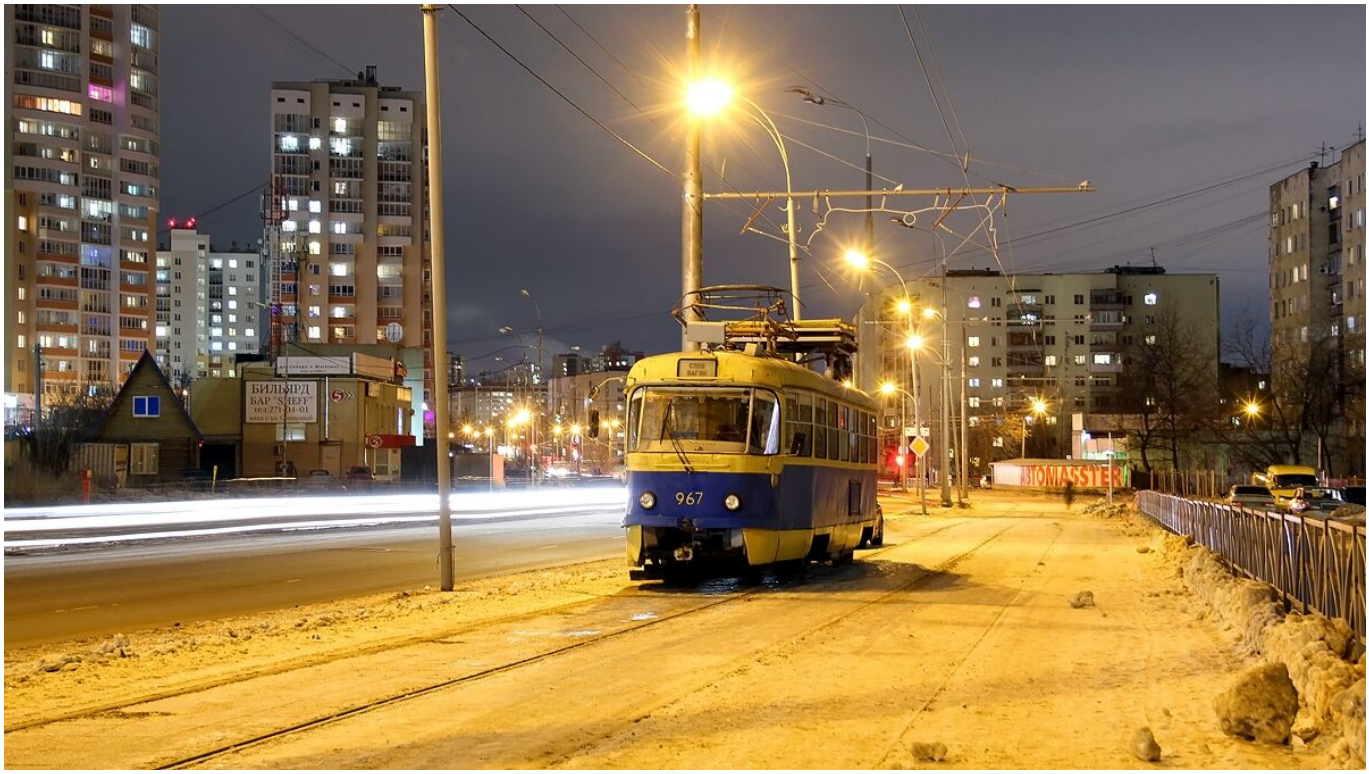


Meziměstská trať Jekatěrinburg – Věrchňaja Pyšma se blíží otevření

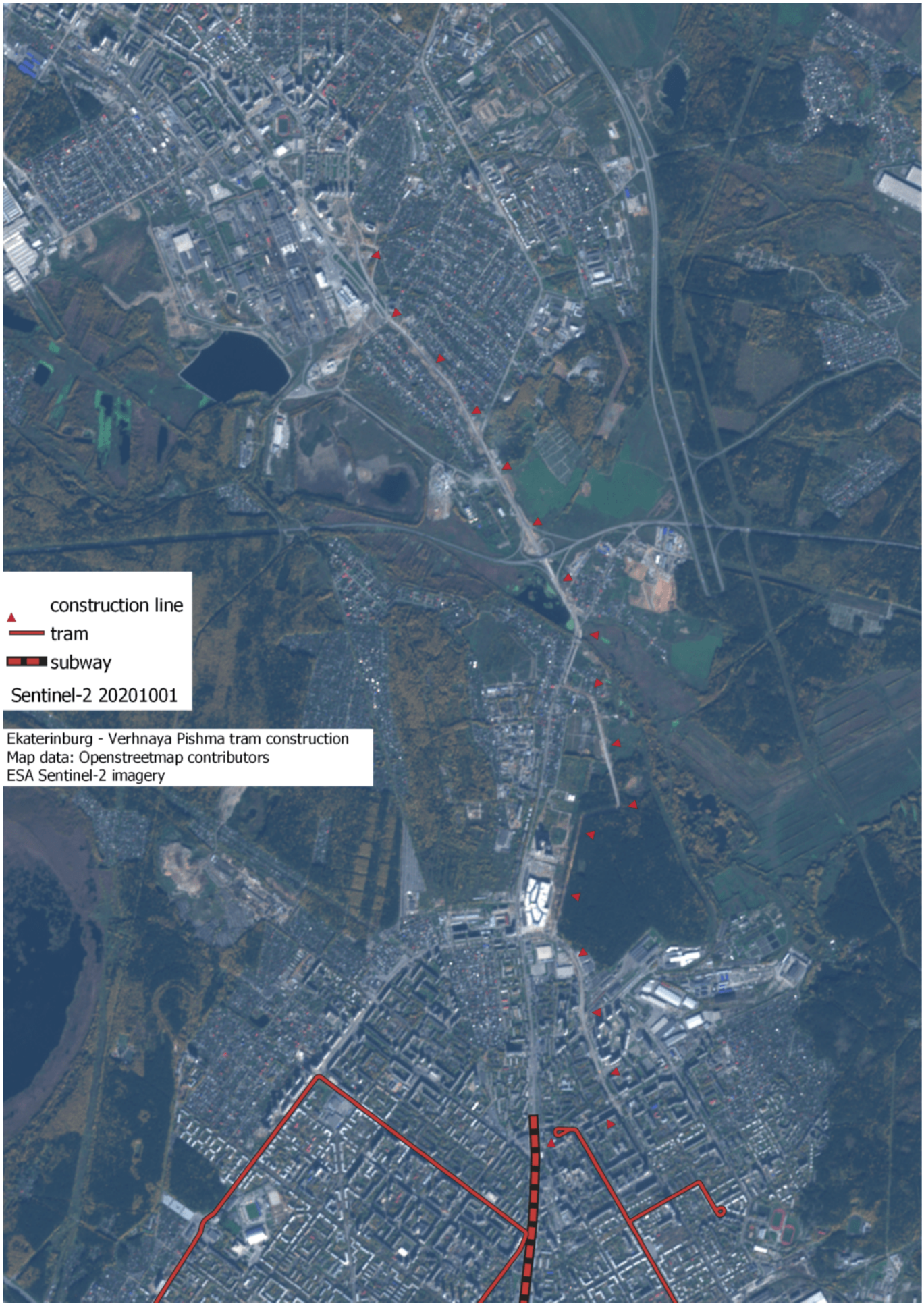
30.01 2022 18:51, Vít Hinčica, Tramvaje

V Rusku se schyluje k otevření jednoho z nejvýznamnějších tamních tramvajových projektů tohoto století. Celkem 8,5 km dlouhá tramvajová meziměstská trať Jekatěrinburg – Věrchňaja Pyšma začínající u konečné metra Prospekt Kosmonavtov (viz plánek) a ukončená smyčkou ve Věrchněj Pyšme je téměř dostavěná a už v prosinci 2021 se po ní projely první tramvaje.



Na snímku z 18. prosince 2021 vidíme soupravu dvou „té trojek“ na hranici obou měst. Červená je typu Tatra T3SU ev. č. 132 (vyrobena roku 1978) a slouží v běžném provozu, modrá, ev. č. 967, je téhož typu, ale je dvoudveřová, služební a starší (vyrobena roku 1975). (foto: Rezident)

O stavbě tramvajové trati bylo na úrovni dotčených měst a Sverdlovské oblasti rozhodnuto v roce 2015, když byly se stolu smeteny jiné zvažované alternativy, a sice monorail, kolejový autobus a nadzemní linka metra. Stavba samotná začala v roce 2018 a dostala ji na starost místní firma Inženěrno-strojitěl’nyj centr UGMK (tato firma patří pod velkou korporaci UGMK). Trasa nové trati je poměrně jednoduchá, protože až na dvě výjimky kopíruje trasu silnice spojující sever Jekatěrinburgu s Věrchěj Pyšmoj (viz plánek níže).



