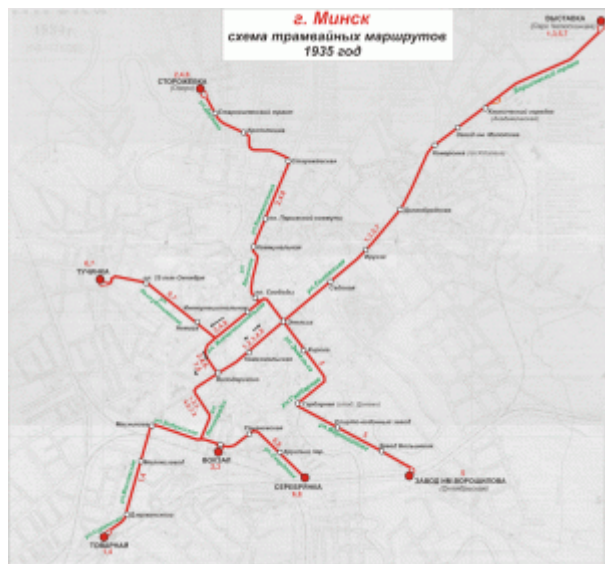




Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (4) - Minsk

09.08 2019 17:03, Redakce, Nezařazené

Dnes nás čeká pohled do hlavního města Běloruska. Jezdí v něm metro, tramvaje i trolejbusy, přičemž v našem seriálu se věnujeme dvěma posledním prostředkům.

Tramvajová doprava byla v Minsku zahájena až dne 13. října 1929 (otevřeny byly dvě linky, a sice Tovarnaja – Komarovka a nádraží náměstí – Svobody, které se křížily), avšak před nástupem východní fronty v roce 1941 se poměrně významně rozšířila, o čemž svědčí i níže publikovaná schémata. Válka na minské tramvajové dopravě ale zanechala citelné stopy – co nerozebrali nebo si neodvezli Němci, to poškodilo nebo rovnou zničilo bombardování. Po skončení bojů se rozběhla obnova značně poničené infrastruktury a podoba tramvajové sítě se změnila, o čemž opět svědčí schémata níže. De facto nově vytvořená síť ale začala být od roku 1967 zkracována. V 80. letech 20. století došlo ke dvěma prodloužením, přičemž první, krátké, z roku 1982 a vedené po ulicích Čapajeva a Platonova umožnilo propojit trať k vlakovému nádraží přímo s jihovýchodní větví vedenou směrem k vozovně a dále k Avtozavodu. Druhé prodloužení z roku 1985 znamenalo vytvoření západního ramene Partyzanskaja – DS Serebranka o délce 4,4 km, které bylo vyvedeno z právě zmíněné jihovýchodní větve. V 80. letech se nic velkého již nedělo, tedy pokud nepočítáme přesun některých tramvajových úseků na vyhrazené těleso, čímž se měla zajistit lepší segregace od okolního silničního provozu. V roce 1990 byla tramvajová doprava na koncovém úseku jihovýchodní větve Partyzanskaja – DS Avtozavod kvůli stavbě metra (jeho první úsek byl otevřen 29. června 1984, dnes má jeho síť dvě linky ve formě X) přerušena, plánované obnovy se nedočkala a koleje byly nakonec sneseny.

Celá 90. léta by se dala označit jako léta konzervace minského tramvajového provozu, kromě občasné obnovy (přibyly tramvaje T6B5SU) či rekonstrukce vozového parku se totiž téměř nic vzrušujícího v provozu neodehrálo. Roku 2004 byl úsek na ulici Daumana v severní části sítě přeložen na samostatné těleso a další léta se pak s infrastrukturou opět nic zajímavého nedělo.

Roku 2015 přestal být operován krátký úsek po ulici Oktjabr'skoj (jihovýchodně od vlakového nádraží), který obsluhovala krátká linka č. 2. V roce 2018 bylo napojení tohoto úseku během

rekonstrukce tramvajové trati od nádraží do centra demontováno (nebyly vloženy nové výhybky na místě původních), a aby toho nebylo málo, demontovány byly koleje i z nedalekého mostu, po kterém úsek prochází, ačkoli projekt rekonstrukce kolejí dané trati nic takového nepředpokládal. Přitom generální plán města ukazující stav sítě v roce 2020 (viz snímek níže vpravo) s kolejemi na této ulici počítal. Pro obnovu úseku po ulici Oktjabr'skoj by tak nyní bylo potřeba nejen obnovit výhybky, ale i koleje na mostě, což se jen tak nestane.

