

Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (4)

17.12 2018 16:24, Redakce, Nezařazené

Po bezmála čtyřech měsících se je vhodné opět podívat na to, co se děje na Ukrajině. Zprávy to jsou veskrze pozitivní.

Kyjev

O letošních třech kyjevských tendrech na nové tramvaje jsme již informovali. První z nich, z 28. září 2018, na 10 částečně nízkopodlažních tramvají vyhrála dle očekávání Tatra-Jug s tramvají K-1M6. Nabídla cenu 428 888 880 UAH (včetně DPH; cca 350 mil. Kč), zatímco konkurence, kterou reprezentoval Kyjevskij zavod elektrotransporta, 430 550 400 UAH (včetně DPH). Žádný z této dvojice uchazečů během elektronické aukce svou cenu nesnížil. Další dva tendry z 16. listopadu 2018 budou vyhodnoceny až po elektronických aukcích v lednu 2019.

Kyjev letos opětovně poptává 80 trolejbusů, z toho 55 článkových. Již v minulosti vypsal tendr na 80 vozů (z toho 20 článkových) a dokonce oznámil i vítěze, kterým se stal Bogdan, nakonec ale přišel z tohoto množství vozů jen jeden článkový vůz T901.17 a v roce 2018 se obnova parku úplně zastavila. Elektronické aukce na krátké i článkové vozy se konají 26. prosince 2018. Vozidla mají být dodána do konce roku 2019.

Plánovaná trolejbusová trať po pravobřežní ulici Staronavodickaja, která by umožnila lepší trolejbusové propojení levobřežní části Kyjeva s centrem, se zatím nerealizuje, nejsou na ni peníze (o trati jsme informovali zde).

Mykolajiv

Dne 14. listopadu 2018 spustil starosta Mykolajiva, Alexander Senkevič, stavbu nové trolejbusové trati do západně ležící čtvrti Namyv. Za jeho účasti byl do země zapuštěn první ze 132 betonových sloupů, které se pro novou, asi 3 km dlouhou trať nakupují v Běloj Cerkvi. Realizace díla v hodnotě 40 mil. hřiven (asi 33 mil. Kč) se opozdila o zhruba rok a půl, mimo jiné kvůli politickým třenicím. Starosta Senkevič na listopadové ceremonii zářil štěstím a obyvatelům slíbil, že se s příchodem trolejbusové trati dočkají i LED osvětlení ulic, po kterých trolejbus pojede. Tendr na až 50 nových vozidel, která by byla pořízena s pomocí úvěru Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD), se zatím nevypsal.

Luck

O potřebě Lucku obnovit vozový park jsme již letos informovali, ostatně momentálně je z 60 vozidel v provozu pouze 46, což mluví za vše. Neúspěšný nákup 10 švýcarských ojetin typu Hess SwissTrolley 2 z Bielu snad bude následován úspěšným pořízením 30 nových vozidel. Ta by se měla zakoupit díky penězům z Evropské investiční banky, která se zavázala poskytnout 4,36 mil. eur. Příslušná smlouva byla podepsána v Kyjevě dne 30. listopadu 2018. Téhož dne byl navíc s EIB domluven v Kyjevě úvěr ve výši 20 mil. eur na tramvaje pro plánovanou oděskou severojižní tramvajovou magistrálu, pro kterou se počítá s 16 dlouhými tramvajemi (více než 28 m) a 21 krátkými tramvajemi (do délky 21 m). Tato magistrála má převážně využívat starých tratí, jež mají být nejprve přizpůsobeny pro provoz delších vozidel (pro to je potřeba zejména modernizace měníren, výměna kolejí a kabelových tras a trolejí), a výhledově se má stát rychlodrážní, nicméně oddělit tramvajové těleso od okolního provozu alespoň na větší části trasy již tak jednoduché nebude.

Rovno

Od Lucku nedaleko vzdálené Rovno rovněž potřebuje obnovovat vozový park a tento proces už loni nastartovalo. Letos přišlo na základě nedávné soutěže, o které jsme také reportovali, sedm vozů Dnipro-T203, které doplnily prvních šest dodaných v letech 2017 a 2018. Smlouva s vítězem výběrového řízení, kterým se stal Torhovyj Dim „LITAN", byla podepsána 26. 6. 2018, a jak jsme upozorňovali, dodávka prvního nového trolejbusu byla podezřele rychlá. Sedm vozů není na rozdíl od prvních šesti řešených jako parciální.