Nová tramvajová trať je vyznačena tečkovaně. Očekává se, že by se mělo mezi koncovými body

tramvajové trati jezdit jen 25 až 30 minut, což má být údajně o 30 % méně času, než kolik mají trávit cestující při cestě mezi oběma městy nyní. Časová úspora je ovšem relativní, protože tramvajová trať neobslouží centrum Věrchněj Pyšmy, ale jen jeho okraj. (autor: Artjom Světlov/Wikipedia.org)

Koleje byly pokládány v posledních dvou letech. V září 2021 bylo ohlášeno rozestavění tramvajové vozovny ve Věrchněj Pyšme (slavnostně se klepalo na kámen), nicméně doposud se vysekal na místě stavby jen les. V polovině prosince 2021 však začaly technické zkoušky trati za pomocí služební „té trojky“ a dne 30. prosince 2021 se po trati v tramvaji typu 71-407-01 projely vysoké politické kádry a pozvaní hosté. Před více než týdnem se po trati prohánět prototyp článkové, 27,8 m dlouhé tramvaje typu 71-418 od Uraltransmaše. Tato tramvaj musela, po svém vyrobení v roce 2019 a následných zkouškách v roce 2020, na základě hodnocení expertní komise projít úpravami a nyní podstupuje dodatečné zkoušky, v posledních dnech na jekatěrinburské tramvajové lince č. 18 s cestujícími. Článkové tramvaje však na novou trať zamířit nemají.



