

Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině – část I.

27.02 2022 00:48, Vít Hinčica, Autobusy Nezařazené Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Vstup ruských vojsk na Ukrajinu se v oblasti dopravy zatím skloňuje zejména v souvislosti s přesunem uprchlíků přes hranice a úprkem mnoha zoufalých lidí do útrob podzemních drah v Charkově a Kyjevě. Tento článek se podívá na další hořkou stránku právě iniciované války, a sice na připravované projekty, které měly řadě ukrajinských měst pomoci pokročit ve vylepšování jejich systémů MHD, avšak zhmotnění se velmi pravděpodobně už nedočkají. Výčet všech významnějších projektů s ohledem na velikost země zřejmě nebude úplný, přesto ale dostatečně vykreslí to, o co budou ukrajinská města v následujících letech, a možná už navždy, ochuzena.

Naše redakce bedlivě sledovala projekt na pořízení 18 tramvají, které měly být rozděleny mezi **Dnipro** a **Kryvyj Rih.** O tendr v očekávané hodnotě 1,2 mld. UAH (v přepočtu cca 900 mil. Kč) srdnatě bojoval Stadler Bussnang AG. Ten se po svém lednovém vyloučení z tendru dočkal zastání u ukrajinského antimonopolního úřadu. Tatra-Jug ovšem nesložila zbraně a podala u úřadu odvolání, které bylo promptně vyřešeno tím, že Tatra-Jugu byla dána možnost hájit své stanovisko na úřadě osobně dne 22. 2. 2022. Nařízené přezkoumání případu se ovšem dne 22. 2. nekonalo a o den později bylo oznámeno, že se přezkoumání přesouvá na 28. února, přičemž elektronická aukce měla probíhat o čtyři dny dříve, 24. února 2022. U tohoto posledního termínu se je nutné zastavit, protože byl už přinejmenším pátým v pořadí. Elektronická aukce totiž měla původně proběhnout v lednu 2022, avšak kvůli protestu Stadleru a následně Tatry-Jug se datum konání přesouvalo na pozdější data (např. po navrácení Stadleru do soutěže měla aukce probíhat 10. 2., pak 14. 2., poté 17. 2.) Datum elektronické aukce se tedy od ledna 2022 neustále odkládalo. Dodejme, že kromě Tatry-Jug byl do soutěže připuštěn a zároveň nevyloučen i dealer ruského Usť-Katavksogo Vagonostrojitěl'nogo Zavoda, podnik Torhovyj Dim UKVZ-Ukraina. Naopak dealer běloruského Belkommunmaše letěl po podání nabídky z tendru ven a k protestu se neodhodlal.

Kromě toho, letos měl Kryvyj Rih v úmyslu sám za sebe nakoupit 15 nových tramvají, které by profinancovala EBRD. Očekávalo se, že v únoru 2022 dojde k vyhlášení vítěze. O soutěži nebyly pro

veřejnost dostupné žádné informace, a loni v prosinci se na jednom z místních webů dokonce objevila informace, která tvrdila, že tendr je zahalen mlčením pro to, že by měl tramvaje dodat ruský výrobce, a to coby důsledek vřelé náklonnosti některých lokálních politiků vůči Ruské federaci. Informaci, jež by v případě potvrzení pravdivosti způsobila senzaci a zároveň i skandál, si však nebylo možné nikde prověřit. S ohledem na účast dealera UKVZ v soutěži zmíněné výše by nicméně přítomnost ruského podniku (resp. jeho dealera) i v tomto tendru nebyla překvapením.

V loňském roce se dále objevila zpráva, že Kryvyj Rih získá novou tramvajovou trať, jejíž odhadovaná cena byla 3,8 mld. UAH, což je částka rovnající se pomalu polovině rozpočtu tohoto více než 600tisícového města. Trať měl ovšem zafinancovat oblastní rozpočet. Tramvaje měly spojit stanici rychlodráhy Zarečnaja s vlakovým nádražím Rokovataja, u kterého měl být zřízen přestupní terminál. Ve hře přitom byla dvě trasování. Přes místní řeku Saksagaň měl být v obou případech postaven nový (a výhradně tramvajový) most.

