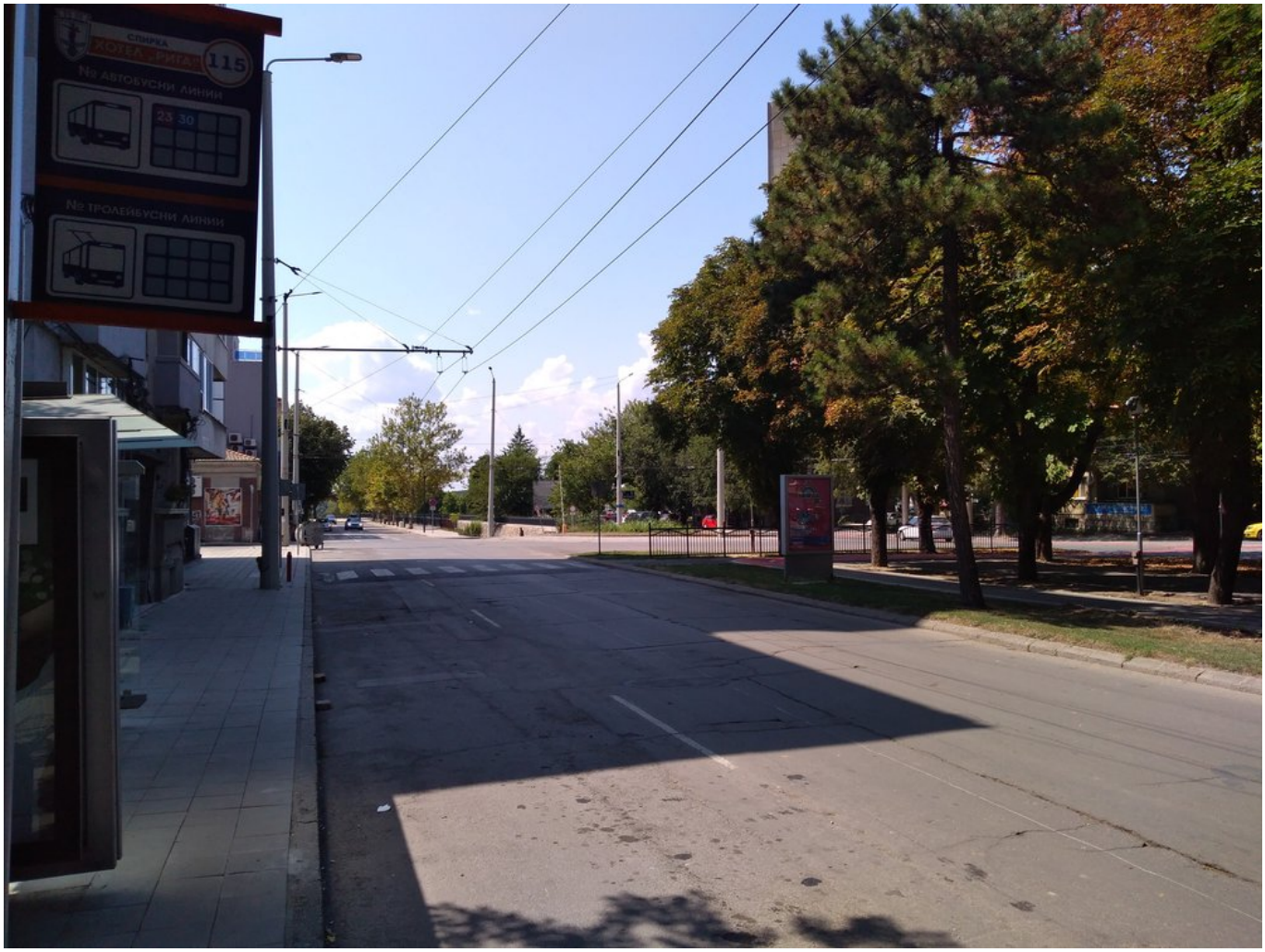


Konečná Zacharen zavod. (2x)





Naprosto funkční trať k hotelu Riga zůstává bez užitku. (4x)


СПИРКА
ХОТЕЛ РИГА
115
№№ АВТОБУСНИ ЛИНИИ
23 30
№№ ТРОЛЕЙБУСНИ ЛИНИИ







V centru města.



Točna u konečné Gara raspredělitelna (3x).







Na snímku vidíme trať od centra k nádraží. Jezdí se po ní jen v noci. V dáli lze vidět dlouhou nohu 206 m vysoké televizní věže postavené v letech 1975 až 1987. Věž je možné navštívit.



Následující galerie ukazuje snímky z roku 2014. (autor: 13x Zdeněk Sýkora)




RENAULT
ПЪТУВАЙ ИКОНОМИЧНО!
само за 75ст.
54901
ALSTHOM
439



Zde ex-basilejský Neoplan N6020. Od roku 2015 mimo provoz a již vyřazen. V Ruse s ním bylo ještě šest vozů téhož typu a původu, všechny jsou již vyřazeny. Trolejbusy byly vyráběny v polovině 90. let.


ЕГГЕД РУСЕ
59032
59032
IVECO



Interiér milánského vozu.


57387
ЕГТЕД
РУСЕ


57365


24
54956


21 ЧАРОДА РАЗПР
21
57309
57309
ЕГГЕД
РУСЕ
комплекс



Na snímku vidím ex-esslingenský vůz Mercedes-Benz O405GTD ev. č. 54404 (r. v. 1990 ex-ev. č. 324). Stejně jako Neoplany N6020 přišel i tento vůz do Ruse v roce 2008 a doprovázen byl ještě jedním ex-esslingenským trolejbusem Mercedes-Benz O405GTD ev. č. 54459 (r. v. 1993, ex-ev. č. 326). Oba trolejbusy měly pomocný dieselový pohon (daný typ byl totiž koncipován jako Duo-Bus), a poté, co se jim pokazil elektrický, byly v Ruse provozovány občas jako autobusy. Dle posledních informací by už vozy neměly jezdit vůbec.


24
54945
54221



Url: [Za trolejbusy do Bulharska (2) – Ruse]