Sečteno podtrženo, od konce 80. let 20. století se minská tramvajová síť nerozšířila ani o píd' a ještě byla zkrácena.

Momentálně existují různé plány na rozvoj tramvajové dopravy na území běloruského hlavního města, nicméně reálně se stavět asi nic v brzké době nebude, protože, jak se bylo možné letos z místních médií dozvědět, ani u tratí prohlašovaných za "strategické" či "prioritní" ještě není dokončena projektová dokumentace. Letos byla občanům slibována i tramvajová rychlodráha, nicméně opět tady platí, že papír snese vše.

Co se vozového parku týče, ten je tvořen téměř výhradně vysokopodlažními vozy od Belkommunmaše, jelikož ve 138vozovém parku dominuje 129 sólo tramvají typu AKSM-60102 dodávaných běloruským výrobcem v letech 2002 až 2011. Dalších pět vozů reprezentuje obousměrný tříčlankový částečně nízkopodlažní typ AKSM 84300M. Tyto tramvaje byly dodány v letech 2008 až 2011. V roce 2011 do Minsku došly dva nevzhledné sólo vozy typu AKSM-60102MH. Zajímavé jsou tak v Minsku pouze dvě tramvaje: prototyp tříčlankového jednosměrného částečně nízkopodlažního vozu AKSM-743 vyrobený roku 2002 a prototyp tramvaje Stadler Metelica (Stadler 853), který by se již dal označit ze světoběžníka, protože se objevil v Německu na Innotransu 2014, v Moskvě, Samaře, Krasnodaru, Minsku a Petrohradu, až byl letos v červnu nasazen opět ve svém rodišti v Minsku při příležitosti konání II. Evropských her. Přitom tento běloruský [čižik](#) ještě několikrát stihl změnit svou vnější barevnou podobu. Očekává se, že si jej Minsk nakonec koupí.

Každopádně je třeba říci, že cestování minskými tramvajemi není nijak zvláště zajímavé, tratě jsou de facto součástí velkých ulic, a tak milovníky tohoto druhu dopravy zaujmou akorát možná některé smyčky. Vozový park s nemoderním interiérem (nepočítaje teď Stadler 853) opravdu dýchá spíše dávnými časy a nic na tom nemění ani skutečnost, že nejstarší vozy mají "jen" 17 let, a ani skutečnost, že letos byly do tramvají nainstalovány terminály pro platbu bankovní kartou.



Jízdenky na tramvaj se kupují v kioscích nebo u řidiče, kde jsou o pět kopějek dražší. Jízdenky je třeba označit. Kdo má platební kartu, může platit i ní (to platí zatím jen pro tramvaj).



Konečná DS Serebranka (4x).













Konečná Zeljonyj Lug na severovýchodě města (4x).









U centra.





Konečná Ozero (4x).







Trolejbusová doprava v Minsku byla zahájena až po druhé světové válce, a to 19. září 1952. Momentálně se zřejmě jedná o největší trolejbusovou síť na světě se stovkami km trolejí. Popisovat rozvoj, případně zánik jednotlivých tratí a úseků nemá smysl, jelikož síť je už tak velká, že pokud člověk nezná místní ulice dokonale, tak mu takovýto popis stejně nic neřekne. Vpravo je uveřejněn obrázek, který vývoj vystihuje dostatečně a téměř až do dnešního dne.

Jak je z obrázku vidět, trolejbusová síť se těšila z prakticky nepřetržitého rozvoje až do počátku tohoto století. Po roce 2000 se radnice rozhodla, že trolejbusy na hlavní minskou třídu Nezavisimosti nepatří a jala se je z ní vymýtit. Snad v souladu s heslem “když se kácí les, létají třísky” přitom zaniklo několik trolejbusových úseků, které se na tuto třídu napojovaly, výjimečně zmizely i na jiných místech ve městě.

