

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

05.03 2022 08:35, Vít Hinčica, Autobusy Nezařazené Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V tomto díle se podíváme do dalšího z ukrajinských měst, které v nedávné době připravilo, či již nastartovalo, nové projekty pro rozvoj své MHD, jež se však zřejmě realizace, resp. dokončení, nedočkají. Tímto městem je ukrajinská metropole.

Kyjev

Hlavní město Ukrajiny loni na podzim přijalo poslední z 10 objednaných tramvají Pesa Fokstrot. Od polského výrobce získal Kyjivpastrans celkem 57 tříčlánkových jednosměrných vozidel tohoto komerčního označení. Poslední desetikusová série tvořená podtypem PESA 71-414K-2 byla celá zařazena do darnycké vozovny a propůjčila levobřežní tramvajové dopravě, zvyklé dosud na obstarožní vozy, zcela nový ráz. Tatra-Jug loni rozběhla dodávky 20 tramvají tříčlánkového jednosměrného typu K1T306, které také dostaly za bydliště darnyckou vozovnu, jenže za druhý semestr loňského roku zvládla Tatra-Jug dodat pouhé tři tramvaje a letos už nestihla přivézt žádnou. Pokud započteme 11 Elektronů dodaných v letech 2015 až 2017 (10 ks) a 2021 (1 ks) a jednu částečně nízkopodlažní tramvaj Tatra-Jug typu K1M6 z roku 2017 převzatou Kyjivpastransem roku 2018, získal Kyjev od roku 2015 celkem 72 moderních tramvají. To v únoru 2022 znamenalo zhruba jen pětinovou obnovu invetarizovaného (cca 370 ks tramvají) a čtvrtinovou obnovu provozuschopného (cca 280 tramvají) tramvajového parku. Na druhou stranu je nutné říci, že nakoupené moderní vozy přispěly k redukci starých tramvají v parku dopravce o něco významněji, než by se mohlo zdát, protože nové tramvaje jsou výhradně článkové, zatímco staré vozy jsou (či byly) téměř výhradně v sólo provedení. Nadto platí, že kdyby Kyjev pokračoval v dalších letech stejným tempem nákupu nových vozů jako v posledních šesti letech, omlazoval by svůj park tramvají přirozeně dál, bez příliš velké jednorázové zátěže pro městský rozpočet.



Na snímku z 12. listopadu 2021 vidíme trať na ulici Hnata Chotkevyča na levém břehu města. (foto: Aleksandr Tarasov)

