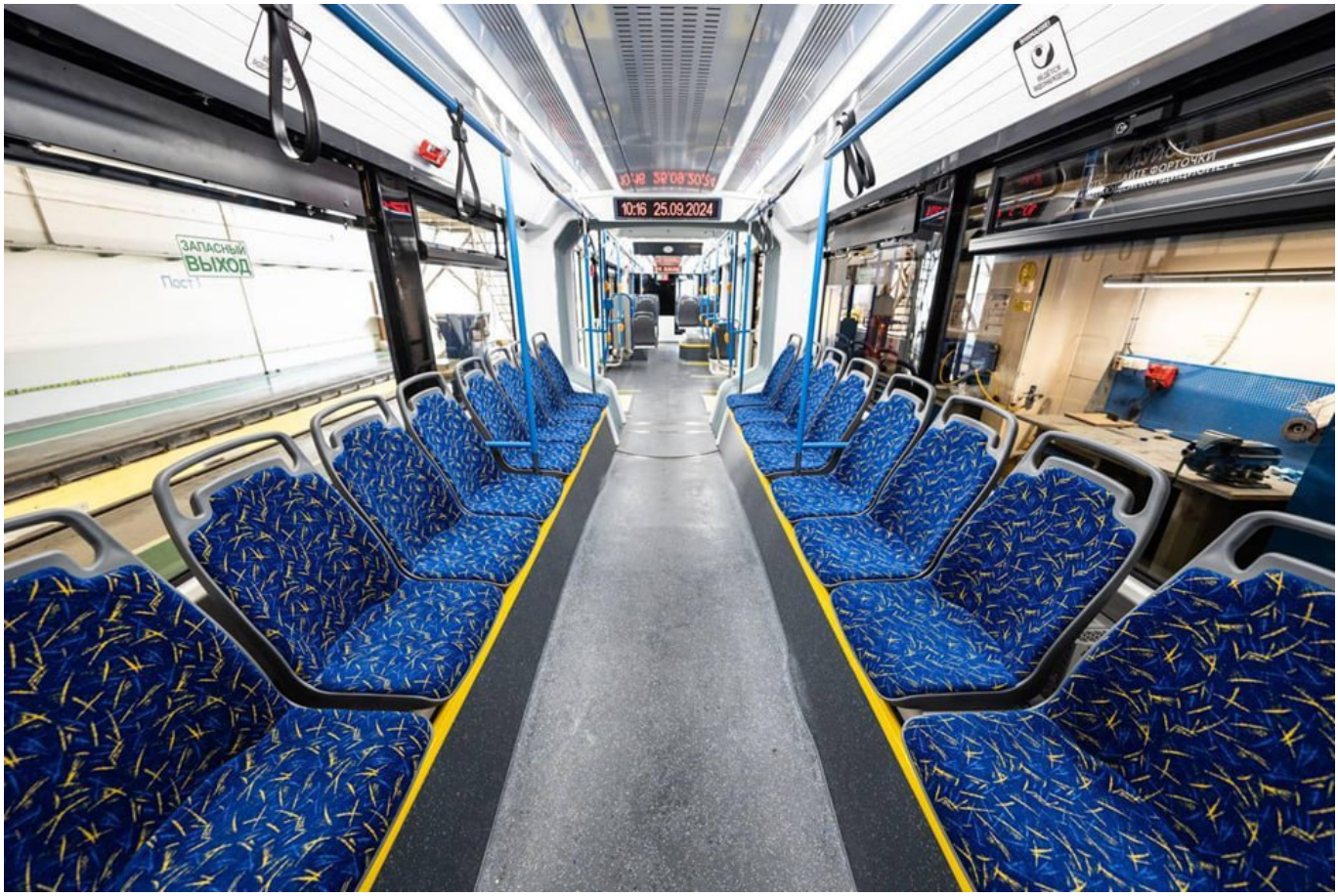


Lvíčci zamířili na volgogradskou rychlodráhu

15.11 2024 21:38, Vít Hinčica, Tramvaje

Loni objednaných 50 nových Lvíčků typu 71-911EM a spolu s nimi rovněž loni objednaných 12 tříčlánkových tramvají Něvskij typu 71-932 začalo v tomto roce dobývat volgogradskou rychlodráhu, která se letos dočkala další, zatím poslední fáze dlouho plánované modernizace.