Kryvyj Rih patří mimochodem k významným trolejbusovým provozům. V letech 2019 až 2020 získalo město 54 vozů Dnipro-T203, které vedly k podstatné obnově místní trolejbusové flotily. Město chtělo i v dalších letech pokračovat v obnově trolejbusů, jelikož by potřebovalo nahradit ještě zhruba dalších 70 vozidel.

Na obnově své MHD pracoval poslední léta poctivě i **Charkov**. Podobně jako Kryvyj Rih, i on snil o nových tramvajích. Za tímto účelem měl rozběhlá jednání s EIB a věřil, že do nastávajícího podzimu získá od této mezinárodní instituce ve formě úvěru peníze na moderní vozy. Nové tramvaje byly místním občanům ze strany některých charkovských politiků slibovány už léta. Velkou událostí se stal loni příjezd zánovního vozu Stadler Metelitsa z Minsku. Ten zůstal po skončení dvouměsíčního zkušebního provozu na konci října minulého roku uskladněn bez užitku v jedné ze dvou charkovských vozoven a je otázkou, zda boje v ulicích města přežije.

Dále je nutné připomenout, že Charkov se stal díky nedávné dodávce trolejbusů PTS-12 od Politechnoservisu baštou parciálních trolejbusů na Ukrajině a patřil mezi silné podporovatele trolejbusové dopravy: vždyť do nových trolejbusových vozidel napumpoval za poslední tři léta s pomocí úvěrů mezinárodních institucí, vlastních zdrojů i bankovního leasingu v přepočtu několik stovek milionů korun. Očekávalo se, že letos východoukrajinské město obdrží ještě 22 trolejbusů (z toho 12 „kloubáků“) od Bogdanu, které spadaly do kontraktu na 49 trolejbusů datovaného rokem 2020.

Město ještě včera i předevčírem (tj. 25. 2. a 26. 2. 2022) udržovalo veřejnou dopravu na vybraných relacích a jezdily nejen autobusy, ale i tramvaje a trolejbusy. V noci z 26. na 27. 2. se však stal Charkov terčem masivního vojenského útoku…



Trolejbus v Charkově. (ilustrační foto: Харківська Міська Рада)

Oděsa se od loňského roku pokoušela najít napodruhé výrobce pro 12 článkových plně nízkopodlažních tramvají za zhruba 20 mil. EUR, jež měly jezdit na připravované tramvajové ose Sever – Jih, pro kterou se však dosud nepodařilo najít peníze. Původně Oděsa plánovala pořízení více vozů, 14, v opakovaném tendru ale musela jít s číslem dolů, jelikož síla hřivny mezi ukončením první soutěže a vypsáním nové o něco poklesla, a tedy byly obavy o to, zda se do opakované soutěže někdo přihlásí. Už od podzimu 2021 se čekalo na to, až bude vyhlášen vítěz tendru. V opakované soutěži se ukázaly, stejně jako v prvním tendru, domácí Elektrontrans (v konsorciu se dvěma dalšími podniky), domácí Tatra-Jug (v konsorciu s tureckým podnikem) a čínský CRRC Dalian Co. Domácí subjekty musely mít podporu v podobě jiných podniků pro to, aby splnily kvalifikační kritéria ať už co se zajištění financování, či třeba doložení odbornosti týče – EIB coby poskytovatel úvěru zkrátka stanovila přísné požadavky, aby se po výběru vítěze neodehrálo fiasko. Nakonec Oděsa zhotovitele 12 nových tramvají stihnout neoznámila.