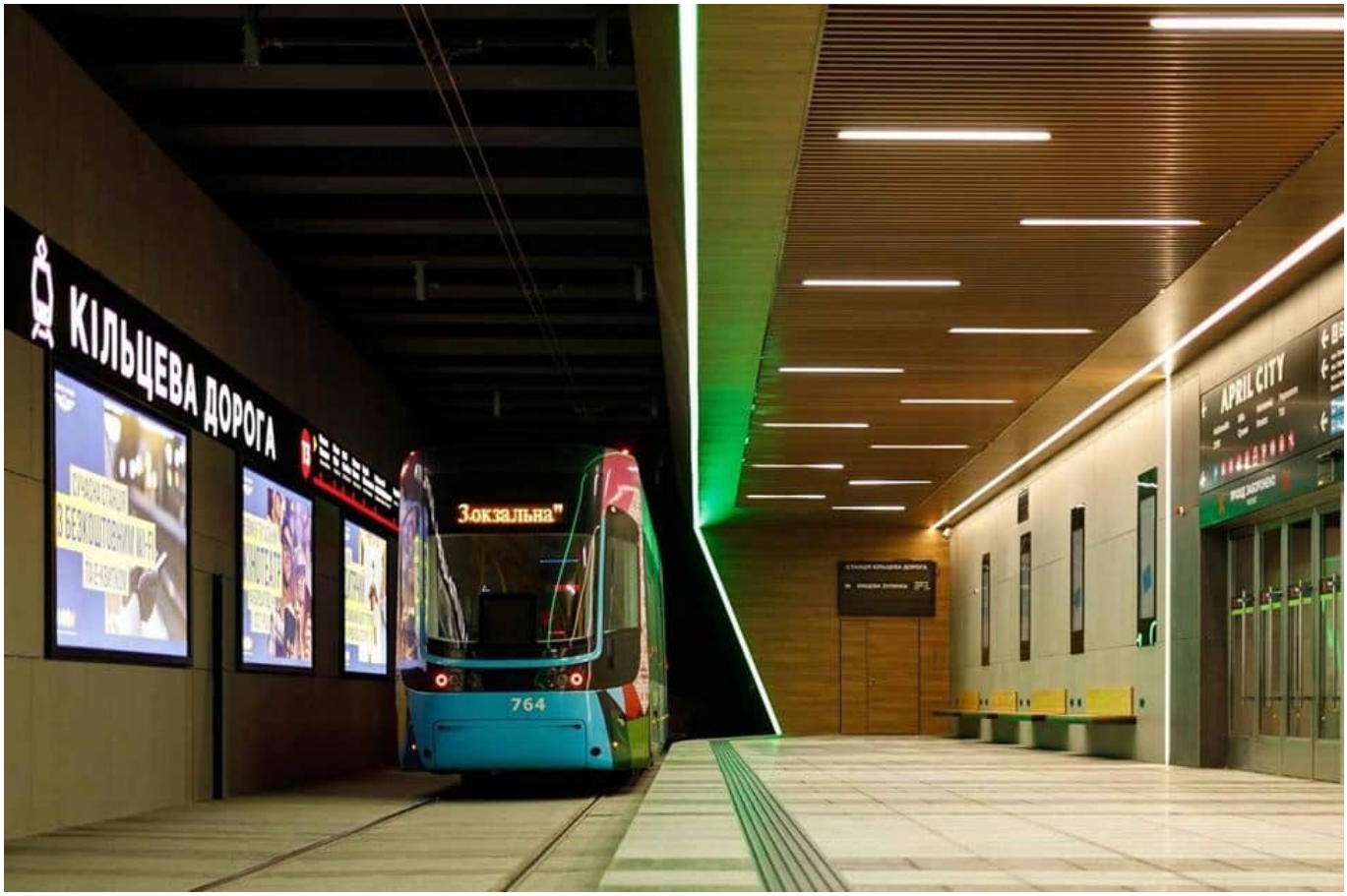
Na levém břehu se v posledních letech spustila modernizace několika tramvajových úseků (plánek zde). Už v roce 2018 začala být na etapy omlazována trať po ulici Almatinskaja. Úsek o délce cca 3 km byl dokončen na konci léta 2021. V roce 2020 začal být obnovován úsek vedený po ulicích Jurija Gagarina a Popudrenka ke smyčce u stanice metra Lisova, jenž se podařilo zprovoznit na konci května roku 2021. Všeho všudy se jednalo o necelý km trati. Nevalná kvalita projektu, a tedy i následně provedených prací, sice byla kritizována, nicméně „tankodrom“, který panoval na tomto úseku předtím, se odstranit podařilo. Na tuto akci loni v říjnu navázala modernizace trati po ulici Hnata Chotkevyča, lépe řečeno její první, zhruba kilometr dlouhá etapa ohraničená ulicemi Jurija Gagarina a Pavla Useka. Tuto modernizaci se už završit nepodařilo. Nadto ještě město provedlo dílčí opravy kolejí některých nejpoškozenějších úseků levobřežních tramvajových tratí a mělo v plánu provést modernizace některých dalších úseků v hodnotě několika set milionů hřiven.



Snímek z 21. 3. 2021 ukazuje smyčku DVRZ na konci ulice Almatinskaja. Modernizace tohoto úseku skončila na konci léta 2021. (foto: Aleksandr Tarasov)

Na pravém břehu (plánek zde) se roku roku 2007 rozběhla obnova rychlodrážní tramvajové sítě. Ta má podobu písmene T, přičemž za klasickou rychlostní trať se tradičně považovala západo-východní trať Starovokzal'na – Hnata Jury – Kil'ceva doroha, zatímco jižní větev vedená od přestupní zastávky Hnata Jury k vozovně im. Ševčenko byla vystavěná zčásti jako tramvajová rychlodráha, byť už ve spíše low-costové podobě, a zčásti coby konvenční tramvajová trať. V letech 2007 až 2010 byly rekonstruovány, až na drobné výjimky, všechny úseky trati Starovokzal'na – Kil'ceva doroha. Samotné stanice po trati však nebyly až na dvě výjimky předmětem velké obnovy a začaly být omlazovány zpravidla mnohem později (například zastávka Industrial'na až v roce 2021). Nedávno radnice naplánovala novou obnovu drážního tělesa trati Starovokzal'na – Hnata Jury – Kil'ceva doroha, avšak k realizaci tohoto záměru, zřejmě z finančních důvodů, nepřistoupila.