Kramatorsk

Na základě leasingové smlouvy uzavřené bez výběrového řízení s AT KB „Privatbank" se může Kramatorsk těšit z příchodu nových vozů téhož typu jako Rovno, tedy Dnipro-T203. V září 2018 došla první čtyři vozidla, na něž by mělo navázat dalších šest, jelikož smlouva s uvedenou bankou, posvěcená městem na jaře 2018, předpokládala financování celkem 10 vozidel s autonomním chodem, avšak druhá partie znějící právě na šest vozů by měla být s výrobcem nasmlouvána teprve po dodání prvních čtyř kusů. Díky příchodu všech 10 vozů by se mohlo podařit odeslat na věčnost některá stará vozidla JUMZ či ZiU, avšak zatím ne úplně všechna, jelikož jich je hodně. Připomeňme, že již loni došlo do Kramatorsku 7 vozů Dnipro-T203.

Krivoj Rog

Podobné leasingové smlouvy, jakou má nyní Kramatorsk, nemusí být dle platné ukrajinské legislativy soutěženy přes portál veřejných zakázek, čehož využil i Krivoj Rog, jak jsme ostatně upozorňovali. V létě 2018 tak do města přišlo bez větších problémů 8 nových trolejbusů Dnipro-T103. Nicméně Krivoj Rog má nyní z celkem 84 zařazených vozidel rovných 22 mimo provoz a ani stav většiny dalších vozů není úplně žádoucí. Na pomoc by ale měla přijít i tady EBRD. Za eurový 10milionový úvěr by se mohlo do města brzy podívat až 50 vozů. Dohoda mezi EBRD a městem byla podepsána v září 2018.

Slavjansk

Nevelký trolejbusový provoz ve Slavjansku byl letos obohacen o dvě nová vozidla Etalon typu T121.10 «Barvinok» (viz zde). Město by rádo přikoupilo další dvě, tentokrát parciální.

Dnipro (Dněpropetrovsk)

Do Dnipra přijde v prvním čtvrtletí 2019 dvacet ojetých tramvají Tatra T4D-M z Lipska. Tyto tramvaje byly vyrobeny v 80. letech a v 90. letech prošly hloubkovou modernizací. Cena za jejich pořízení sahá k 32 mil. hřiven, což je asi 1,3 mil. Kč/kus. Tramvaje je třeba po příchodu do Dněpru přerozchodovat, takže se jich tamní cestující dočkají nejdříve ve druhé polovině roku 2019.

Dněpr dále dohodl s EBRD úvěr ve výši 11,5 mil. eur, ke kterému se přidá z Fondu čistých technologií (Clean Technology Fund) spravovaných Světovou bankou 1,5 mil. eur. Za celkovou sumu 13 mil. eur má být pořízeno 44 trolejbusů, z toho 12 s autonomním bateriovým chodem do 12 km a 32 s nouzovým bateriovým pojezdem do 1 km, a dále náhradní díly a výbava pro servisování těchto trolejbusů ve vozovně. Tucet parciálních trolejbusů umožní zavést trolejbusový provoz po Jižním mostě do rajonu Pridněprovsk.

Cherson

Jihoukrajinský Cherson očekává do konce roku příchod 4 sólo Bogdanů. Momentálně se diskutuje pořízení 50 nových trolejbusů, opět s pomocí úvěru od EBRD. Dohoda s EBRD by měla být mezi uzavřena tento týden.

Ivano-Frankivsk

Do nákupu dalších rakouských second-handových trolejbusů se pustil Ivano-Frankivsk. Dne 10. prosince 2018 dorazila do města první “ojetina” v podobě 18m článkového trolejbusu Volvo V 7000 AT, ex-ev. č. 218, která byla provozována od roku 2001 v Linci. Daný typ se objevil pouze v tomto rakouském městě. Celkem si Ivano-Frankivsk pořídí dva tyto trolejbusy a poté se rozhodne, zda bude odkupovat i další, které se na trhu použitých vozidel objeví v souvislosti s dodávkami nových trolejbusů od Van Hoolu. Připomeňme, že si ukrajinské město v letech 2016 až 2017 pořídilo 10 ojetých trolejbusů Gräf & Stift NGT204 M16 a roku 2016 pět ojetých trolejbusů typu Gräf & Stift GE112 M16. Všech 15 vozidel je článkových a umožnily podstatně navýšit komfort ivano-frankivské MHD.

