

Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (3)

26.08 2018 13:35, Redakce, Nezařazené

Po více než půl roce je třeba provést další přehled toho nejdůležitějšího, co se na Ukrajině za poslední dobu na poli investic do trolejbusové a tramvajové dopravy odehrálo.

Luck

Začneme u polských hranic. Město Luck by potřebovalo obnovit svůj vozový park trolejbusů, protože poslední nové vozy už jsou zhruba 10 let staré a navíc jich bylo málo. Poslední léta sice přicházely do města ojeté vozy, a to hlavně z Polska, jenže i ty už pamatovaly hezkou řádku let provozu, takže bylo už v době jejich nákupu jasné, že pro zajištění adekvátního komfortu luckým cestujícím stačit samy nebudou. A jelikož nejstarší vozy v provozu už jsou na odpis a udržovat je není snadné, hledaly radnice města spolu s dopravcem nějaké řešení. To se letos, alespoň na první pohled, našlo, sice také v podobě ojetin, ale mnohem kvalitnějších, protože se naskytla možnost získat použité vozy ze švýcarského Bielu, a to 10 ks článkového typu Hess SwissTrolley 2. Dané vozy jsou letos s ohledem na příchod stejného počtu vozu nejnovějšího typu Hess SwissTrolley 5 s pomocným bateriovým pohonem vyřazovány a na trhu se tedy ukázaly jako volné.

Lucký provozovatel trolejbusů tedy vypsal výběrové řízení, přičemž bylo jasné, na jaké vozy je určeno. Hodnota řízení byla zhruba 10 milionů hřiven, což je v přepočtu na jedno kloubové vozidlo asi 800 tisíc korun. Přihlásily se dvě společnosti, nicméně právě způsob, jakým bylo řízení vypsáno, se nelíbil ukrajinskému výrobci Bogdan, který má právě v Lucku výrobní závod. Bogdan otevřeně kritizoval skutečnost, že se za veřejné peníze nakupuje technika, která je, alespoň dle něj, zralá na šrot a vyžádá si akorát další peníze na údržbu, přičemž neposlouží místním lidem dlouho. Jelikož si svůj postup neuměl dopravce obhájit, musel vyhlášeného vítěze letos v srpnu nakonec obeznámit s tím, že kontrakt nebude moci uzavřít, neboť by mohlo dojít k porušení zákona o veřejných zakázkách. Je nutné ovšem dodat, že i když oficiálně došlo k završení životnosti vozů typu SwissTrolley 2, které byly do provozu nasazeny v roce 1997, nejsou na tom se svým stavem zdaleka tak špatně a mohou sloužit ještě několik dalších let. Neboli pokud jedno vozidlo vyjde na zhruba 800 tisíc Kč a sloužilo by luckým občanům třeba jen pět let, bylo by to pořád lepší než nakoupit nové článkové vozidlo místní produkce za v přepočtu asi 5 až 7 milionů Kč, jehož životnost by byla někde do 15 let. Na druhou stranu je ale seriózní říci, že k ojetým vozidlům zahraniční provenience se na Ukrajině obvykle obtížně shání náhradní díly, s čímž má Luck v případě polských vozů zkušenosti, takže je poté nutné vynakládat nezanedbatelné náklady na jejich sehnání, případně zakázkovou výrobu. Výsledek je každopádně takový, že si v Lucku budou muset na další kvalitní techniku nějakou dobu počkat, a protože si nepožádali o úvěr u některé ze zahraničních bank, jako to učinila

některá jiná města na Ukrajině, budou čekat zřejmě ještě dlouho.

Rovno

Do Rovna na jaře 2018 přišly poslední parciální trolejbusy typu Dnipro-T203, které si loni objednal místní podnik KP «Rivneelektroavtotrans RMR». Jmenovitě šlo o tři z celkem šesti kusů. Trolejbusy mohou díky akumulátorům typu WB-LYP100AHA-B ujet při rychlosti 40 km/h bez trolejí až 8 km. Ve stejné době, kdy se v Rovně kompletovala flotila těchto vozů, bylo vypsáno nové výběrové řízení, tentokrát na sedm nových trolejbusů, ale bez autonomního pohonu. Vyhrál jej na konci června s cenou 4,941 mil. hřiven (asi 4,5 mil. Kč) tentýž podnik, tj. Torhovyj Dim „LITAN“, kterému se snažil neúspěšně konkurovat Bogdan. TD „LITAN“ musí nové vozy dodat nejpozději do 20. prosince 2018, první z nich přitom přišel do města v neuvěřitelně rychlé době, a to v polovině července 2018. Připomeňme, že typ Dnipro-T203 je odvozen z běloruského vozidla typu MAZ-T203 a je vyráběn na závodě Južmaše v Dněpropetrovsku, a to s pomocí běloruských komponentů.