Tramvaj Odissej Max. (foto: Одесский городской совет)

Do dalších let plánovala oděská radnice jednak další pořizování tříčlánkových částečně nízkopodlažních tramvají typu K3P-N-Od zvaných „Oddisej Max“, které coby kombinace novostavby a vybraných komponent vyřazených tramvají vycházely místní kasu výhodně. Loni se podařilo vyrobit v pořadí třetí takovou tramvaj (první byla vyrobena v roce 2019 a druhá v roce 2020) a čtvrtá měla zanedlouho začít brázdit ulice Oděsy. Do roku 2026 mělo mít město celkem 7 těchto tramvají. Dále Oděsa plánovala do roku 2026 výrobu desítky sólo vozů typu T3 KVP Od zvaných „Odissej“, kterých má zatím 11 (z toho pět bylo vyrobeno v roce 2021). V plánu na léta 2022 až 2026 byly také dodávky 36 elektrobusů (plus dobíjecí infrastruktura), z toho 30 za peníze EIB a 6 za městské peníze, a 10 kloubových standardních trolejbusů a 5 sólo parciálních trolejbusů. Nadto ještě měla proběhnout generálka 14 tramvají, které měly dostat novou výzbroj, ale ne novou skříň.



Oděská MHD se v posledních letech zlepšovala, byť financí, podobně jako jiná ukrajinská města, neměla tolik, kolik by potřebovala. (foto: КП «Одесміськелектротранс»)

I v Oděse fungovala 26. 2. 2022 veřejná doprava, byť už v poněkud omezeném režimu. Na 27. únor se očekával nástup ruských vojsk…

Z dopravního hlediska je velmi smutná situace v **Mariupolu**, a to proto, že toto město jako jediné na Ukrajině dokázalo za poslední dekádu obnovit trolejbusový vozový park moderními vozidly na 100 % – 100% mírou obnovy svého trolejbusového parku moderními vozidly se chlubí sice i Kremenčuk, nejstarší moderní vozy má však už z první dekády tohoto milénia. Od roku 2012 nakoupil Mariupol 72 trolejbusů AKSM-321 od BKM-Ukraina, z toho 15 parciálních, 13 vozů Dnipro-T103 a 4 vozy BKM-321, tj. 89 kusů nové techniky. Místní radnice navíc v prosinci 2021 ohlásila záměr zahájit druhou fázi obnovy své městské hromadné dopravy. V plánu měla za 15 milionů eur nakoupit dalších 50 parciálních trolejbusů. Ty měly mít autonomní dojezd na baterie do vzdálenosti 20 km a přicházet do místní vozovny už od roku 2023.



Mariupolská tramvaj typu 71-153 na snímku z ledna 2022. (foto: TRalex)

Město od roku 2012 také téměř obnovilo svůj vozový park tramvají. Pravda, v drtivé většině případů se jednalo o ojetiny Tatra československé produkce, které „jen“ procházely menšími úpravami, nicméně i tak se jednalo na místní poměry o výrazný kvalitativní skok. V letech 2012 a 2016 si sice Mariupol pořídil i nové tramvaje, jednalo se ale o „kusovky“ a nikoli početnější série. Jednak byly roku 2012 dodány dva vozy typu 71-153 ruské produkce (vyráběl je Petěrburgskij tramvajno-mechaničeskij zavod), z nichž dosud jeden jezdí, a jednak přišel roku 2016 vůz K-1M od Tatra-Jugu. Původně byl městu dodán nikoli částečně nízkopodlažní typ K-1M, který byl nasmlouván, ale vysokopodlažní typ K1. Po té, co se tato skandální informace dostala na veřejnost, byl vůz vyměněn za ten, který byl v roce 2015 objednán.

Radnice Mariupolu měla v dohledné době také v úmyslu zavést rychlou tramvajovou linku č. 10 a dále zprovoznit elektronickou jízdenku, což se ovšem s ohledem na právě probíhající boje jen tak nestane. A přání mariupolských radních, aby se jejich město stalo do několika let významným logistickým hubem, kde se propojí lodní, pozemní a letecká doprava, se už také rozplývá jako pára nad hrncem…

I Mariupol držel dne 26. 2. 2022 provoz MHD, byť taktéž v omezenějším režimu.

Poděkování: TRalex

Url: Konec nadějí na rychlejší modernizaci MHD na Ukrajině – část I.