



Na návštěvě Čižika

19.10 2018 19:50, Redakce, Nezařazené

Od 7. března 2018 jezdí v Petrohradě tramvaje soukromé společnosti TKK (Transportnaja Koncessionnaja Kompanija; *Транспортная Концессионная Компания*). Následujícími řádky se podíváme na aktuální stav projektu, který nese název “Čižik”, v překladu “čížek” či doslova “čížeček”.

Co je a co není

Projekt Čižik jsme si obsáhleji uvedli v ČsD 4/2017, o představení vozidel bylo pojednáno na [webu](#) již více než před rokem. Nyní jsme se podívali přímo na místo.

Stručně připomeňme, že projekt Čižik předpokládá přechod čtyř tramvajových linek 8, 10, 59, 64 v (severo)východní části Petrohradu do rukou soukromého dopravce, výše zmíněné společnosti TKK. Ta městu slíbila v Krasnogvardějskem rajonu revoluci v dopravě, nicméně revoluce nabrala zpoždění, a tak Petrohrad letos v zimě dokonce zvažoval vypovězení smlouvy a dokončení projektu jiným subjektem, ačkoli se sám do tohoto dobrodružství směle vydal a měl by si tedy spíše nejprve sypat popel na hlavu sám. Nakonec se ale strany podle očekávání usmířily a Čižik může směle pokračovat v realizaci.

Projekt zahrnuje obnovu veškeré infrastruktury, na které jsou ony čtyři linky provozovány, a dále dostavbu nedokončené vozovny na Industrial'nom prospektě a větve k ní a krátkého úseku od Novočerkasskogo prospektu k Ladožskému nádraží. Součástí prací je i přestavba přestupního terminálu Malaja Ochta a provozního zázemí při Novočerkasskom prospektu. Celou situaci zachycuje mapka níže i popisky k ní.



Procházka od Irinovského prospektu k prospektu Kosygina po prospektu Nastavnikov. Zde pohled směrem na sever. Tam, kde končí sloupy, jsou položeny dvě výhybky pro obrat čížiků, kteří sem začnou jezdit ještě v tomto roce. Tramvajová trať, po které jezdí městské tramvaje linek 7 a 10, není na snímku příliš vidět, je totiž v pozadí, brzy ale začne být také přestavována.



Pohled na jih.



A opět pohled na sever.













Práce mají zpoždění, ale do konce roka bude hotovo.



Veřejný prostor se díky projektu Čížik zlepšuje, z tuctového sídliště sovětského stříhu se stává zajímavý rajón.







Po této trolejbusové trati, která zabočovala z kolmo vedené ulice na prospekt Nastavnikov, už dávno nic nejezdilo, příchod Čižika ale vedl k jejímu přerušení.

















Na snímku vidíme trojúhelník, zřetelně zrovna ty jeho strany, které zatím nejsou využívány.









Čížik už na lince č. 8 jezdí, ale i po jeho trati se nadále prohání různé stroje a desítky dělníků a inženýrů.



Zde vidíme konečnou zastávku ulice Komuny. V levém směru následuje nácestná smyčka.





Na konci září začaly být trhány koleje ve směru za smyčkou ulice Kommuny. Linka č. 30 pokračující na konečnou Rževka byla zrušena.









Kvalita infrastruktury pokulhává, prostředí taktéž nevlídné a neupravené. Čížik by měl přinést změnu i zde.



Zde tramvaj vyjíždějící z konečné ulica Kommuny.



Tramvaj vyjíždí ze své konečné Chasanskaja ulica na stejnojmennou ulici a směřuje do oploceného areálu.



A zde už se vrací v opačném směru.



Tramvaj jede odpočívat.



Zřejmě nejslabší místo dráhy z estetického hlediska.























Pohled na areál u ulice Chasanskoy loni během stavby. (foto: Čížik / TKK)

Poslední z 23 tramvají Stadler Metelica má dorazit do Petrohradu ještě tento rok, zatím jich ale