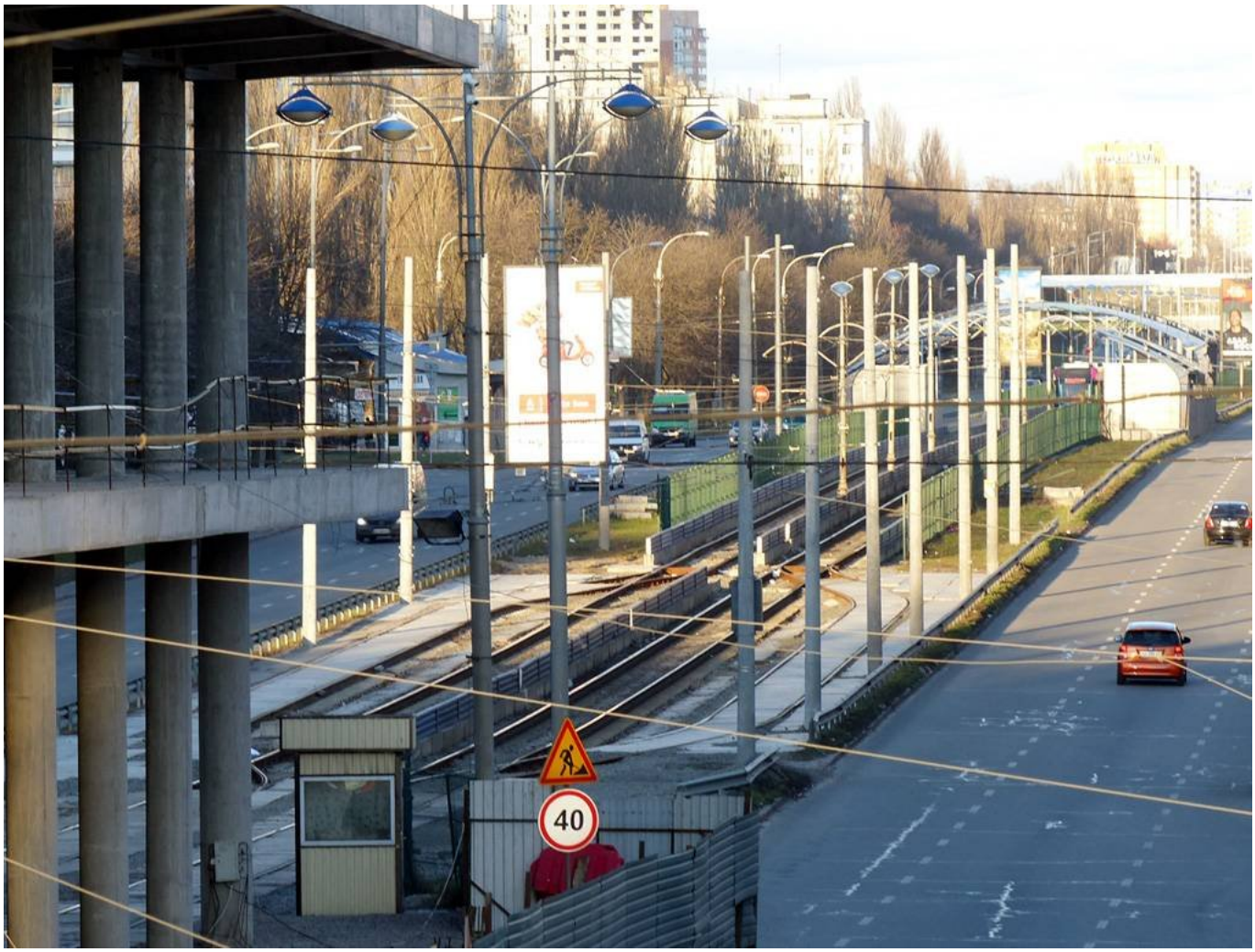
Zajímavostí je tramvajová konečná Kil'ceva doroha. Nad tou totiž rostlo od roku 2018 obchodní centrum, kvůli čemuž přestalo být cestujícím umožňováno na této konečné vystupovat. Původní tříkolejná smyčka byla redukována na jednokolejnou a coby kompenzace tohoto stavu byly před konečnou zřízeny dvě odstavné koleje. Konečná zastávka byla integrována do přízemí budovaného obchodního centra, a ačkoli byla zastávka hotová už v roce 2020, tramvaje nadále cestující vysazovaly a nabíraly už o zastávku dříve, a moderní krytou zastávku si tak mohli užívat jen pauzující řidiči. Dosud se část obchodního centra, kde je zastávka umístěna, kvůli problémům na straně investora otevřít nepodařilo, mělo se tak stát podle pozměněného plánu v roce 2022…



