

Čižik se zřejmě podívá do Vsevoložska

19.09 2021 20:44, Vít Hinčica, Tramvaje

Leningradská oblast toto léto otevřela otázku možného prodloužení tramvajového systému Čižik na své území, když by byla postavena zhruba 13,5 km dlouhá trať z východního okraje Petrohradu, jmenovitě ze stávající tramvajové konečné linky č. 8 Chasanskaja ulica, do severovýchodně ležícího Vsevoložska. Nejedná se o úplně nový projekt, protože byl na politické úrovni nahrubo diskutován už v roce 2015, avšak tehdy o něj Leningradská oblast neprojevila zájem. V roce 2019 chtěl tímto směrem tramvaje prodloužit koncesionář projektu Čižik, Transportnaja Koncessionnaja Kompanija (TKK), ale nenašel odezvu. Nyní se však hnuly ledy, ostatně Vsevoložsk za poslední dekádu nabral o 15 tisíc obyvatel více, když jich nyní vykazuje už přes 75 tisíc, a početně rostla i menší sídla okolo, což s sebou přineslo podstatně zvýšené dopravní zatížení.

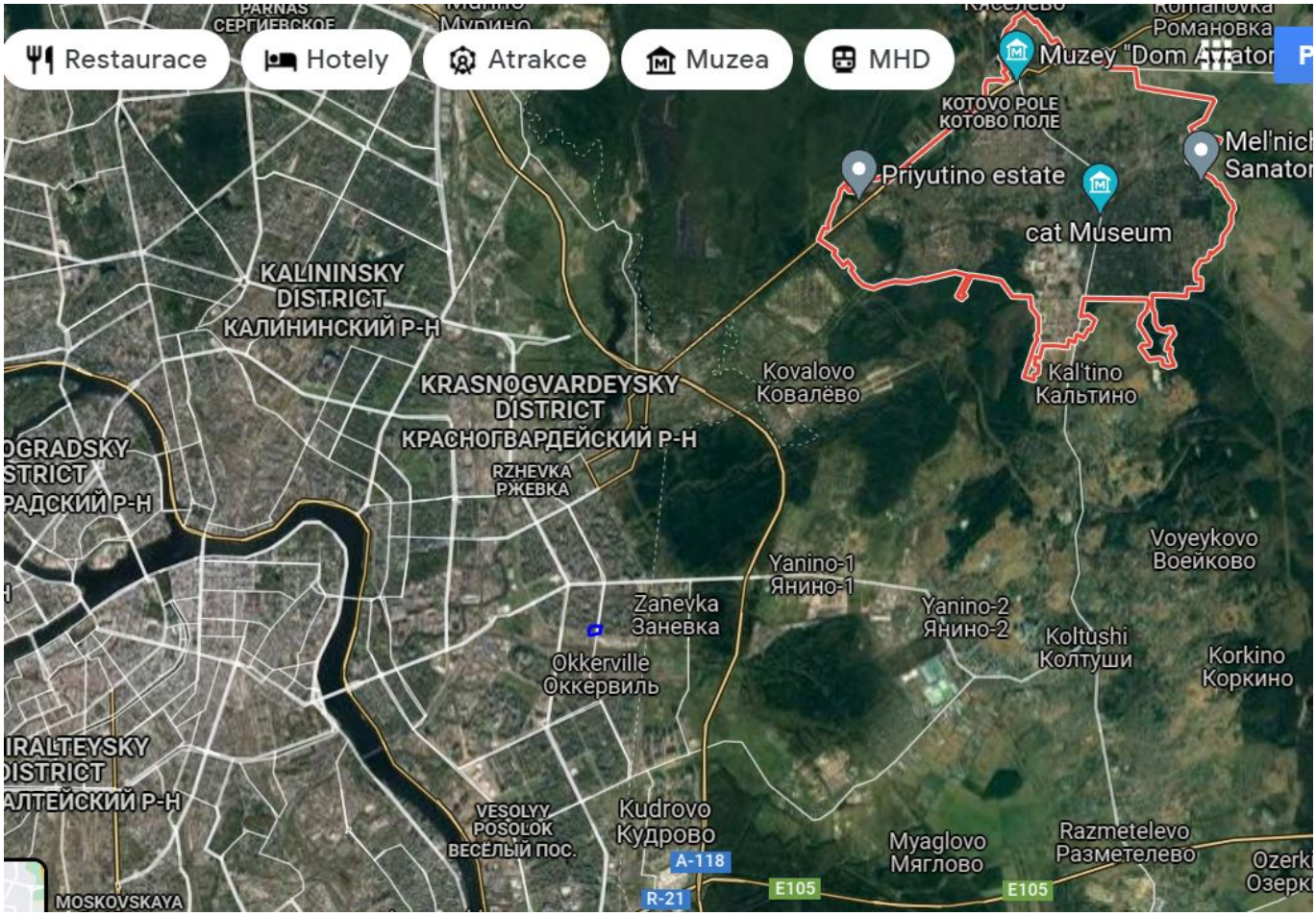
С 1 сентября 2021 года

№	ПУТЬ СЛЕДОВАНИЯ	ДНИ НЕДЕЛИ	ИНТЕРВАЛЫ ПО ВРЕМЕНИ СУТОК (минут)					НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ		ОКОНЧАНИЕ	
			н.д.- 07:00	07:00-12:00	12:00-16:00	16:00-22:00	22:00-ок.д.	от м.«Лад»	от к. ст.	от м.«Лад»	от к. ст.
8	Ст. м. «Ладожская» - Хасанская ул.	Будни	11	8	11	8	20	05:38	05:22	00:37	00:21
		Выходные	9	9	9	9	18	05:38	05:22	00:40	00:24
59	Ст. м. «Ладожская» - Трамвайное депо.	Будни	22	16	22	16	20	05:52	05:29	00:22	23:59
		Выходные	18	18	18	18	18	05:50	05:27	00:26	00:03
63	Ст. м. «Ладожская» - ул. Передовиков	Будни	22	16	22	16	20	05:41	05:22	00:47	00:28
		Выходные	18	18	18	18	18	05:41	05:21	00:36	00:24
64	Ст. м. «Ладожская» - ж/д ст. Ржевка	Будни	11	8	11	8	20	05:34	05:07	00:52	00:25
		Выходные	9	9	9	9	18	05:35	05:08	00:49	00:22

Aktuální intervaly čižiků. Někteří cestující si stěžují, že tramvaje začínají vyjíždět na linky příliš

pozdě, jiným nevyhovuje špatné propojení s městskými linkami tramvají – dosud se totiž linkově nepodařilo propojit Ladožské nádraží, kde končí všechny čtyři linky Čižiku, s nedalekou smyčkou Malaja Ochta, kde by se dalo přímo přestupovat na tramvaje Gorelektrotransu, ačkoli zkoušky v tomto směru už proběhly v dubnu 2021 a trať po Granitnoj ulici ke smyčce Malaja Ochta už byla rekonstruována před dvěma lety. V tomto létě se pak objevila zpráva, že kvůli politické neshodě v petrohradské dopravní komisi nebude TKK umožněno čižiky do Maloj Ochty provozovat, a tak cestující mohou po dojezdu na Ladožské nádraží akorát tak šlapat kolem nevyužitých tramvajových kolejí přes kilometr pěšky, nezvolí-li tedy pro svou další cestu jiný druh dopravy, a totéž pochopitelně platí v opačném směru. Po trati na Granitnoj ulici ovšem nemůže jezdit ani Gorelektrotrans, protože nemá na Ladožském nádraží zřízeny vlastní zastávky, ani žádné obratiště, a tak jeho tramvaje končí na Maloj Ochtě. Je pravdou, že se aspoň podařilo zajistit zajíždění linky 63 až na zastávku ul. Pěredovikov, čímž se umožnil přímý přestup na tramvaje Gorelektrotransu, nicméně *čižikovská* linka č. 63 není často vypravovaná a rychlou cestu do centra Petrohradu nezprostředkuje – viz schéma zde. (zdroje: TKK)