Krivoj Rog

V Krivém Rogu si s žádnými výběrovými řízeními, a to ani s pomocí domluvených uchazečů, tentokrát nedělali hlavu a objednali si přímo u TD „LITAN“ osm vozů typu Dnipro-T103 (odvozenina vozu MAZ-T103, od typu MAZ-T203 se odlišuje např. mírně vyvýšenou podlahou v zadní části, která vede ke zřízení schodu u zadních dveří, podobně jako třeba u typu 21 Tr), které mají být profinancovány bankou AT KB „Privatbank“ (АТ КБ „Приватбанк“), jež je posledních několik let cílem špinavých politických bojů o její ovládnutí. Leasingová smlouva, která nákup ošetřuje, stejně jako samotný kontrakt, zůstávají utajené. Občané města se však už mohou těšit z příchodu prvních vozů, první čtyři totiž došly již v červenci 2018 a další budou dodány v brzké době.

Kremenčuk

O tom, jak v Kremenčuku letos s velkou pompu zařazovaly první nové vozy ze 40ks dodávky, jsme již informovali na jaře. Připomeňme, že nejprve došlo 5 kloubových vozů typu T901.17. Zbývajících 35 vozů je krátkých a je typu T701.17. První dva sólo vozy dorazily do Kremenčuku na konci června, další přišel vzápětí. Všechny tři vozy byly od července zařazeny do provozu s cestujícími. Zbývá tedy ještě dodat a zprovoznit 32 vozů.

Lvov

Několik novinek přichází ze Lvova. Již jsme informovali o tom, že letos přicházejí do města ojeté tramvaje z Berlína, a to přesně 30 kusů typu KT4D. Kromě šesti tramvají, které přišly do města v červenci, dorazily v srpnu 2018 ještě další tři, takže jich je momentálně 9. Do konce října by jich měl být plný počet.

Příchod berlínských vozů se nelíbil místnímu výrobci Electron Coproration, který vyrábí tramvaje Electron. Nicméně na počátku srpna 2018 došlo k vyhlášení tendru v hodnotě 11,2 mil. eur, díky kterému by do Lvova mělo přijít 10 nových tramvají o délce 28 až 32 metrů. Tomuto zadání, jak asi není překvapením, vyhovuje pětičlánková jednosměrná tramvaj typu Electron T5L64, jejíž prototyp jezdí ve Lvově od roku 2013. Nákup nových vozů se každopádně odehraje s pomocí úvěru od Evropské investiční banky.

Letos na jaře také začala rekonstrukce některých trolejbusových úseků, nové vozy však nejsou na obzoru, což je poněkud problém, protože letos městská rada rozhodla o tom, že dojde k vyřazení 18 tramvají a 12 trolejbusů. Dokonce se začalo skloňovat i rušení některých trolejbusových linek, například č. 10, a to právě z důvodu nedostatku trolejbusů. Jelikož se do jejich pořizování

dlouhodobě neinvestuje, panují ze strany některých zaměstnanců místního dopravního podniku obavy, že se ve Lvově schyluje k cílenému omezování působiště trolejbusů, a to zejména na těch trasách, kde jezdí souběžně s městskými autobusy. Město nicméně v březnu 2018 informovalo o tom, že by s pomocí úvěru Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD) rádo nakoupilo 50 nových trolejbusů a opravilo jednu z vozoven, přičemž tato investice by jej stála zhruba 15 milionů eur. Deklarace o tomto záměru byla mezi Lvovem a EBRD podepsána 16. března 2018. Příslib primátora Lvova, že udělá vše proto, aby nové trolejbusy došly do města ještě do konce tohoto roku, ale určitě naplněn nebude. Ještě o měsíc dříve pak Lvov vyslal zprávu o tom, že by rád do roku 2024 postavil jednu novou trolejbusovou trať.

