

40 trolejbusů pro Baškirsko

19.06 2021 13:40, Vít Hinčica, Trolejbusy

Města Ufa (1 mil. obyvatel) a Stěrlitamak (275 tisíc obyvatel, leží asi 120 km jižně pod Ufou) v ruské republice Baškortostán, taktéž zvané Baškirsko, se letos budou těšit z příchodu celkem 40 nových trolejbusů, které pro ně vláda republiky pořizuje u Ufimskogo tramvajno-trollejbusnogo zavoda (UTTZ). Tento závod, jak jsme už psali, je pokračovatelem jiného podniku, a sice BTZ (Baškirskij trollejbusnyj zavod; zal. 1964), který roku 2017 zkrachoval. Na rozdíl od UTTZ, který si musí pronajímat část ufimské tramvajové vozovny, pracoval BTZ ve svých vlastních prostorách a měl know-how na celou stavbu trolejbusů.



Trolejbus UTTZ-6241-20. Povšimněte si schodiště v zadní části vozu. (foto: Сделано у нас)

UTTZ má ve své nabídce nyní pouze jeden typ trolejbusu, a sice UTTZ-6241-01 „Gorožanin“. Historie trolejbusů s přídomkem Gorožanin je trochu složitá. V roce 2017 nejprve NĚFAZ, v němž má majoritní podíl KAMAZ, dokončil ve svém závodě v Něftěkamsku (město ležící cca 180 km severozápadně od Ufy; cca 120 tisíc obyvatel) skříň na bázi autobusu NĚFAZ-5299-20-42, kterou UTTZ opatřil elektrickou výzbrojí. Tento klasický trolejbus získal dlouhé označení X 89 624100H0GJ2001, zkráceně označován jako UTTZ-6241-20, a byl představen v květnu 2017 ufimské radnici. Pak následně navštívil Stěrlitamak, kde se zdržel od poloviny června do počátku září 2017, odkud se vrátil na sever do Ufy, z níž ještě zamířil v prosinci 2017 do Penzy, aby nakonec v polovině března 2019 skončil definitivně u UTTZ. Co se s ním stalo poté, není známo. Tento vůz každopádně ještě přídomek Gorožanin nenesl a jeho nevýhodou bylo, že jeho interiér byl navržen jako vysokopodlažní, a tedy byl přístupný pouze po dvou schodech, přičemž ještě některá jeho sedadla byla posazena výše.

Mezi červnem a červencem 2017 NĚFAZ postavil na bázi téhož autobusu další skříň, kterou pak poslal do závodu UTTZ v srpnu 2017, odkud se vrátila už s elektrickou výzbrojí zpět do NĚFAZu v prosinci 2017, kde završili jeho stavbu. Mezitím, v září 2017, byl trolejbus představen na ufimském dopravním veletrhu, avšak v nehotovém stavu. Prvního březnového dne roku 2018 se trolejbus vrátil zpět do závodu UTTZ a dne 26. dubna 2018 byl představen už jako dokončený coby typ UTTZ-6241-10 “Gorožanin”. Od předchozího vozu byl zvenčí k nerozeznání, interiér měl o něco upraven, a to zejména v zadní části, kde sice zmizela „kaskáda“, avšak na úkor počtu míst k sezení.



Trolejbus UTTZ-6241-10 “Gorožanin” přes ivanovským vlakovým nádražím dne 22. 8. 2020. Na první pohled lze vidět, že sedadla na zádi už „netrčí“ vysoko. (foto: Sergej Prozvickij)

Po své zářijové prezentaci byl tento trolejbus poslán v první polovině května 2018 do Almeťjevsku v republice Tatarstán, kde se ohřál jen měsíc, aby pak zamířil do Petrohradu, kde si jej ponechali až do října 2018. Zimu 2018/2019 přečkal Gorožanin v Kirově, ležícím cca 900 km severovýchodně od Moskvy, a nakonec, od druhé poloviny dubna 2019, zakotvil na trvalo v Ivanově, které je Moskvě podstatně blíže. Tam byl s příchodem léta zařazen do pravidelného provozu pod ev. č. 5555, a to na lince 2. Jelikož se jedná jen o jediný vůz tohoto typu na světě (a logicky tedy i v Ivanově), neměl zpočátku pevně ukotvený rozvrh jízd, od října 2019 už mu ale bylo určeno, že bude v pracovní dny realizovat na lince č. 2 trhačky ve špičkových časech.



