

Konec rychlé tramvaje Agrofirmy Angara

12.03 2023 19:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Před koncem roku 2022 se naposledy rozjely tramvaje v ruském městě Usť-Ilimsk. Šlo o jeden z nejmladších tramvajových provozů v Ruské federaci, jenž byl spuštěn až v roce 1988. Po něm už byly do provozu uvedeny v rámci SSSR jen turistická tramvaj v Moločném na Krymu (v roce 1989) a u čerjomušské přehrady (v roce 1991). Tramvaje se tedy v Usť-Ilimsku, městě rozloženém u přehradní stěny nádrže vybudované na řece Angaře, udržely pouhých 34 let.

Město Usť-Ilimsk bychom nalezli v asijské části Ruska přibližně 1 000 km severně od mongolské metropole Ulánbátaru, resp. 500 km severně od břehů jezera Bajkal. V současné době zde žije okolo 81 000 obyvatel. Přestože na místě dnešního města existovala v minulosti vojenská pevnost a ve 30. letech zde byl zřízen jeden z největších gulagů, samotné město je velice mladé. Jeho založení se datuje až rokem 1966, přičemž hlavním impulsem pro jeho zřízení byla výstavba v úvodu článku zmíněné Usť-ilimské přehradní nádrže na řece Angaře (ta je dnes 21. největší vodní elektrárnou na světě). Ostatně zpočátku byl Usť-Ilimsk veden jen jako stavební osada, městem se stal až v roce 1972.

Vzhledem k růstu města a rozšiřování průmyslu bylo na základě zpracovaného generelu dopravy v závěru 70. let rozhodnuto, že přepravní zátěž na pravém břehu řeky Angary, kde vznikalo zcela nové sídliště, převezme primárně tramvajová doprava. Ta měla propojit onu novou sídlištní výstavbu s místním dřevozpracujícím podnikem, jenž byl založen v roce 1974 a patřil mezi vůbec největší v SSSR. Projekční práce byly zahájeny na přelomu let 70. a 80. let, ty stavební se rozeběhly v květnu 1982, kdy začal vznikat mj. objekt budoucí vozovny projektované až pro 100 tramvají.



Nejdelší mezizastávkový úsek na trati měl okolo 4,5 km. Snímek pochází z 15. 11. 2022, tedy z období krátce před uzavřením provozu. (zdroj: Transphoto.org; foto: echoes97)

Pro zajištění provozu bylo pořízeno celkem 68 tramvají 71-605 (označovaných též, a u nás pod tímto jménem známější, jako typ KTM-5), které dorazily již počátkem roku 1987, první linka v té době ale ještě stále nebyla dokončena, a tak se tramvaje mohly prozatím jen dlouhodobě testovat na části trasy. Teprve 15. 9. 1988 došlo ke slavnostnímu zahájení provozu, přičemž linka o délce 10,5 km spojovala 9. mikrorajon (9-й микрорайон) s místním dřevařským průmyslovým komplexem (лесопромышленный комплекс). V březnu 1989 bylo ke stávajícím 68 tramvají dokoupeno dalších 6 (opět typu 71-605) a v lednu 1992 se podařilo zprovoznit plánovanou druhou etapu zahrnující 4,1 km dlouhé prodloužení od dřevařského průmyslového závodu k teplárně na severu města (Северный ТЭЦ), to ale bylo z původních plánů vše, co se zvládlo dokončit.

Oficiálně byl tramvajový provoz v Usť-Ilimsku zařazen mezi systémy tzv. rychlé tramvaje pohybující se na pomezí mezi klasickou tramvají a metrem (nejblíže má v našem kulturním prostředí k tomuto pojetí německý Stadtbahn). Trať byla vedená kompletně na samostatném tělese a na počátku provozu měla průměrná rychlost vozidel činit 25 km/h (pro srovnání: průměrná rychlost tramvají v Mostě a Litvínově byla před zahájením rekonstrukce rychlodráhy 26,54 km, v Ostravě, jež rovněž využívá v hojné míře samostatných těles, činí průměrná rychlost okolo 23 km/h, v Praze jde o cca 19,3 km/h).

