

Složitá situace tramvají a trolejbusů v ruském Omsku

19.08 2017 11:42, Redakce, Nezařazené

Omsk se řadí do první desítky největších ruských měst a se svými zhruba 1,2 mil. obyvatel momentálně zaujímá sedmou příčku. Omsk se již 25 let neúspěšně snaží postavit 7,5 km dlouhou linku podzemní dráhy, a tak se co do elektrické trakce v místní MHD spoléhá prozatím jen na trolejbusy a tramvaje. Město by sice rádo rozvíjelo i tyto dva tradiční druhy dopravy, ale nemá na ně prostředky…

Jedna vozovna stačí?

Začněme u trolejbusů, jejichž síť je momentálně dlouhá 155 km a budována byla od roku 1955. Na rozdíl od tramvají obsluhují trolejbusy oba břehy řeky Irtuš, u které se Omsk rozkládá. Vypravováno je ze dvou vozoven téměř 150 trolejbusů, z toho 54 z levobřežní (západní; č. 2). Nedávno se objevil záměr města vozovnu prodat, aby se chudá pokladna naplnila. Tento krok by měl nicméně neblahé důsledky nejen z provozního, ale i ekonomického hlediska.

Momentálně jsou z levobřežní vozovny, která byla zprovozněna v roce 1983 a od roku 2013 je vedena jako jednotka podřízená vozovně č. 1, a tedy už ne jako samostatný subjekt, vypravovány linky 7, 16 a 67. Jejich převedení pod vozovnu č. 1 by dle odhadů znamenalo 10 až 15násobný nárůst jalových kilometrů. Zátahy a výjezdy vozidel by si obecně vyžádaly složitější plánování a koordinaci pohybů vozidel, tak aby se neblokoval výjezd/zátah vozidly, která zrovna nejsou určena k provozu. Tak jako tak by došlo k prodloužení časů potřebných pro výjezdy z vozovny a jízdy po ploše vozovny, neboť propustnost je omezená. Rovněž by se zpomalily zátahy do vozovny, a to také proto, že je nejprve třeba zkontrolovat přítomnost lidí a ponechaných předmětů ve vozidle. Ztracený čas by znamenal, že by řidiči a průvodčí byli nemalou část dne placeni i přes to, že by ve vozech nebyli žádní cestující, a krátit jim jejich zákonem dané přestávky ve prospěch těchto manipulačních jízd nelze. Nezdá se to, ale minuty se rychle nastřádají. To by znamenalo, že by se musel u linek obsluhujících levý břeh odebrat minimálně spoj denně, pokud by se neměly navyšovat náklady, což by byl ale problém, protože už teď se člověk po 18. hodině večerní na trolejbus načeká. A redukce objemu spojů se negativně projevuje na ekonomice trolejbusového provozu, a tedy i dopravního podniku, protože čím více trolejbusy jezdí, tím více si na sebe vydělají.

Město si od prodeje slibuje přes 200 mil. rublů příjmů (asi 80 mil. Kč), nicméně pokud by se privatizovaly jen nevyužité části levobřežní vozovny, která byla v 80. letech postavena pro větší

množství vozů, a ponechaly klíčové objekty nutné pro údržbu a deponování vozů, bylo při dnešních cenách pozemků možno vytěžit minimálně 100 milionů rublů (asi 40 mil. Kč) a nekrátit přitom příjmy z trolejbusové dopravy. Stavba nové vozovny na levém břehu řeky je nereálná – vyžádala by si investici ve výši cca 1 mld. rublů (cca 400 mil. Kč), plus ještě několik set milionů rublů za pozemek, jelikož město nic vhodného v blízkosti stávajících trolejbusových tratí nevlastní a stavba někde mimo by si vyžádala vybudování přístupové trolejbusové trati, tj. další ne zrovna levnou investici. Kromě toho by se vozovna nepostavila za pár týdnů.