Projekt vozovny. Má být hotová do léta 2022. Rozkládat se bude na ploše 2438,6 m2. Obsáhne i myčku a má patřit mezi nejlepší zařízení svého druhu v Ruské federaci. (foto: ООО Верхнепышминский трамвай)

Dvoukolejná trať se 12 nácestnými zastávkami sestává z kolejnic o celkové délce zhruba 36 km ukotvených do více než 30 tisíců pražců, které byly uloženy na 128 tisících kubících štěrku. Trať je lemována přibližně 390 sloupy. 4 ze 14 zastávek leží na teritoriu Věrchněj Pyšmy.



Ze stavby trati. Většina pražců je betonová. (foto: Администрация города Екатеринбурга)

Provoz na trati po dobu jedenácti let zajistí od tohoto roku soukromý koncesionář. Tím je společnost s ručením omezením „Věrchněpyšminskij tramvaj“, která vyhrála soutěž vypsanou v roce 2020. Smlouva o koncesi byla uzavřena v květnu 2021. Původně měl meziměstskou tramvajovou trať obsluhovat jekatěrinburský dopravní podnik „Gortrans“, který měl také nakoupit nové tramvaje, jež měly být vypravovány z jeho severní vozovny, avšak zákulisní jednání změnila osud trati.



Koncová smyčka. (foto: Arťjom Ustjužanin/er1.ru)

Věrchněpyšminskij tramvaj objednal v souladu s koncesní smlouvou na konci roku 2021 11 sólo vozů 71-415, což je na meziměstskou tramvaj, která má obsluhovat sídlo s více než 70 tisíci obyvateli, poněkud podivné řešení, nicméně koncese zmínila právě tento počet sólo vozů. Na druhou stranu, denně má být dle prognóz přepravováno v průměru okolo 11 tisíc osob, ročně přes 4 miliony, pro což budou sólo tramvaje zřejmě stačit.



Tramvaj typu 71-415 se zatím uchytila pouze v Nižném Tagilu, a to v počtu 3 kusů. Všechny vozy ovšem byly na konci loňského roku kvůli častým závadám vráceny výrobci, který je nyní musí vyladit. (archivní foto: Uraltransmaš)

Koncesionář kromě nákupu a provozu tramvají a taktéž servisu tramvají a trati dostal za povinnost postavit rychle i výše zmíněnou vozovnu, se kterou se v původním záměru nepočítalo, jenže to se mu do léta 2022, termínu nedávno oznámeného, zřejmě nepodaří – spolu s tím se možná odloží start provozu, který je aktuálně ohlašován na květen 2022. Koncesionář navíc nenese v projektu žádné velké riziko, protože míra jeho přímé finanční spoluúčasti do počátečních investic je velmi nízká. Investice do projektu z jeho strany (tj. zejména vozovna a tramvaje) sice mají činit zhruba 1,8 mld. rublů (cca 510 mil. Kč), jenže na to si musel půjčit. Od vládní rozvojové organizace VEB.RF získal loni úvěr ve výši 1,428 mld. RUB a dalších 384 mil. RUB mu ve formě mezaninové půjčky zajistí společnost InfraWEB, což je dcera organizace VEB.RF, takže de facto nese hlavní riziko právě zmíněných investic tramvají Ruská federace. Hodnota vozovny je odhadnuta na 1,04 mld. RUB.



Tramvaj 71-418 na lednových zkouškách v Jekatěrinburgu. (foto: Uraltransmaš)



Dodejme, že Jekatěrinburg staví od loňského listopadu i jinou trať, a to v jihozápadním sektoru města ve směru do rajónu Akademičeskij, kde bude položeno v první fázi okolo 2 km kolejí (jednosměrně) a po dokončení druhé fáze se má trať natáhnout na něco málo přes 4 km. Spolu s aktuálním rozvojem tramvajových tratí v hlavním městě Sverdlovské oblasti ovšem neprobíhá významnější obnova tramvajového vozového parku. Ten má momentálně okolo 450 zástupců a zhruba 380 tramvají přitom pochází z Československa…

Poděkování: Rezident

Url: Meziměstská trať Jekatěrinburg – Věrchňaja Pyšma se blíží otevření