Provozovatelem a majitelem tramvají i tratě byl až do konce provozu přímo dřevařský průmyslový závod, později přejmenovaný na Agrofirmu Angara, ostatně právě jeho zaměstnanci (a teplárny na severu) využívali služeb tramvají primárně. Výsledná délka celé trati byla 14,6 km, avšak pouze 4 km byly vedeny v zastavěné oblasti podél ulice Družby národů. V této části trasy se přitom nacházely pouze čtyři zastávky a tramvaje byly pro přesuny cestujících jen v rámci samotného města prakticky

nepoužitelné. Město se totiž nacházelo rozložené jen na západní straně tramvajové tratě – část na východě nikdy nestihla vyrůst, takže namísto aby tramvaje jezdily středem města, jak bylo původně plánováno, ocitly se na jeho periferii. Za městem už tramvajová trať pokračovala mezi lesy až k továrním komplexům, přičemž mezi vozovnou a následující zastávkou u dřevařského závodu byla mezizastávková vzdálenost 4,5 km (!), což asi nejlépe vypovídá o hustotě osídlení v oblasti.



Tramvaje projížděly sice na pohled romantickou krajinou lesů, ale zcela neobydlenou. Počet cestujících a vytížení tramvají neustále klesaly. (zdroj: Transphoto.org; foto: nikwotnik)

I přes obrovské těžkosti ruské ekonomiky v 90. letech platilo, že se dařilo systém tramvají v Usť-Ilimsku udržovat na vysoké úrovni (došlo i k dokoupení dalších vozů 71-605), v roce 2001 byl dokonce považován za nejlepší v Rusku. Špičkový interval tehdy činili okolo 3–4 minut a na lince se objevovalo 25 dvouvozových vlaků. Tento počet ale v následujících letech klesal, a to i kvůli odlivu obyvatel. Zatímco v roce 1992 měl Usť-Ilimsk 112 000 přihlášených občanů, dnešních zhruba 81 000 ve městě trvale žijících lidí odpovídá stavu okolo roku 1980, tedy před začátkem budování tramvajové infrastruktury. V lednu 2021 poprvé nastává stav, kdy jsou v sedle zrušeny „městské spoje“ (mezi vozovnou a zastavěnou oblastí) a v jízdním řádu vzniká čtyřhodinová mezera, kdy tramvaje vůbec nejezdí.

Ještě v září 2022 nabízel majitel tramvajového provozu práci elektrikáře a v listopadu montéra tramvajových tratí, takže na první pohled nic nenasvědčovalo tomu, že by měl být provoz zrušen. Dne 16. 12. 2022 ale bylo oznámeno, že tramvaje budou od nového roku nahrazeny autobusy. To sice vyvolalo protest části obyvatel, ten ale nebyl nijak hlasitý a médii jenom proběhl. Město navíc k výtkám občanům uvedlo, že tramvaje i jejich trať jsou v soukromých rukou a že nemá žádné páky na to, jak by mělo majitele přesvědčit, aby v udržování tramvajového povozu dále pokračoval, zkrátka chce-li majitel tramvaje zrušit, může.

Důvod zastavení provozu lze nicméně pochopit. Ačkoli síť i vozidla byly obstojně udržovány, došlo veškeré zařízení dráhy (včetně napájecí infrastruktury) konce své plánované životnosti. V roce 2020 byl vypracován projekt na celkovou rekonstrukci tratě, který ukázal, že celkové náklady na opravu by se vyšplhaly k 350 mil. rublů (cca 112 mi. Kč; bez vozidel, jejichž hodnota byla odhadována optimisticky jen na cca 24,5 mil. Kč). Město nebylo ochotné a objektivně řečeno ani schopné náklady na rekonstrukci a následnou údržbu převzít. Ročně by péče o tramvaj, kterou ani nešlo použít po cesty po městě, spolkla okolo třetiny jeho rozpočtu. Ze všech provedených kalkulací vzhledem k omezenému (ale plně postačujícímu) režimu provozu vzešlo, že autobusová varianta vychází i v nejdelší zvažované perspektivě jako nejvýhodnější.

Posledním dnem pravidelného provozu se stal 21. prosinec 2022, kdy ve 21:31 zatáhla do vozovny souprava vozů 71-605 ev. č. 055+056. Nadále byly do 30. 12. 2022 ponechány už jen dva ranní a dva večerní spoje mezi vozovnou a teplárnou sloužící k návozu zaměstnanců do/z práce. Úplně poslední zátah se tak odehrál až den před Silvestrem v 19:45 s vozy ev. č. 014+017. Již od 1. 1. 2023 měly být zahájeny práce na demontáži infrastruktury a likvidaci vozovny. Jeden z nejzajímavějších ruských tramvajových provozů se tak stal minulostí.

Url: Konec rychlé tramvaje Agrofirmy Angara