

Nová tramvaj pro Jevpatoriji

06.11 2019 13:54, Redakce, Nezařazené

Jekatěrinburský podnik Uraltransmaš coby pobočka mocné ruské korporace Uralvagonzavod sídlící v Nižném Tagilu (leží cca 140 km severně od Jekatěrinburgu) dokončil minulý měsíc prototyp nové tramvaje 71-411, kterou dne 24. 10. 2019 odeslal do krymské Jevpatorije.

Nová tramvaj byla vytvořena na bázi typu 71-412, který vychází ze skříně tramvaje Vario LF a podvozků tramvaje Tatra T3SU, a je přizpůsobena lokálnímu rozchodu 1 000 mm, jenž je v Rusku přítomen ještě v Kaliningradu a Pjatigorsku. Šířka vozové skříně nového typu je 2 200 mm. Podvozky jsou dle výrobce nové, otočné. Interiér je nízkopodlažní jen ve střední části vozové skříně, a tak je podíl nízké podlahy pouhých 40 %. Maximální rychlost tramvaje je 75 km/h a zrychlení do úrovně 40 km/h zvládá vůz za 10 sekund. Maximální kapacita tramvaje je 179 osob.

Tramvaj bude v Jevpatoriji, kam dorazila 31. 10. 2019, podrobena zkouškám, jejichž cílem je zisk potřebné certifikace. Během zkoušek se neočekává účast cestujících a tramvaj bude namísto toho zatěžována pytli s pískem. Jakmile bude mít Uraltransmaš potřebné schvalující dokumenty, plánuje spustit sériovou výrobu. Při příznivých okolnostech by se tak mohlo stát už roku 2020.

Momentálně není řečeno, kolik vozů by ještě mohlo na Krymský poloostrov z Jekatěrinbrugu dorazit, jevpatorijský provozovatel tramvají ovšem již před těmi lety vyčíslil potřebu na 27 nových vozů. Cena jedné tramvaje 71-411 mající délku 14 700 mm nebyla zveřejněna, avšak je odhadována na 50 mil. rublů, tj. cca 18 mil. Kč. Pokud by tomu tak opravdu bylo, jednalo by se na ruské poměry o poměrně vysokou částku, neboť například o dva metry delší Lvíček stojí méně než 12 mil. Kč. Je sice pravdou, že tramvaj 71-411 je vyrobena pro rozchod 1 000 mm, nicméně typově vychází z již hotové tramvaje, která navíc přebírá české (resp. československé) koncepty, proto by byl takto vysoký cenový rozdíl přece jen překvapivý.

Momentálně je základem jevpatorijské sítě 16 dvoučlánkových vozů Tatra KT4SU z let 1987 až 1990 (jeden ex-Vinnycja, původních jevpatorijských vozů bylo 18), přičemž některé byly v minulosti modernizovány tak, že získaly i kabinu řidiče na své druhém konci, a jsou tedy schopné obousměrného provozu na jednokolejných úsecích. Zbytek parku je tvořen pěti vozy Gotha T57 datovanými převážně koncem 50. let a převzatými z jiných provozů. Celková délka jevpatorijské sítě (schéma viz zde), jež je převážně jednokolejná a jejíž první trať byla otevřena 10. května 1914, je zhruba 15 km (jednosměrně, při započtení všech kolejí okolo 20 km) a jsou na ní provozovány 4 linky, z toho dvě fungují jen v sezóně.

V posledních letech se opakovaně osud místní sítě skloňoval, když již padlo několik návrhů na její celé zrušení, nebo na zrušení alespoň některých jejich tratí, přičemž ne vždy z důvodu špatného stavu infrastruktury (pravda, některé kolejnice jsou ještě z roku 1966, a dále je možné uvést, že 12 km kolejí je uloženo na pražcích dřevěných, které už všechny shnily, a 8 km na pražcích betonových pamatujících převážně sovětské časy), ale i kvůli zájmu některých podnikatelů, kteří si například postavili u trati elitní apartmány. Přesto se tlakům na rušení tratí podařilo zabránit a je plánována obnova sítě. Pro rok 2020 by mělo z federálního rozpočtu Ruské federace přitéct 678 milionů rublů (zhruba 245 mil. Kč) z programu na obnovu krymských tramvajových kolejí a trolejí, nicméně tato částka není pro Jevpatoriji dostatečná a postačí jen na rekonstrukci 6,7 km sítě – prostředky by se měly použít na rekonstrukci trati linky č. 1, která ovšem měří okolo 8 km. Město by navíc rádo ještě tramvajovou síť rozšířilo o 13,5 km, a to směrem na sever a do obce Zaozjornoje, která taktéž leží u moře (cca 7 km jihozápadně od Jevpatorije). Proto uvažuje Jevpatorija o tom, že si zkusí zažádat z jednoho z fondů určeného na rozvoj Krymské republiky o 3,5 mld. rublů (cca 1,26 mld. Kč).

Text: Vít Hinčica

Url: Nová tramvaj pro Jevpatoriji