

Čeljabinské plány na lepší MHD

06.09 2017 06:51, Redakce, Nezařazené

Deváté největší ruské město Čeljabinsk ležící asi 1 600 km vzdušnou čarou východně od Moskvy se může pyšnit poměrně rozsáhlou tramvajovou a trolejbusovou sítí. Město se obě snaží postupně opravovat a modernizovat a rádo by přikročilo i ke zřízení nových tratí. Městský podnik ČeljabGET (ЧелябГЭТ), který donedávna tramvaje a trolejbusy provozoval, sice kvůli dluhu 554 milionů rublů (cca 220 mil. Kč) zamířil do bankrotu, takže jej musel od 1. července 2017 nahradit jiný podnik, nazvaný GET (ГЭТ), a první linka metra není dostavěná ani po téměř čtvrtstoletí od započetí stavební prací, to ovšem není překážkou k tomu, aby věci byly viděny optimisticky.

Zřizování nových tratí pro trolejbusy a tramvaje je součástí strategie, která má vyústit ve velkou optimalizaci stávající sítě. K lepšímu určení racionálního vedení nových tratí a vylepšení stávajícího provozu byla před nedávnem vypracována analýza stávající obslužnosti města. *„Celé město – to je okolo 520 km2, my jsme je rozdělili na 240 dopravních mikrorajonů,“* mezi kterými se rozlišuje *„obytný sektor, výrobní klastr, učební, administrativně-obchodní,“* prohlásil loni na podzim Aleksandr Pavljučenko, vedoucí Institutu územního plánování a dopravy rozpracovávajícího na městě novou síť tras MHD.

Momentálně se analyzují data a jedná s dalšími městskými orgány, neboť optimalizace sítě předpokládá jednak pracovat se stávajícím ÚP, který je platný do roku 2020, a jednak zohledňovat i připravovaný ÚP pro období po roce 2020. Představitelé města mají za to, že linky mají být vedeny tak, aby bylo omezeno co nejvíce přestupování, nicméně stávající přestupní uzly nemají být narušovány. Zaveden by měl být dále model, kdy se namísto jízdenek pro jednu jízdenku budou uplatňovat jízdenky časové, díky kterým bude možné neomezeně přestupovat, tak jak je to širokým zvykem v západní Evropě. Dosud se k tomuto modelu ruská města téměř vůbec neuchylují.

Během tří let by Čeljabinsk rád zakoupil i deset nových tramvají z produkce UKVZ (Usť-Katavskij vagonstrojitělnyj zavod imeni Sergeje Mironoviče Kirova). Jedna sólo tramvaj vychází na zhruba 25 až 26 mil. rublů (cca 10 milionů Kč), přičemž *„z federálního rozpočtu se subvencuje 8 milionů rublů za každou tramvaj…,“* uvedl Roman Bolotov, vedoucí čeljabinského odboru dopravy. Dotace je možné použít i na vybrané typy trolejbusů (pro zájemce info zde v ruštině), tudíž i toho by město rádo využilo, ostatně drtivá většina dnes provozovaných trolejbusů byla vyrobena ještě v 80. a 90. letech minulého století.

Zatím se předpokládá, že by jak nová trolejbusová, tak i nová tramvajová trať vedly shodně na západ, kde v poslední době přibyla obytná zástavba. To ale není vše…

Lobbying

Letos UKVZ, který sídlí v Čeljabinské oblasti, přišel s nápadem, aby se Čeljabinsk stal „centrem tramvajových kompetencí“. Prvním krokem k tomu má být vystavění tramvajové rychlodráhy, která by jednak dala městu kvalitní a pohodlnou veřejnou dopravu a jednak by si tak UKVZ zajistil zakázky, přičemž by se ještě podpořil místní průmysl. *„V naší zemi je nabídka komplexních dopravních systémů v deficitu,“* uvedl letos Jevgenij Samojlov, představitel UKVZ. *„Úroveň automobilismu převýšila všechny propočty. V sovětských letech byla města projektována dle propočtu 180 automobilů na 1 000 obyvatel a nyní se v milionových městech tento ukazatel blíží 350 automobilů. Zůstane nám bezalternativní řešení – rozvíjet vysokopřepravní transportní systémy. Buď metro, nebo tramvaj. Ostatní doprava bude pouze svážet ke stanicím. Maršrutky přitom narušují rozvoj civilizované dopravy. Vidíme, že všude kromě Moskvy a Petrohradu padají v tramvajových systémech počty přepravených cestujících. Z toho důvodu neproudí do tramvají investice. Během posledních 20 letech tramvajové systémy ve velkých městech stagnují, někde i dokonce mizí. V Evropě je to zcela naopak, tramvajové tratě se objevují tam, kde nikdy nebyly.“*

„Tramvaj je ztrátová ne proto, že je špatná nebo zastaralá. Prohrává s maršrutkami, protože se nachází v nerovných podmínkách. Maršrutky operují na infrastruktuře, za kterou nemusí platit, vyhýbají se daním, narušují pravidla silničního provozu.“ Toť zkrácený pohled zástupce UKVZ, který se však na letošním květnovém zasedání pracovní skupiny pro přípravu strategie města nesetkal s úplným pochopením. Například francouzský Alstom měl Čeljabinsku spolupráci podobného rázu nabízet již pětkrát a vždy nepochodil.

Navrhovaná rychlodráha by měla mít délku 12 km, denně převážet 40 tisíc cestujících, a aby se zaplatila za 12 let, musela by při dnešních cenách stát jedna jízdenka 30 až 35 rublů, což je cca 13–15 Kč. Pokud si ovšem člověk uvědomí, že již před třemi léty se objevily sliby na dosud nestojící rychlodráhu vedenou z Čeljabinska (přes 1,1 mil. obyvatel) do nedalekého, jihovýchodně ležícího města Kopějsk (přes 145 tis. obyvatel), jsou i tyto návrhy v kontextu nesnadného zajištění financování místní MHD v brzké době spíše utopií.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Čeljabinské plány na lepší MHD