Pohodlí se ale výrazně zlepší i díky příchodu 29 krátkých trolejbusů od Belkommunmaše, které byly letos vysoutěženy za cenu více než 5,5 milionů eur. Podotkněme, že trolejbusy od Belkommunmaše už jezdí v Oděse, Kramatorsku, Sumách a Dněpru. Jak jsme již uvedli ve třetím díle, na nové ivano-frankivské trolejbusy, které by měly přijít všechny do konce prvního pololetí 2019, byl vzat úvěr od Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD), šest z objednaných 29 vozů ale dostane město zdarma z titulu evropského grantu.

Dále ještě musíme zmínit, že už dne 1. 2. 2018 došlo k otevření nové, cca 1,5 km dlouhé trolejbusové trati v severozápadní části města, čímž se zlepšila obslužnost jednoho z tamních sídlišť, v dubnu 2018 pak proběhla částečná optimalizace linkového vedení. Další nová trať se má stavět co nevidět, a to od vlakového nádraží k autobusovému nádraží č. 2, a tedy o pár ulic dále více méně duplikovat tutéž relaci, a nadto se má ještě stavět nová dvouagregátová měnírna a jedna z těch starších modernizovat, čímž se utratí všech 8 milionů eur, které EBRD jednotlivým ukrajinským městům splňujícím podmínky obvykle úvěruje.

Kremenčuk

V Kremenčuku je dokončována dodávka 35 sólo vozidel typu T701.17 od Bogdanu, které se přiřadí k pěti kloubovým, rovněž letos dodaným, vozům typu T901.17. Dne 5. prosince 2018 se poprvé po

čtyřiceti letech trolejbus projel po Krjukovskom mostě přes Dněpr na jižní (pravý) břeh řeky. Cílem noční zkoušky bylo prověřit, zda trolejbus po mostě projede a kde bude nejlepší zajišťovat jeho obrat. Stále se očekává, že si Kremenčuk pořídí deset parciálních trolejbusů, neboť vůz typu T701.17, který byl přes most bez drátů nasazen, není pro dlouhé autonomní jízdy uzpůsoben. Nicméně tendr na jejich pořízení skončil neúspěchem, neboť Belkommunmaš nabídl vysokou cenu a jeho jediný konkurent v tendru, Bogdan, neuspokojil vypisovatele technickými charakteristikami. Město uvedlo, že nechce, aby se trolejbusy někde "zasekly" ve sněhu, jako se tak už stalo těm novým, které Bogdan dodal letos.

Oděsa

Oděsa v říjnu 2018 přivítala poslední ze 47 loni objednaných trolejbusů od Belkommunmaše. Některé nejstarší kusy z místního vozového parku tak mohou odejít na věčnost, jako první na řadě jsou legendární ZiUčka.

Zkraje září 2018 byla v Oděse představena částečně nová tramvaj Odissej (také přepisováno jako Odissey), o čemž jsme informovali hned vzápětí. Do konce roku by jich mělo na základě kontraktu z letošního jara dojít ještě pět, dodávka se nicméně trochu opozdí. Od konce listopadu jezdí v Oděse opět tramvajová dvojčata, aby se uspokojila rostoucí poptávka po přepravě (místní MHD těží poslední měsíce z toho, že maršrutky od počátku roku 2018, a to i opakovaně, podražily, na některých trasách dokonce o více než 50 %).

Poltava

Do nákupu trolejbusů se chce s pomocí úvěru od EBRD ve výši 8 mil. eur pustit i Poltava. Objednat by si díky cizímu balíku peněz mohla až 50 sólo trolejbusů. Naposledy přišly nové trolejbusy na přelomu let 2016 a 2017, jednalo se o pět kusů typu Bogdan T701.17. Místní flotila momentálně sestává ze zhruba 65 vozidel, většina z nich se už ale pohybuje na hranici životnosti, neb už obvykle odsloužily dvacet let. Jádro poltavského trolejbusového parku tvoří nadále sólo vozy JUMZ T2 z konce 90. let 20. století.