Sólo tramvaje 71-911 EM začaly přicházet do Volgogradu v březnu 2024. Na konci května jich bylo ve městě už 12, poslední vůz dorazil v říjnu 2024. Prvních deset Lvíčků, z nichž jeden bude veden coby rezerva, bylo nasazeno do provozu na konvenční městskou tramvajovou linku č. 2 Dětskij Centr – Škola №36 dne 19. června 2024 poté, co s nimi byly provedeny ve městě potřebné zkoušky.
Na dané lince nahradili Lvíčci Tatry československé výroby.



Tramvaj Něvskij pro Volgograd ve výrobě. (foto: PK Transportnyje Sistěmy)

Každý Lvíček má za povinnost po svém příjezdu do Volgogradu ujet bez cestujících po místní síti minimálně 50 km, přičemž tyto jízdy se odehrávají v noci mezi půlnocí a čtvrtou hodinou, a to z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti a zamezení kolize s běžnými tramvajovými spoji. Rovných 26 Lvíčků je určeno pro provoz na čerstvě opravené rychlodráze, kde budou jezdit jako soupravy ve dvojicích, tzv. scepkách, zbytek se pak bude objevovat na městských linkách. Spolu se Lvíčky bude na rychlodráze působit i 12 tříčlánkových tramvají Něvskij, z nichž první přišla do Volgogradu na počátku října 2024 (nyní jich je ve městě už 6, zbylé dojdou do konce roku). I tramvaje Něvskij procházejí minimálním nájezdem 50 km bez cestujících. Proč nebyla místo 26 Lvíčků nakoupena rovnou dvoučlánková vozidla, například typu Bogatyr-M, zůstává neznámou.



Lvíček pro Volgograd. (foto: PK Transportnyje Sistěmy)

Každopádně je dobré vědět, že nákup nových vozidel nerealizovalo přímo město, nýbrž na konci roku 2022 městem koncesovaná společnost ElektroTransport Pljus, vzniklá teprve v roce 2021. Ta také od počátku roku 2023 získala do správy celý provoz volgogradských tramvají, což vedlo k tomu, že na ni začali přecházet zaměstnanci městského dopravce MetroElektroTrans, jemuž zůstaly v gesci nově už jen trolejbusy a elektrobusy. Za společností ElektroTransport Pljus stojí společnost Volgogradobelektro, která je z 85 % vlastněná Volgogradskou oblastí a ze zbylých 15 % zejména soukromým kapitálem, za kterým však stojí převážně místní bývalé úřednicko-politické kádry.
V rámci dané koncese bude v neznámém časovém horizontu (maximem je 25 let) do volgogradské MHD napumpováno něco málo přes 12 mld. RUB (dnes asi 2,8 mld. Kč). Tato částka má jednak obsahovat obnovu vozového parku nákupem již zmíněných 62 vozidel, jednak rekonstrukci některých starších vozidel, jednak dokončení rekonstrukce vybrané části rychlodráhy, jednak obnovu některých konvenčních tratí, jednak obnovu rozvodné sítě a měníren, jednak modernizaci vozovny a dále také například menší prodloužení rychlodráhy minimálně směrem na sever, byť ověřit, kdo přesně bude tyto akce financovat a kdy, není nikde možné, jak se ještě dočteme níže. Zastavme se však nyní na chvíli u rychlodráhy.



Lvíčci v akci. Snímek je z 31. října 2024. (foto: Aleksej Lisnjak)