Kyjev

Na konci července 2018 došlo k dokončení dodávek sedmi tramvají Elektron typu T5B64, čímž jich má momentálně Kyjev 10. Dosud nebylo dodáno všech 40 tramvají Pesa z druhé objednávky, ačkoli jich na konci roku 2017 bylo v Kyjevě už 35. Poslední pětice začala být dodávána od července 2018, momentálně se čeká na poslední dva vozy. Všechny nové tramvaje jsou nasazovány na kyjevské rychlodrážní linky, přiděleny jsou tedy Ševčenkově vozovně. Zajímavostí je, že ani tyto dodávky zatím nevedly k žádnému velkému vyřazení starých vozidel, které jsou k této vozovně přiděleny.

Nová tramvaj od výrobce Tatra-Jug je v Kyjevě ještě stále na zkouškách.

Doslova fiaskem je pořizování nových trolejbusů. Loni sice bylo oznámeno, že do města přijde 80 nových vozů, z toho 20 článkových, jenže přišel jen jeden článkový vůz, a to nového typu T901.17. Na konci loňského roku došlo sice 16 sólo vozů, jenže ty dle všeho ještě spadají do předchozího tendru na 40 sólo vozů, ze kterých na počátku roku 2017 přišlo do Kyjeva jen 5. Každopádně za poslední rok se kyjevský vozový park rozrostl o 17 nových trolejbusů, což je ovšem velmi málo. Letos sice Kyjev slíbil nákup 50 trolejbusů, ale peníze na ně nemá.

Ivano-Frankivsk

V Ivano-Frankivsku se díky úvěru Evropské banky pro obnovu a rozvoj mohou těšit na nové trolejbusy. V nedávném tendru, jehož výsledek byl oznámen v červenci 2018, se stal vítězem Belkommunmaš. Ten dodá 29 nových vozů, z nichž 23 bude financováno úvěrem a zbytek prostřednictvím nevratného grantu. Nové trolejbusy jsou ve městě potřeba jako sůl, protože za poslední léta docházely do města pouze ojeté vozy, z nichž některé už v provozu neslouží. Ivano-Frankivsk je jedním z dalších měst, kterému se podařilo úvěr od EBRD zajistit. Jak jsme již informovali, prvním takovýmto městem byla Oděsa, druhým pak Kremenčuk.

Mariupol

Třetím městem, které prošlo posuzovacím sítem EBRD, se stal Mariupol. Ten nakoupí rovnou 72 trolejbusů a zcela tím obnoví svůj vozový park. Hodnota zakázky, která předpokládá i pořízení některých náhradních dílů a částečnou modernizaci infrastruktury místního DP, je 13 milionů eur. Jelikož ale EBRD poskytuje v rámci své pomoci každému ukrajinskému městu max. 8 milionů eur, muselo dojít k tomu, že se další dva miliony vezmou z úvěru Světové banky přes tzv. Fond čistých technologií a zbývající tři miliony z úvěru unijního fondu Eastern Europe Energy Efficiency and Environment Partnership (zkr. E5P). Výběrové řízení na nové vozy právě běží.

Charkov

O nové trolejbusy pořízené s přispěním cizích peněžních měšců bude usilovat také Charkov, který v posledních letech nakupoval ojetiny, například kloubové vozy typu 15 Tr. Výběrové řízení na 50

nových trolejbusů, které mají být financovány z úvěru EBRD ve výši 8 milionů eur a z úvěru Světové banky (rovněž přes Fond čistých technologií) ve výši 2 milionů eur, ovšem ještě nebylo vypsáno, protože se čeká na konečný postoj města a dovršení některých formalit.

Sumy

V Sumách budou nakupovat trolejbusy, a to s pomocí úvěru Evropské investiční banky ve výši 4 mil. eur (cca 105 mil. Kč). Za tuto částku by rádi ve městě viděli 22 nových sólo vozů, které by měly pomoci vyřadit staré vozy ZiU, jež ještě většinou pamatují konec sovětských časů. 22 kusů ale nebude stačit na to, aby se vozy z 90. let 20. století z ulic podařilo vyprovodit zcela, přesto by se však jednalo o podstatnou pomoc. Momentálně je v běhu výběrové řízení na tyto vozy.