stejně není tolik potřeba, neboť tramvaje zatím působí pouze na lince 8 a jedna z nich je například ještě zabalená v přepravním ochranném obalu. Příchod soukromého dopravce vyvolal otázku, co s tramvajovými linkami 7, 10 a 30, které do jeho působnosti zasahují, ale nebude je provozovat. Linka č. 30 již byla zrušena od 22. 9. 2018 kvůli trháni kolejnic na úseku ul. Kommuny – Rževka a zdá se, že napořád, tudíž v tomto případě je asi problém vyřešen. Na konečnou Rževka jezdila i linka č. 64, která začínala na Ladožském nádraží, ale zrušena byla už v polovině roku 2017, a obnovovat ji bude už soukromý dopravce. Linka č. 10, která jezdila téměř okružní trasu Malaja Ochta – Ladožské nádraží (úplnému okruhu bránil chybějící úsek po ulici Granitnoj, který nyní staví koncesionář), byla přesměrována na konečnou ulici Kommuny, kde tradičně končila linka č. 7. Jakmile se stavební práce projektu Čižik rozšíří, budou linky č. 7 a 10 zkráceny do místa, kde je rozhraní s “hnízdíštěm” Čižika, tj. na ulici Peredovikov. Tam také zřejmě budou linky č. 7 a 10 ukončovány i v budoucnu, v případě “sedmičky” proto, aby privátnímu dopravci nekonkurovala (jak bude přesně řešena 10, která má patřit do sféry Čižika, ale obsluhuje dnes trasu, která je v každé polovině spravovaná jiným subjektem, není jasné). Aby koncesionáři nastavená ekonomika vycházela, město mu dále vyjde vstříc tím, že mu nebude konkurovat na stejných trasách autobusy.



Švýcarská kvalita není jen na papíře, jak se mnoho škarohlídů s odkazem na běloruskou výrobu tramvaje odvolávalo, ale i v praxi. Čižik působí efektně nejen zvenku, ale i uvnitř. Je jen škoda, že podobných tramvají není v ČR více.





Automat na jízdenky. Jejich cena je stejná jako jinde v petrohradské MHD, a sice 40 rublů (asi 14 Kč).



Projekt Čižik působí s moderní infrastrukturou (mnoho komponentů je od západoevropských výrobců) i vozidla vskutku pokrokově. Město Petrohrad sice třeba oproti takové Moskvě vykazuje obecně lepší úroveň tramvajové infrastruktury, nicméně zejména úroveň vozidel je spíše bídá a tramvaje se tak, často v kombinaci se zácpami, městem povětšinou plouží, a to i tam, kde mají vlastní oddělené těleso. Proto není nezvyklé vidět i téměř prázdné tramvaje, a to i když mají jen sólo podobu a i když jedou v místech, která si na přepravní poptávku rozhodně stěžovat nemusí. Naproti tomu čičici, se svou neobvyklou délkou přes 33 m, si na nezájem cestujících rozhodně stěžovat nemohou, přestože mají stanoveny, opět na rozdíl od většiny petrohradských tramvajových linek, velmi krátké intervaly (+/- 5 minut). Nemůže být divu, na lince č. 8, po které jezdí, jsou rychlejší než silniční doprava a komfort, který nabízejí, je daleko i za modernějšími počiny místní produkce. Interiér, s polstrovanými a pohodlnými sedadly, působí díky barevné kombinaci pozitivně až vesele (stejně jako exteriér) a je nezvykle čistý i přes trvalé návaly cestujících. Klimatizace, topení i Wi-Fi fungují na jedničku, odbavovací systémy rovněž. Tramvaj je rovněž tichá. Projekt Čižik je integrován s ostatní MHD, tudíž cestující s předplatní jízdenkou změnu dopravce řešit nemusí. Kdo nemá jízdenku, může si ji dokoupit v automatu ve voze, který přijímá i bankovky.

Je sice otázkou, proč město není schopné projekt realizovat vlastními silami, na druhou stranu je ale třeba jej pochválit za to, že se do riskantního počínu pustilo, protože výsledky jsou na ruské prostředí, alespoň prozatím, mimořádně dobré.



Konečná u stanice metra Ladožskaja. Zatím je zde třeba měnit směr, protože úsek k obratišti Malaja Ochta ještě není hotov.



U stanice metra Ladožskaja vzniká velký přestupní terminál.







Lidé vystupují jednou stranou, poté přejde řidič do druhé kabiny, a otevře dveře novým cestujícím, kteří čekají na straně druhé.



Obratiště Malaja Ochta při Novočerkasskoj ulici. (foto: Michail Isajev)



Ještě jednou Malaja Očta. (foto: Michail Isajev)



1 октября 2018
© Михаил Исаев

K Ladožskému nádraží. (foto: Michail Isajev)



Pár obrázků z infrastruktury.



Čížik je každý den aktivní na svém profilu v sociální síti VKontakte. Veřejnost se o projekt nezvykle široce zajímá a komentuje všechny nedostatky, či navrhuje různá zlepšení. Někteří občané si stěžují například na neukázněnost lidí, kteří si zkracují cestu po novém trávníku, a tím jej ničí.





Občas trochu improvizace...















Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: [Na návštěvě Čížika](#)