Kromě toho se v něm nachází i několik málo přeživších zástupců článkového typu JUMZ T1 a právě jeden z nich, ev. č. 70, byl letos na podzim modernizován tím, že přišel o svou zadní část a stal se z něj sólo vůz. Do podobných akcí se v letech 2003 a 2016 pouštěla i Oděsa, která takto přetvořila 12 vozů JUMZ T1, letos pak na tento proces navázala dalšími dvěma vozy. Dodejme, že Jumzy T1 už v Oděse nejezdí a některé z nich vypadaly po odstrojení vskutku nevábně.

Lvov

Letos se objevily obavy o možném rušení trolejbusů ve Lvově. Nakonec ale bylo na podzim 2018 vypsáno výběrové řízení na 50 nových vozů, které však skončilo tím, že se do něj přihlásilo jen konsorcium sestávající z podniku PAO Koncern Elektron a jeho dceřiné společnosti OOO SP Elektrotrans, ačkoli zadávací podmínky si vyzvedlo hned šest firem. Koncern Elektron má přitom v poslední době ve Lvově problémy, na počátku prosince 2018 šest z jeho 8 trolejbusů typu Elektron T191.01 vybavených polskou výzbrojí Enika nejezdilo, zatímco ty dva zbývající vybavené ruskou výzbrojí Čergos ano. Trolejbusy přitom byly vyrobeny teprve v letech 2015 až 2016. Dále, pět nových autobusů Elektron nebylo dodáno do Lvova letos v září, jak stanovila smlouva, ale až v posledním listopadovém týdnu. Nyní je na EBRD coby poskytovateli úvěru, zda výsledky výběrového řízení na nové trolejbusy schválí. Pokud by L'vovelektrotrans, pro kterého je zhruba od roku 2015 koncern Elektron hlavním dodavatelem vozidel, publikoval tendr na vládním portálu ProZorro, musel by jej pro jednoho účastníka zrušit, avšak tam výběrové řízení publikoval za celou dobu existence portálu jen jednou. EBRD naopak účast jedné firmy v tendru připouští, pokud účastník splnil jeho podmínky.

Dodejme, že ve Lvově se má dále modernizovat nemalá část místní trolejbusové infrastruktury. Pokud půjde vše dobře, přiteče z EBRD v dalších měsících do Lvova celkem 17 mil. eur.

Pokud jde o ojeté tramvaje KT4DM, které byly letos pořizovány z Berlína, všech 30 jich už je na místě. V červenci 2018 jich přišlo 6, v srpnu 7, v září 5, v říjnu 8 a v listopadu poslední 4. K 16. 12. 2018 jich je v provozu jen devět, tramvaje je totiž třeba nejprve přerozchodovat a také připravit pro místní provoz. Je vhodné uvést, že tramvaje nevyhovují profilově lvovské síti (otevírání dveří vně způsobuje kolizi s rekonstruovanými zastávkami), a tak s nimi není možné jezdit na všech linkách.

Žytomyr

V Žytomyru si zatím mohli nechat na nová vozidla zajít chuť a museli se spokojit se starými či ojetými stroji, které však kvalitativně pokulhávají. Dne 2. července 2018 aspoň otevřeli trolejbusovou trať po Průmyslové ulici, o které jsme informovali měsíc před tímto aktem.

Nicméně i v Žytomyru by se mělo blýskat na lepší časy. Město by se díky dohodě s EBRD podepsané 29. listopadu 2018 mělo dočkat okolo 50 nových trolejbusů, a to díky úvěru ve výši 10 milionů eur. K němu by měly být navázány 2 mil. eur z unijního Investičního fondu pro sousední země (*Neighbourhood Investment Facility*; zkr. NIF), za které by se měla rozšířit, případně modernizovat trolejbusová infrastruktura. U Žytomyru se jedná o první případ na Ukrajině, kdy budou finance z EBRD určené trolejbusům doprovázeny prostředky z NIF.