Připomeňme, že za poslední necelé dva roky přibyly do Sum dvě čtyřvozové série nových vozů, první z nich tvořená vozy AKSM-321 od běloruského Belkommunmaše dodanými přes prostředníka SP Janyks (rok výroby 2017) a druhá tvořená vozy Etalon T121.10 «Barvinok», které vyrábí Černihivs'kyj avtozavod patřící pod korporaci Etalon (rok výroby 2018). Není bez zajímavosti, že podniky BKM a Etalon byly nějakou dobu ve sporu, neboť druhý zmíněný trolejbus je považován za ne zcela legální kopii trolejbusu BKM-321, která navázala na vůz Etalon-BKM 321, jenž byl ve třech kusech vyroben v letech 2011 a 2012 pro Černihiv, a to na základě spolupráce s běloruským výrobcem. Původně se Etalon domníval, že by mohl konkurovat Bogdanu, protože ještě před Eurem 2012 plánoval vyrábět stovky trolejbusů, kterými se měl před fotbalovým šampionátem obnovovat vozový park řady měst, nakonec ale z velkých očekávání nic nebylo a výrobce dosud dodal jen méně než 30 vozů, z nichž většina jezdí právě v domovském městě Černihiv.

Černihiv

Právě Černihiv vypsal letos v srpnu tendr na 6 nových vozů v očekávané hodnotě 30 milionů hřiven. Nabídky je nutné předložit do 4. září, elektronická aukce proběhne 10. října 2018. To však nebude zřejmě jediný nákup ze strany města, které ze strany Evropské investiční banky získalo na nákup trolejbusů přístup k úvěru ve výši 6 milionů eur.

Slavjansk

Jedním z měst, kde podnik Etanol uspěl, je Slavjansk ležící na Donbasu. Letos byly do Slavjansku na základě dvou samostatných výběrových řízení dodány dva vozy typu T121.10 «Barvinok». Nízkopodlažní sólo vozy nabízejí 31 míst k sezení, jejich celková kapacita je 105 osob. Příchod vozidel pro místní občany znamená malou revoluci, která bude na zdejší nevelké síti ve formě jedné hlavní trati s jednou odbočnou větví vidět. Dodejme, že je momentálně ve Slavjansku v provozu jen 15 vozidel, z nichž některá ještě pocházejí z 90. let minulého století.

Oděsa

Další město, které se snaží o pozvednutí komfortu v prostředcích své MHD, je Oděsa. Ta postupně do provozu zařazuje trolejbusová vozidla ze 47kusové série, kterou dodává Belkommunmaš. Momentálně ještě chybí dodat více než polovinu z uvedeného počtu vozů. Kromě toho Oděsa nadále pokračuje v obnově infrastruktury a modernizuje svůj tramvajový park.

Letos tedy pokračovaly dodávky polonových tramvají typu T3 KVP Od. Dodávka všech 10 vozidel objednaných loni prostřednictvím dvou kontraktů, které oba vyhrál podnik Politechnoservis, skončila právě v tomto měsíci, kdy došly poslední dva vozy. Celkem má Oděsa takovýchto tramvají už 15, plus jeden prototyp. Už v květnu 2018 ale vypsal oděský podnik KP „Oděsgorelektrotrans" zakázku na 6 dalších tramvají podobné koncepce, ovšem s novým designem. Výběrového řízení se zúčastnily dvě

společnosti, opět kyjevský Politechnoservis a dále Kyjevskij zavod elektrotransporta, který loni oba tendry na tramvaje pro Oděsu prohrál. Ani tentokrát tomu nebylo jinak, protože Politechnoservis nabídl za dodání korpusů tramvají (skříň a elektrická výzbroj) 31,79 mil. hřiven, zatímco Kyjevskij zavod elektrotransporta byl o pouhých 7 tisíc hřiven dražší. Jak se zdá, slouží Kyjevskij zavod elektrotransporta jako vhodný partner pro to, aby se nemusely tendry Oděsy pro přítomnost pouze jednoho účastníka rušit a přitom vždy našly „správného" vítěze, přičemž tento „soutěžní princip" odradil od účasti v oděských tramvajových tendrech i ukrajinského výrobce tramvají Tatra-Jug, který přitom v Oděse sídlí. Šestice nových vozidel by se měla objevit v Oděse ještě v tomto roce.