Omsk přitom nemá prostředky ani na nové trolejbusy. Posledních 10 ks zakoupil roku 2014 a v listopadu 2015 musel přerušit provoz na transversální lince č. 8 Zavod Metallist – Ul. Gašeka, protože neměl dostatek provozuschopných vozů (mapu z roku 2016 naleznete zde). Linka č. 8 se sice kvůli podnětům občanů letos obnovila, nicméně jede jen několikrát za den. Trolejbusový provoz se uskutečňuje jen od 6. do 21. hodiny, nicméně na některých z 9 existujících linkách se končí již dříve.

Prostředků na tramvajovou dopravu je málo…

Tramvajová síť v Omsku je menší než ta trolejbusová, avšak byla by o něco rozsáhlejší, kdyby již nebyly některé tratě v minulosti zrušeny. Poslední, zato významný zásah se odehrál před zhruba 10 lety, kdy byla přerušena doprava na tramvajové trati spojující pravý břeh s levým, a to kvůli tomu, že měly tramvaje vadit autům a na jejich kolejích mělo obecně docházet k častým kolizím se silniční dopravou. Aby se tramvaje na trať, která byla na části trasy řešena na samostatném tělese, náhodou nevrátily, došlo loni na jedné z ulic na levém břehu k zalití kolejí asfaltem a také k jejich částečné demontáži. Co se vozidel týče, pomalu se město snaží svá stará vozidla modernizovat, loni pořídilo dokonce jednu novou tramvaj a v únoru 2016 ještě požádalo Moskvu o 10 tramvají, jenže letos dostalo nakonec jen pět (všechny působí prioritně na lince č. 8). Infrastruktura však na tom není nijak zvlášť dobře.

…a na metro už vůbec

Roku 1992 načatá stavba metra se nedaří završit. Když v 60. letech 20. století přišel Omsk s myšlenkou na metro poprvé, netušilo se, kam jeho výstavba povede. První projekt byl sice odpískán ve prospěch nikdy nerealizované rychlostní tramvaje, a tak přidělené finance dostal Čeljabinsk, kde však také dosud metro nezavršili, ale v 80. letech se metro v Omsku opět vrátilo na stůl. Nedostatek financí a postupný růst nákladů na projekt odsouvají otevření celého díla na nekonečno, stavba už byla několikrát prohlášena za zakonzervovanou, aby se vzápětí oznámilo pokračování jejího dalšího budování. Město zatím není schopno dokončit 7,5 km dlouhý tunel ani všechny jeho 4 stanice.



Jediná stanice metra na pravém břehu nesoucí jméno Biblioteka im. Puškina podle nedaleké knihovny si na otevření ještě počká. Dne 2. září 2011 alespoň byla pro pěší otevřena její část, která slouží jako podchod pod rušnou silnicí.



A takto to v podchodě/nehotové stanici vypadá.



Stanice Zarečnaja v levobřežní části města není hotova ani v roce 2017.



Tento a další čtyři snímky ukazují situaci u konečné Kotěl’nikova.


8
ул. Котельников
ПО. «Полёт»
1


8
54
АВЕСТА


4
пос. Амурский
ул. Котельникова
41


17


15
15
135


МАГАЗИН
257



Konečná Solněčnyj



Konečná Solněčnyj na levém břehu.



Po tomto mostě imeni 60-letija VLKSM jezdí mezi pravým a levým břehem řeky Irtyš trolejbusy a kdysi na něm jezdily i tramvaje. Už nejezdí… (pohled na sever).



Pohled z Leningradského mostu, kde jezdí trolejbusy, směrem na sever. V Omsku mají, jak vidno, i pláž, řeka ale moc čistá není.



Severozápadní konečná trolejbusů Omskij něftěpererabatyvajuščij zavod.



Severozápadní konečná trolejbusů Omskij něftěpererabatyvajuščij zavod.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Složitá situace tramvají a trolejbusů v ruském Omsku]