V obchodním centru Aprel‘ zabudovaná zastávka Kil’ceva doroha na snímku z roku 2020. (foto: Informator)



Na snímku z 18. 3. 2020 vidíme tramvaje po opsání smyčky konečné Kil’ceva doroha. Smyčka začala být od roku 2018 zakrývána stavbou obchodního centra a spolu s tím byla přestavěna. Dnes je ze smyčky viditelná už jen část. (foto: Levis)



Výjezd z konečné Kil’ceva doroha. Lidé už čtyři roky musí vystupovat a nasedat na zastávce Romena Rolena, která je vidět v dáli. (foto: denleo88/Skycrapercity.com)

V roce 2015 začala být předmětem modernizace i jižní větev rychlodrážní sítě. Práce na rychlostním úseku Hnata Jury – bulvar Kolcova byly spuštěny jako první, táhly se však až do roku 2020, kvůli čemuž si cestující užili dlouhý provoz na jedné koleji v inkriminovaném úseku a také i pár krátkodobých uzavírek tramvajového provozu. Generální rekonstrukce přestupní zastávky Hnata Jury byla realizována teprve v letech 2019 a 2020.

Předloni byla spuštěna modernizace návazného nerychlostního úseku ulica Zodčych – Bulhakova, která měla finišovat na konci roku 2021. Práce se ovšem i v tomto případě protáhly, a třebaže byl tento úsek na Štědrý den loňského roku prohlášen za slavnostně dokončený, ve skutečnosti nebyla žádná z jeho zastávek hotová a dosud je dělníci nestihli zcela dokončit.



Jedna z nedokončených zastávek na úseku ul. Zodčych – Bulhakova na snímku z konce prosince 2021. (foto: Vgorode)

Uveďme ještě, že pro potřeby stavebních prací na jižní větvi musela být opravena nácestná smyčka u ulice Zodčych, aby bylo možné v případě nutnosti krátit tramvajové spoje. Smyčky se nejvíce využilo v období od 18. září do 24. prosince 2021, tehdy totiž linka č. 1 jezdící standardně v trase Starovokzal'na – Mychajlivs'ka Borščahivka byla provozována ve zkráceném úseku Starovokzal'na – ul. Zodčych pod označením 1K. Tramvajová linka č. 2 jezdící v trase Kil'ceva doroha – Mychajlivs'ka Borščahivka byla po dobu rekonstrukčních prací obvykle převáděna do autobusového režimu. Smyčka u ulice Zodčych leží za zastávkou bulvar Kolcova. Přístup k vozovně im. Ševčenko byl i v případě této modernizace možný díky zachování aspoň jedné koleje.



Na snímku z 20. července 2020 vidíme jednokolejný provoz při bulvaru Kolcova. (foto: Levis)

Pokud tedy shrneme stavební činnost od roku 2007, pravobřežní rychlodráha byla téměř zcela opravena. Z jižní větve pravobřežní rychlodrány chybělo zmodernizovat pár desítek metrů kolejí od ulice Bulhakova ke smyčce Mychajlivs'ka Borščahivka, smyčku Mychajlivs'ka Borščahivka a návazný a pravidelnou tramvajovou dopravou nevyužívaný úsek ze smyčky Mychajlivs'ka Borščahivka do vozovny im. Ševčenko. Míra a kvalita stavebních zásahů prováděných od roku 2007 na kyjevské pravobřežní tramvajové rychlodráze poměrně značně oscilovala, zejména v posledních letech si však nešlo nevšimnout snahy hlavního města kopírovat západoevropské standardy. Díky této tendenci a také díky čím dál více masivnějšímu nasazování moderních polských a ukrajinských tramvají se rychlodráha i přes některé nedokonalé stavební zásahy pomalu ale jistě proměňovala v kvalitní způsob přepravy cestujících v západním sektoru hlavního města.