Rekonstrukce cca 17 km dlouhé severojižní rychlodráhy, která letos slaví 40 let (její první úsek byl otevřen 5. listopadu 1984), začala v roce 2020, tj. ještě před existencí koncese, neboli se tím dokazuje, že opravovat je možné volgogradské tratě i bez prostřednické firmy. Nejprve byl opraven nejsevernější úsek VGTz – Zavod Barikady, který má délku zhruba 3 km, ovšem s výjimkou konečné smyčky VGTz, která se začala opravovat teprve nedávno a práce na ní ještě neskončily. Daný úsek byl uzavřen 20. září 2020 a znovu otevřen 1. září 2021, nicméně dokončovací práce na něm probíhaly ještě několik měsíců poté, takže ani některé dny po 1. září 2021 nebyla rychlodráha v plném provozu . Tramvaje byly po dobu uzávěry ukončovány na nácestné smyčce Stadion Monolit. V roce 2023 byl od 20. května uzavřen asi půlkilometrový úsek Zavod Barikady – Gimnazija № 14, takže tramvaje opět končily na nácestné smyčce Stadion Monolit. Dne 26. června 2023 byl uzavřen další úsek, a sice Gimnazija № 14 – ul. 39-ij Gvardějskoj, což představuje vzdálenost zhruba 2 km. Provoz obou existujících rychlodrážních linek, ST a ST-2, byl tím zcela přerušen. Koleje v oblasti nácestné smyčky Stadion Monolit ale měněny nebyly, to se stalo až v roce 2024. Provoz obou tramvajových linek na rychlodráze byl v celé délce obnoven 20. října 2023, ačkoli původně měly být práce hotovy 1. září 2023. Mimoto byl opožděn i začátek rekonstrukce, která měla odstartovat ještě v zimě 2023.



Souprava dvou Lvíčků ve stanici Pionerskaja. (foto: Aleksej Lisnjak)

Dne 13. května 2024 se činnost rychlodráhy omezila na severní úsek od ul. 39-ij Gvardějskoj – VGTz, protože na řadu přišla rekonstrukce posledního nadzemního, asi 4 km dlouhého úseku, „Ploščaď Vozroždënija – TRK Evropa Siti Moll“. Od 25. června 2024 byl následně provoz obou rychlodrážních linek přerušen zcela, a to až do počátku konce října 2024, protože došlo na rekonstrukci kolejí v oblasti nácestné smyčky Stadion Monolit. Stavební práce ale nebyly dokončeny ani na konci října, protože ještě v listopadu byly dokončovány např. zastávkové přístřešky, které mají moderní skleněný design doplněný o efektní podsvícení. Stejně tak nebyly svařeny ani některé kolejnice, nebo dokončeno podbíjení. Proč se nepočkalo ještě pár dnů nebo týdnů, než se dodělá to podstatné, známo není. Je sice třeba ještě posečkat do konce prosince 2024, kdy má stavební činnost oficiálně dle volgogradské radnice skončit, nicméně některé již na internetu zveřejněné fotografie vzbuzují pochyby o tom, jak se práce vlastně plánovaly a jaká bude výsledná kvalita a hlavně pak trvanlivost jejich provedení.



Tramvaj Něvskij u konečné VGTz, která stále není dokončená. (foto: Nikolaj O. Kopylov)

S přimhouřením oka nicméně můžeme říci, že k dnešnímu dni byl zmodernizován celý nadzemní úsek volgogradské rychlodráhy, který má délku zhruba 10 km. Podzemních 7 km rychlodráhy zatím rekonstruováno, až na ojedinělé úseky, nebude, ostatně jižní polovina podzemního úseku byla otevřena teprve v roce 2011.



Na snímku ze srpna 2022 vidíme jednu ze dvou volgogradských tramvají T3R.PV, ev. č. 5837, která

většinu svého života jezdila ve dvojici se svou „sestrou“, ev. č. 5836, na místní rychlodráze. Od roku 2023 byly k vidění obě tramvaje převážně odděleně, zpravidla na konvenčních městských linkách, dnes jsou obě odstavené. (foto. N. O. Kopylov)

Nyní se vraťme k částce více než 12 mld. RUB, která představuje objem investic, jež by se měly projevit s příchodem koncesionáře. Z ní má většina připadat na dotace z federálního a městského rozpočtu (v některých zdrojích se uvádí oblastního), zbytek má dodat samotný koncesionář. Jenže ten měl až do nedávné doby jen dva kmenové zaměstnance a od svého založení vykazoval ve třech po sobě jdoucích letech záporné hospodaření. Mateřská společnost Volgogradobelektro také nevykazuje známky dlouhodobě prosperujícího podniku, jenž by si mohl dovolit chrlit bankovky do veřejného prostoru. Je tedy podivné, že město svěřilo koncesi malé společnosti ElektroTransport Pljus, za kterou nebyla žádná minulost a za kterou ani nestojí silné entity. Nicméně i některé jiné koncesované projekty v Ruské federaci vykazují podobný rys: účelově založené společnosti po pár měsících existence získávají jakýmsi zázrakem důvěru veřejných orgánů, a tím se de facto bez rizika přisají na „erární cecek“.