Jistě nelze nezmínit, že o partnerství s Oděsou projevily zájem i české podniky, jak vyšlo z informací publikovaných po srpnovém jednání česko-ukrajinské skupiny pro průmyslový rozvoj. Zájem je zejména o účast na modernizačním programu místního DP, který předpokládá rekonstrukce či stavbu nových tramvají. V této souvislosti se skloňovaly i někteří čeští výrobci a spolu s tím i možnost výroby tramvají o délkách 15,1 m (sólo vůz; tato délka není pro Ukrajinu typická) a 21,8 m (článkový vůz). Je tedy hypoteticky možné, že se od roku 2019 začnou v Oděse stavět například tramvaje typů EVO 1 či EVO 2.

Ternopil

Město Ternopil, které leží asi dvě hodiny cesty od Lvova směrem na východ, si velkou obnovu trolejbusového parku nemůže dovolit, proto v posledních letech sázel pouze na ojetiny. Letos už do něj doputoval 30. kloubový trolejbus typu 15 Tr, jehož bývalým působištěm byl Zlín. Všech 30 „kloubáků" přitom město stihlo zakoupit během cca 5 let. Je také jistě zajímavé, že v Ternopilu až na pět trolejbusů typu LAZ a jeden typu JUMZ působí výhradně české vozy typů 14 Tr a 15 Tr, přičemž velkou část z nich tvoří právě ojetiny. K dispozici je pak ještě cestujícím i jedna „devítka".

Cherson

V Chersoně, který loni pořídil čtyři nové vozy T701.17 od Bogdanu, jež však začaly jezdit s cestujícími až se zpožděním 15. ledna 2018, vypsali letos v létě tendr na čtyři nová sóla vozidla. Všechna mají být dodána do 20. prosince 2018 a jejich celková předpokládaná hodnota byla 21,2 mil. hřiven (necelých 5 mil. Kč/kus). Výsledek řízení po elektronické aukci, které se účastnily společnosti Etalon Lizing a Bogdan, vyšel lépe pro druhého zmiňovaného výrobce, který požadoval za vozidla 21,094 mil. hřiven (včetně DPH), zatímco ten první o 26 tisíc hřiven více.

Vinnycja

Ve Vinnycji se letos v květnu objevila poslední, v pořadí pátá tramvaj typu T4UA «VinWay». Celkem je tak nyní ve Vinnycji tramvají z rodiny VinWay devět (tři jsou typu KT4UA, jedna typu KT4C).

Doněck

V Doněcku se dne 21. srpna 2018 odehrála prezentace nové tramvaje typu DT-1, která ovšem představuje výsledek více než půlroční přestavby ojetého vozidla typu T3 realizované místním podnikem PAO „Doněckij elektrotechničeskij zavod". Nové komponenty pocházejí z 80 % z Doněcké lidové republiky a z 20 % z Ruské federace. Z původní tramvaje zůstal zachován především rám s podvozkem i hnací motory. Tyto součásti prošly různými stupni repasování, nicméně, jak je zřejmé z dostupných fotografií, někde zůstaly i viditelné známky koroze. Na rám vozidla byl poté připevněn částečně nový základ vozové skříně. Pozměněn byl ve výsledku jak interiér, tak i exteriér vozu. Vůz

samotný však zůstal plně vysokopodlažní. Přední i zadní maska vozidla mají údajně pocházet z ruského Iževsku a být identické s těmi, které se nacházejí na modernizovaných iževských tramvajích Tatra, nicméně původ masek v tomto ruském městě byl zpochybněn. Nové vozidlo, opatřené nadpisem „Я – Донецкий“ („Já – Doněcký“), se může chlubit novými rozvody i současnou elektronikou a také bezdrátovým internetem.

Text: Vít Hinčica

Url: Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (3)