

Petrohradský Čižik dokončen

17.09 2019 14:33, Redakce, Nezařazené

Ambiciózní projekt modernizující část petrohradské tramvajové sítě s pomocí soukromého kapitálu se 1. září 2019 dočkal svého nejvýznamnějšího milníku. Všechny naplánované čtyři linky byly totiž s platností od onoho dne spuštěny v plném objemu.

Dne 1. září 2019 byly otevřeny linky č. 59 a 63 a stejně tak byla prodloužena linka 64 z provizorní konečné Irinovskij Prospekt k vlakovému nádraží Rževka (viz zde). Tím se podařilo spustit plnohodnotný provoz na celé síti, kterou získal investor, TKK (Transportnaja Koncessionnaja Kompanija; *Транспортная Концессионная Компания*), do své správy. Připomeňme, že všechny tramvajové tratě této sítě se nacházejí v Krasnogvardějskem rajonu ve východní části města a jedna větev, k nové vozovně, byla vystavěna zcela nově (o projektu více zde).

Postaven byl také ještě jeden nový úsek, a to od konečné zastávky Ladožskaja, kam směřují všechny čtyři linky Čižika, na nedalekou smyčku Malaja Ochta, která byla v posledních dvou letech modernizována. Tento úsek ale TKK nepatří a očekávalo se, že po něm budou jezdit linky Čižika 59 a 63. Nicméně se tak nestalo. Město sice analyzovalo, jak by mohlo recipročně zavést v souladu s koncesní smlouvou linky městského dopravce SPB GUP „Gorelektrotrans“ až k nádraží Rževka (na zastávce Ladožskaja není smyčka, je nutné ji tedy projet, což by ale znamenalo kolizi s tramvajemi Čižika, které na ní mění díky výhybkám směr), nicméně k řešení se nedospělo. A tak je v Petrohradu nový úsek, po kterém nic nejezdí. U konečné Peredovikov v horní části sítě Čižika také chybí smyčka, a tak komunální tramvaje končí o zastávku dříve v zastávce Boksitogorskaja, a kdo chce cestovat dále *čižiky*, musí se projít na zastávku Peredovikov několik set metrů pěšky. Jediným řešením je opět protažení tramvají Gorelektrotransu až k nádraží Rževka (případně k zachované nácestné smyčce u zastávky ul. Kommuny, neboť ke konečným ul. Potapova a pr. Nastavnikov to není možné, jelikož obrat tramvají se v obou případech děje přes provozní zázemí Čižika). Cestující tedy nemají momentálně možnost přímého přestupu z tramvají Gorelektrotransu na tramvaje Čižika.

Další stavby na obzoru

Projekt Čižik je zatím mimořádně úspěšným. Navzdory tomu, že se zpočátku kupilo jedno zpoždění za druhým a Petrohrad chvíli zvažoval vypovězení smlouvy, celá síť čtyř linek i s plnohodnotným zázemím byla dokončena za tři roky. Neumožňuje sice zatím přímý kontakt (a tedy přestup) s tramvajemi Gorelektrotransu, byť kolejové propojení se sítí komunálního dopravce existuje hned ve dvou bodech, ale všichni *čižici* směřují ke stanici metra Ladožskaja, což je významný přestupní uzel

(metro + vlaky + tramvaje + trolejbusy + autobusy + maršrutky) ve východní polovině města, kterým procházejí tisíce lidí denně.

Do konce léta 2019 se Čižikem svezlo přes 9 milionů lidí, plánovaný cíl je přitom 30 milionů osob ročně.

Město už uvedlo, že by rádo se soukromými subjekty stavělo další rychlostní tramvaje. Spojit by měly nové tratě jižní konečnou linky metra M5 Šušary s městem Kolpino (cca 12 km), jižně ležící konečnou stanici linky metra M2 Kupčino s částí Slavjanka města Puškin (cca 13 km) či jihovýchodní konečnou linky metra M4 ul. Dybenko s nedalekým městem Kudrovo ležícím hned při hranici Petrohradu.

Dodejme, že rekonstrukce tratí probíhají i na jiných místech v Petrohradě a stejně tak jsou dodávána nová vozidla, nicméně objem těchto akcí není v součtu podstatně větší než v případě projektu Čižik.

Text: Vít Hinčica

Poděkování: Michail Isajev, Konstantin Smirnov, Oleg Solovjev

Url: Petrohradský Čižik dokončen