Trolejbusová doprava nicméně nebyla v tomto miléniu jenom rušena, ale i rozvíjena, a to v okrajových částech města (hlavně západ), která zažívají stavební boom. Nicméně roku 2016 vyrobil dvorní běloruský výrobce Belkommunmaš svůj první sólo (BKM E420 Vitovt Electro) i článkový elektrobuses (BKM E433 Vitovt Max Electro) a zdálo se, že minským trolejbusům bude zvonit umíráček. Město totiž nasadilo první dva kloubové elektrobuses BKM E433 Vitovt Max Electro od 2. května 2017 do ostrého provozu, ovšem nikoli na novou trasu či jako náhradu autobusů, ale nepochopitelně na trolejbusovou linku č. 59, kterou pak od listopadu 2017 trolejbusy zcela opustily (plánek z roku 2016 je [zde](#), trolejbusové linky jsou na něm značeny zeleně). V srpnu 2017 začala být nahrazována elektrobuses další trolejbusová linka, a sice 43. Jak linka č. 43, tak linka č. 59 začínají na jižní konečné DS Serova, a zatímco první z nich směřuje k centru do oblasti vlakového nádraží,

druhá se až k nádraží nedostávala a namísto toho jezdila na východ města na konečnou Dolgobrodsckaja, kolem které jezdí tramvaj (jedná se o onu jihovýchodní větev, která byla zmiňována výše v pasáži věnované tramvajím). Linka č. 59 tedy představovala významnou trolejbusovou linku, jelikož měla velmi dlouhou trasu a navíc na ni bylo nasazováno až okolo 20 vozidel současně.



Elektrobus v centru a u nádraží.











Dopravce se po necelých pěti měsících provozu vytasil s čísly, která měla demonstrovat úspory vůči trolejbusům. Mělo to ovšem dvě “ale”. Zaprvé se dopravce neobtěžoval srovnat úspory vůči autobusům, ale paradoxně jen vůči trolejbusům, a zadruhé, a to je hlavní, řešil jen provozní úspory a nikoli náklady životního cyklu. Je jasné, že zmiňovaný elektrobus, který má udávanou životnost max. 10 let a musí se mu vyměnit baterie nejméně jednou za toto časové období, nemůže trolejbusu co do výhodnosti vůbec konkurovat. Pořizovací cena elektrobusu (ačkoli ten běloruský kloubový využívá mnoho komponent z Číny) je navíc daleko vyšší, což zástupci dopravce Minsktrans v roce 2017 přiznali, přesto zaveleli k masivnímu nákupu elektrobusů (v roce 2017 bylo koupeno 20 ks typu BKM E433 Vitovt Max Electro, v roce 2018 a 2019 dalších 60 elektrobusů, z toho 32 sólo vozů BKM-E321). Navíc udávaná provozní úspora 3,8 %/km oproti trolejbusu a úspora energie ve výši 14 % vypočtené za pár (nezimních) měsíců provozu spíše vyvolávaly pochyby, než aby mohly být brány vážně. V minulosti se opakovaně, a to nejen v Moskvě, prokázalo, že si dopravci, výrobci i úředníci žonglují s čísly majícími potvrzovat nevýhodnost trolejbusů, jak jim je zrovna vhodné, a dlouhodobé statistiky a porovnávání “jablek s jablky” jim nic říkat nemusí. Dobíjení minských elektrobusů se navíc děje přes pantograf, pro což musely být na konečných budovány nabíjecí stanice s potřebnými kabelovými přívody.



4x konečná DS Jugo-zapad.



BKM E433 Vitovt Max Electro.



Povšimnout si je třeba “trolejí” k nabíjecí stanici.





Linka č. 103 u konečné DS Malinovka.

Další statistiky, které by potvrdily údajnou výhodnost provozu elektrobuseů, prezentovány zatím nebyly, zdá se ale, že i v Minsku někdo kompetentní vystřízlivěl. Dne 12. února 2018 se totiž elektrobusesy poprvé objevily na autobusové lince, a to číslo jedna, která vede od vlakového nádraží na sever Minsku do čtvrti Vesnjanka. Nejprve se na trase objevil pouze jeden vůz, postupně ale přibývaly další. Stejně tak zmizely elektrobusesy z trolejbusové linky č. 51, na kterou se nedlouho předtím začali "kvartýrovat". Dne 11. ledna 2019 se elektrobusesy objevily na autobusové lince č. 38 vedené z oblasti nádraží na severní konečnou DS Karastojanovoj. V roce 2019 byla obnovena trolej na konečné DS Serova a trolejbusy se vrátily na linku č. 59, kterou sdílí s elektrobusesy. Linka č. 43 je nadále elektrobusesy obsluhována, ačkoli jezdí v celé trase pod dráty.