Na pravém břehu Dněpru se podařilo v posledních letech provést ještě několik prací, jmenovitě byly v roce 2017 opraveny přejezdy na ulici Dobrynynska v severním sektoru města a několik metrů kolejí na ulici Dmitrovskaja při centru města. V roce 2018 byly opraveny některé části tramvajové trati do Pušči-Vodyci. V roce 2019 byl rekonstruován nadjezd nad železniční tratí u vlakové zastávky Borščahivka. Na části třídy Vaclava Havela byly v roce 2020 měněny obě koleje a už v polovině února 2019 byla na této třídě v souvislosti s opravou nadjezdu nad rychlodrážní tramvajovou tratí dokončena oprava stejnojmenného tramvajového přestupního bodu (tj. byly opraveny dvě zastávky na nadjezdu a dvě pod nadjezdem). Tato oprava neznamenala žádné podstatnější zvýšení komfortu pro cestující přestupující mezi konvenční a rychlodrážní tramvají, načež byla kritizována v médiích.



Vchod do stanice rychlodrážní tramvaje „Vaclava Havela“ po opravě v roce 2019. Novináři krizitovali, že tato stanice, umožňující přestup na konvenční tramvaj jezdící po nadjezdu kolmo k rychlodráze, nebyla adaptována pro potřeby imobilních cestujících. Během otevření navíc byly některými médii odhaleny pozůstatky nedbalých prací, které se pak ještě musely odstraňovat. (foto: BŽ)

Pokud jde o rozvoj tramvajové sítě, byla v plánu zejména brzká realizace v tomto století zrušené trati od hlavního vlakového nádraží do Dvorca sporta. Loni v říjnu bylo oznámeno, že financování na obnovu této více než 2 km dlouhé tramvajové trati zajistí Světová banka. Očekávaná hodnota prací byla 39 mil. USD (cca 897 mil. Kč).

Kyjev také připravoval příchod 137 trolejbusů, které by profinancovala EIB. Tendr vypsaný na konci listopadu 2021 se nepodařilo dokončit, neboť jej dopravce 9. prosince 2021 po připomínkách Politechnoservisu zrušil. V tomto roce se měl tendr opakovat, avšak nestalo se tak. Město mělo před pár lety v úmyslu postavit i některé nové trolejbusové úseky, k činům ovšem nepřešlo.

EBRD před nedávnem odsouhlasila pro Ukrajinu celkem 200 mil. EUR na pořízení nových vozidel pro různá ukrajinská města v rámci projektu „Městská hromadná doprava Ukrajiny II“ (*Городской общественный транспорт Украины II*), jenž navazuje na projekt Městská hromadná doprava Ukrajiny I spuštěný v roce 2017. Kyjev měl z daného balíku návazného projektu získat 2 vozy lanové dráhy, 35 vozů metra, 40 tramvají, mezi něž se řadí i už nasmlouvané tramvaje Tatra-Jug, a 112 autobusů.



Loni Kijevskij metropoliten vlastními silami zmodernizoval jednu ze starých souprav. Jednalo se o první počin tohoto kyjevského dopravce. (foto: Kijevskij metropoliten)

Co se metra týče, Kyjev loni na jaře sliboval pořízení 50 vagonů metra, z nichž 25 mělo tvořit ucelené průchozí soupravy. Financovat měla všech 50 vozů právě EBRD, ale podle nejnovější informace se rozhodla financovat jen oněch 35 vozů zmíněných v odstavci výše. Tendr na nové vozy každopádně nebyl vypsán žádný. Je vhodné dodat, že ani 35 nebo 50 vozů by Kyjevu moc nepomohlo, jelikož je jeho park metra tvořen stovkami starých vagonů, nicméně postupem času by se jistě přidávaly i další nové vozy a obnova parku metra by pak už byla s větším počtem nových vozů viditelnější. Závěrem připomeňme, že Kyjev několik posledních let prodlužoval zelenou linku metra na severozápad města. S ohledem na aktuální situaci se dá čekat, že se otevření tohoto prodloužení jen tak brzo neuskuteční.

Poděkování: Aleksandr Tarasov, Levis

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