Problémů při prodloužení moderního tramvajového systému za hranice Petrohradu je však několik. Jmenovat můžeme tři největší. Tím prvním je nutnost partnerství soukromého a veřejného sektoru, neboť sídla Lenigradské oblasti, kterými by nová trať procházela především, si takovouto stavbu, hodnota jejíž realizace je odhadována na skoro 16 mld. RUB (tj. nyní skoro 5 mld. Kč), samy nemohou dovolit a ani oblastní rozpočet by potřebné finance v plné výši na stavbu tramvajové trati nevydělil (oblast by zřejmě přispěla jen nějakými 3 mld. rublů, z čehož by jen asi 2 mld. RUB putovalo na stavbu trati a zbytek na spolufinancování několikaletého provozu). Druhým úskalím je přechod z metropole do regionu, což znamená vyřešit otázku rozpodílování nákladů jak na zavedení tramvajové trati, tak na financování následného provozu na ní. S financemi na stavbu ovšem může pomoci federální rozpočet, a to je asi důvod toho, proč se Leningradská oblast nyní rozhýbala. Samotná TKK navíc nabízí za přidělení koncese úhradu 50 až 70 % investičních nákladů, takže na zúčastněné územní celky by připadl jen zlomek nákladů na zavedení tramvajové trati a pořízení vozidel.



Mapa zájmové oblasti. Modrý bod představuje zastávku Chasanskaja ulica, kde končí linka č. 8. Vsevoložsk je ohraničen červeně. (zdroj: Google Maps)

Dalším problémem je však střet dvou koncesí, a to té, kterou nyní TKK vlastní, a té, kterou by udělila Leningradská oblast. Ať už by totiž do Vsevoložska jezdily tramvaje z Ladožského nádraží, kde nyní „osmička“ začíná, přímo, anebo by se jednalo o samostatnou linku, na kterou by museli lidé na Chasanskoj ulici z „osmičky“ přestupovat, zcela jistě by se musely nějak upravit podmínky stávající petrohradské koncese a tuto koncesi ještě sladit s novou, leningradskou. Nová trať by totiž po katastru Petrohradu od Chasanskoj ulici běžela ještě nějaké dva až tři kilometry, a není vyřešeno, do jaké koncese by tento nový petrohradský úsek spadl.



Tramvajová vozovna má kapacity dostatek a je schopna pojmout ještě další soupravy. (foto: TKK)

Samotný Petrohrad by prodloužení trati přivítal, protože by se zlepšila kvalita obslužnosti městskou hromadnou dopravou pro několik dalších tisíc obyvatel východního okraje města a ulehčilo by se zatíženým silnicím při vstupu do města, nicméně zatím neuvedl, jak by se byl finančně ochoten podílet. Pokud ale dopadnou právě probíhající jednání mezi všemi zúčastněnými stranami dobře, mohlo by se přistoupit k úředním úkonům již příští rok a k zahájení stavebních prací do dvou let.

Url: Čižik se zřejmě podívá do Vsevoložska