Letos elektrobusesy zamířily na linky vedené na západ města, a to do čtvrtí Sucharevo a Malinovka. Jedná se o autobusové linky 8, 32s, 50s a 103. Dále by se měly elektrobusesy podívat na autobusové linky 82s a 60. Mimoto jezdí elektrobusesy tam, kde je kvůli stavebním pracím přerušena trolejbusová doprava. Zatím provoz elektrobuseů není koncentrován do určité části města, a tak není jasné, podle jakého klíče jsou elektrobusesy po městě rozmístěny. Starají se o ně ovšem nikoli autobusové garáže, ale trolejbusové vozovny.

Do budoucna plánuje Minsktrans nakupovat jednak elektrobusesy, kterými mají být nahrazovány autobusové linky, a jednak parciální trolejbusy, díky kterým se má trolejbusová doprava dále rozvíjet. O rušení či případném zavádění nových trolejbusových tratí se mlčí, nicméně se nedá čekat výstavba

dalších trolejů. Trolejbusové tratě jsou ovšem průběžně rekonstruovány a platí to i pro letošní rok. Jelikož Minsk nemá s provozem parciálních trolejbusů zkušenosti, zažádal si o statistiky v západně ležícím Grodnu, kde je od nedávné doby provozují na poměrně velkém rameni se sklopenými sběrači. Grodno mu je zaslalo. Tento přístup je naprosto odlišný od moskevského Mosgortransu, který v létě 2019 zopakoval, že Petrohrad žádná data k jemu provozovaným parciálním trolejbusům do Moskvy neposlal, avšak sám si o ně nikdy v Petrohradu ani jiných městech provozujících parciální trolejbusy nezažádal...

Momentálně eviduje minský dopravní podnik 785 trolejbusů, z toho 760 provozních. Pouze jedna šestina jsou kloubové vozy. Všechny trolejbusy jsou od Belkommunmaše, výjimku představuje jen vůz MAZ-ETON T203 od běloruských výrobců MAZ a ETON, který už ale není do provozu nasazován. Projet celou trolejbusovou sítí v Minsku vyžaduje zhruba tři dny intenzivního cestování od rána do večera, nicméně většina tras je jako přes "kopírák": vedou po kraji několikaproudových silničních komunikací.



U konečné DS Serebranka (jih města).



2x konečná DS Serebranka (jih města).





2x konečná DS Jugo-zapad. (jihozápad města)





3x konečná DS Kunčevščina (severozápad města).







Další snímky jsou pořízeny v různých částech města, a sice na severovýchodě, východě a jihu.



















Konečná DS Malinina (jih města).



Konečná DS Lošica (jih města)



Aršíky se prodávají po 6 kusech. Celodenní jízdenky v Minsku nejsou...



Dva snímky z kloubového vozu typu AKSM-333.



Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

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

Poděkování: Vladimír Fišman, CityDog.by, Robert Schwandl



V této galerii se je možné podívat na vůz ev. č. 2500 typu AKSM-42003A «Vitovt». Tento typ byl Belkommunmašem sestrojen poprvé roku 2007 a na snímku vidíme první sériové vozidlo z roku 2008. Minsk si pořídil těchto dvoudveřových trolejbusů, které uvedly tzv. čtvrtou generaci vozidel běloruského výrobce, jen 6 (včetně prototypu). Trolejbus, přestože byl prezentován až v kolumbijském Medellínu, se nesetkal s velkým ohlasem, další kus provozuje Kaliningrad a ještě jeden pak provozoval už jen ruský Kovrov, který jej převzal od bulharského Plovdivu. Podobná verze s označením AKSM-420030 se dočkala čtyř provozovatelů, a sice Bělgorodu, Tuly, Tiraspolu a Kaliningradu. Těm všem bylo dohromady dodáno 43 vozů.





Vůz vypadá "sexy" jen zvenčí, uvnitř už tak efektně nepůsobí. Navíc po deseti letech provozu se pomalu rozpadá (nedovírají dveře, nedoléhají podstropní panely).











Url: [Za trolejbusy a tramvaji do Běloruska \(4\) - Minsk](#)