Trolejbus UTTZ-6241-10-02 “Gorožanin” dne 10. 5. 2021 v Čeboksarách. (foto: Vladislav Metvejev)

V květnu roku 2019 byl v Moskvě představen nový typ UTTZ-6241-10-02 “Gorožanin”. Jednalo se o vůz, který byl postaven na bázi autobusu NĚFAZ-20-42. Tento trolejbus, navržený jako nízkopodlažní a parciální, se dočkal sériové výroby, avšak ne všechny dodané vozy byly bateriemi vybaveny. Celkem 36 zhotovených ks zamířilo do Rostova (15 ks, původně plánováno 20 ks; dodány mezi prosincem 2019 a listopadem 2020), Almeťjevsku (10 ks; dodány mezi březnem a srpnem 2020), Čeboksar (4 ks, z toho prototyp z roku 2018; dodány v prosinci 2019), Novokuzněcku (2 ks, dodány v lednu 2020) a Ivanova (5 ks; klasické; dodané v květnu a červnu 2019). Ačkoli výrobce nejprve prohlašoval, že vůz může na baterie jet až 70 km, toto v praxi neověřené a ani nedosažitelné číslo nakonec korigoval a nyní tvrdí, že maximem je 30 km, byť reálný dojezd při 100% výkonu je méně než 20 km.



Novokuzněcký Gorožanin ev. č. 042 (druhý nese ev. č. 142) na snímku z 8. dubna 2020. (foto: Maskim Rajevskij)

Jak jsme před nedávnem reportovali, UTTZ uzavřel loni strategické partnerství s běloruským MAZem, čímž vypadl NĚFAZ ze hry, což pak letos v červnu vedlo KAMAZ k rozhodnutí spustit od prvního kvartálu roku 2022 sériovou výrobů vlastních trolejbusů. Více Gorožaninů typu UTTZ-6241-10-02 tak už vyrobeno nebylo a místo nich nastoupil nový Gorožanin s označením UTTZ-6241.01. Ten se uchytil, jak jsme už také psali, v Čeboksarách (60 ks) a Novočeboksarsku (8 ks). A nyní se vozy stavěné na bázi autobusu MAZ-203 (druhá generace) podívají do Ufy a Stěrlitamaku. Do konce roku jich tam dojde celkem 40, vyrobeno je už deset vozů, které byly formálně předány v Ufě v dubnu 2021 a z nichž se jeden přesunul v červnu 2021 do Stěrlitamaku. Jak bude mezi obě města celá čtyřicítka vozů nakonec rozdělena, se ale nepodařilo zjistit.



První vůz UTTZ-6241.01 ve Stěrlitamaku byl dne 12. 6. 2021, v den svého dodání, skromně ozdoben. (foto: МУП „Стерлитамакское троллейбусное управление“)

Nicméně se jedná o velmi dobrou zprávu pro obě města. Nákup 40 vozů se zmiňoval opakovaně už v roce 2019, ale nic se nedělo. Ufa, navzdory své velikosti i velkému množství obyvatel, zakoupila poslední nový trolejbus v roce 2014 a za poslední dekádu namísto potřebných investic zvládla opravit akorát pár vozů a zavřít několik trolejbusových úseků. Stejně se Ufa chovala i ve vztahu k tramvajím, když v tomto století zmizelo několik tratí a poslední větší nákup tramvajových vozů je datován 90. léty. Není tedy divu, že ze zhruba 170 evidovaných trolejbusů jich funguje v Ufě něco málo přes sto a ze 130 tramvají jich funguje méně než sto. Nebýt pracovníků místního DP, kteří se už léta snaží držet v provozu i přežilá vozidla, byly by tyto statistiky ještě tristnější.

Co se Stěrlitamaku týče, ten tramvaje na rozdíl od Ufy nemá a většinu své MHD staví právě na trolejbusech. Jeho síť má okolo 50 km délky (jednosměrně) a vozový park čítá více než 100 vozů. Poslední nákup nových trolejbusů byl proveden před 9 lety.

V celém Baškirsku by ovšem bylo potřeba zakoupit okolo 300 trolejbusů, míra opotřebení vozových parků tamních trolejbusových provozů totiž dosáhla 98 %. UTTZ tedy bude mít v dalších letech práci zajištěnu, pokud bude vláda republiky v podpoře tohoto závodu pokračovat.

Poděkování: Maksim Rajevskij, Vladislav Metvejev, Sergej Prozvickij

Url: 40 trolejbusů pro Baškirsko