Mariupol

Dne 15. 12. 2018 byla zprovozněna nová, cca 2,2 km trolejbusová trať k obchodnímu centru PortCiti, ke kterému byly prodlouženy linky č. 5 a 12. O nových 72 trolejbusech, které by měly být pořízeny z cizích zdrojů, zatím nejsou nové zprávy, respektive vysoutěžit by se měly teprve příštího roku, a to spolu s 64 novými autobusy. Kromě toho se má tramvajím a trolejbusům obnovit celkem 6,3 km trolejového vedení, a trolejbusům modernizovat vozovna a nakoupit nová údržbářská technika.

Mariupol letos pokračoval v pořizování starých tramvají československé produkce. V roce 2016 byl na ojetiny vypsán první tendr na 10 ks (v Mariupolu pod ev. č. 701–710, všechny z Prahy), v roce 2017 dva tendry na 15 a 5 vozidel (nová ev. č. 711–714, 1001–1004, 1007–1011 a 1022–1028, až na ev. č. 711, ex-DPP 7143, všechny z Košic). Všechny tři vyhrál Torhovyj Dim „LITAN“, který následně zajistil dodání celkem 40 ex-košických a ex-pražských vozů typu T3SUCS (v jednom případě, ev. č. 714, T3SU) do Mariupolu. Na konci loňského roku Praha darovala Mariupolu 8 vozů typu T3SUCS (přiděleny budou mít nová ev. č. 1012–1020), které navázaly na dvě darované roku 2016 (ex-ev. č. 7134 a 7115, nově 1005 a 1006), a letos byl vypsán tendr na dalších 20 second-handových vozidel. Ten opět vyhrál tentýž podnik, který ale tentokrát dodal 19 ex-rižských vozidel T3A a jedno ex-košické vozidlo typu T3SUCS (nové ev. č. 1021, ex-ev. č. 356), jež mu zbylo z předchozího nákupu ojetin na Slovensku. Po skončení částečné modernizace vozidel, která se koná obvykle v Dnipru, případně v Záporoží, bude možné v příštím roce vyřadit všechna stará vozidla a park mariupolských tramvají pak bude sestávat pouze z vozidel československé produkce. Primátor Mariupolu mimochodem předevčírem slíbil zaměstnancům na své PR-akci výplatu 10 tisíc hřiven, toto už ale slyší místní pracovníci třetí rok…

Charkov

Do nákupů trolejbusů se pustí i Charkov. Ten se s pomocí úvěru od EBRD a Fondu čistých

technologií dočká 8 + 2 milionů eur. K těm by měl ještě Charkov přihodit další 2 miliony eur. Za celkem 12 mil. eur by se mělo pořídit 65 až 70 nových trolejbusů.

Mnohem zajímavější jsou ale zatím masivní a radikální modernizace místní tramvajové infrastruktury. Ta byla ještě před pár léty na zavření, nebylo totiž dne, kdy by nebyl hlášen případ vykolejení, a v některých dnech jich bylo hned několik. Roku 2016 došlo k obnově 9,2 km tratí, loni se jednalo o více než 10 km a letos je v plánu 26,6 km. Pořád je to sice jen menšina místní sítě, ale přesto velký krok kupředu, zvlášť když modernizace charkovských tratí probíhá z nemalé části dle západních standardů a také komponenty jsou široce dovážené, například kolejnice obvykle pocházejí od lucemburského podniku ArcelorMittal Rodange & Schifflange S.A. a upevnění kolejnic dodává Vossloh.

Závěrem

Tímto během necelých dvou let završujeme čtvrtý a zároveň poslední díl seriálu o vybraných tramvajových a trolejbusových investičních akcích na Ukrajině. Projektů přibývá čím dál více a, jak se lze dočíst třeba i v tomto dlouhém textu, i ta nejchudší ukrajinská města si mohou díky unijním prostředkům či leasingovým smlouvám pořizovat novou techniku. Pravda, ne vždy za úplně transparentních podmínek, ale ve srovnání s našimi končinami ještě obvykle podstatně levněji. I v budoucnu se budeme věnovat tomu nejzajímavějšímu, co se na Ukrajině děje, byť už ne v takovéto ucelenější podobě.

Text: Vít Hinčica

Poděkování za spolupráci adresuje autor všem uvedeným fotografům.

Url: Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (4)