Stanice Ploščaď Lenina dne 2. listopadu 2024. (foto: N. O. Kopylov)

Stejně jako v řadě jiných případů, ani ve Volgogradu se ruští daňoví poplatníci dosud nedozvěděli, kolik peněz koncesionář do projektu obnovy místní tramvajové sítě skutečně dodá, protože detaily smlouvy nebyly zveřejněny; pouze se publikovaly přísliby a různé maximální částky. Je však aspoň známo, že federální i městská kasa by měly přispět maximálně částkou okolo 7 až 8 mld. RUB, což při 25leté platnosti koncese znamená, že její vlastník bude muset přispět částkou zhruba 40 mil. Kč ročně. Je to sice minimum, ale i kdyby se nakonec jednalo o částku o něco vyšší, stejně by vzbuzovala pochyby, protože nemalou část by tak nebo onak i nadále dodaly veřejné rozpočty. A to není vše, protože koncesionář bude dostávat od města provozní dotace a má se těšit i z provozních příjmů, takže reálně bude jeho riziko velmi omezené. Celkem má během platnosti koncese protéct rukami koncesované společnosti téměř 70 mld. RUB (cca 17 mld. Kč), bez započtení příjmů z provozu. Město

se kritice brání tím, že dle jeho slov je spolupráce s koncesionářem jednodušší cestou k získání federálních a oblastních fondů, nicméně samo bylo schopno v nedávné minulosti infrastrukturu MHD obnovovat a stejně tak nakupovat i nová vozidla, a to bez účasti třetího subjektu.



Rychlodráha byla navrácena do plného provozu 31. října 2024, nicméně, jak ukazuje třeba snímek z počátku listopadu, některé zastávky ještě nebyly hotové, a proto byly projížděny. Ani dnes nejsou některé zastávky nadzemní sekce plně zprovozněné. (foto: Aleksej Lisnjak)

Pokud jde o zakupované tramvaje Lvíček a Něvskij, nevzešly coby výstupy z procesů výběrových řízení. Protože ElektroTransport Pljus není firmou města, objevila se na portálech veřejných zakázek rovnou informace, že se jedná jen s jedním výrobcem a budou se nakupovat právě tyto dva typy tramvají. Za 3,9 mld. rublů bylo nakonec nakoupeno 50 Lvíčků, tj. jednotková cena za jeden sólo vůz je asi 18,6 mil. Kč, a za 2,016 mld. rublů bylo nakoupeno 12 tramvají Něvskij, tj. jednotková cena za jeden vůz je asi 40,2 mil. Kč. To znamená, že za 62 nových vozů se utratilo skoro 6 mld. rublů, neboli téměř polovina z očekávané částky více než 12 mld. RUB.

Místní média se snažila klást některé otázky, například proč se nakupuje málo nových tramvají a co se reálně za 12 mld. RUB podaří zrealizovat, protože se nejedná o nijak velkou částku a například jen vozový park města čítá více než 200 tramvají, avšak přesných odpovědí se nikde nedočkalo. Federální ministerstvo dopravy sice projekt volgogradské koncese ve druhé polovině roku 2022 kritizovalo, nakonec jej ale s připomínkami schválilo s tím, že připomínky mají být vzaty na zřetel.

Ačkoli teprve následující léta ukážou, zda se posune místní tramvajová síť s koncesovanou společností tím správným směrem, již nyní nelze přehlédnout, že se volgogradská radnice snaží místní MHD masivně modernizovat. Ve městě se za poslední dva roky objevilo přes 100 nových trolejbusů a jejich park má být v dohledné době plně obnoven (což bude znamenat minimálně 50

dalších trolejbusů), dále přišlo loni 21 elektrobusů KAMAZ-6282, letos přišlo právě zmiňovaných 62 nových tramvají, a k tomu je ještě nutné započíst velké množství nových autobusů. Takovýto přístup vidíme v Ruské federaci spíše u malého vzorku měst, kde je elektrická městská doprava provozována. Na druhou stranu je neznámou, proč i federální ministerstvo podporuje tyto typy koncesí, kde soukromé subjekty nesou menší rizika i finanční výdaje než stát.

Url: Lvíčci zamířili na volgogradskou rychlodráhu