

Riga rozšířila provoz nízkopodlažních tramvají Škoda

11.08 2024 19:11, Libor Hinčica, Tramvaje

Hlavní město Lotyšska přistoupilo po dlouhých letech k úpravě další tramvajové trati tak, aby po ní mohly jezdit nízkopodlažních tramvají Škoda 15T, kterých má dopravce k dispozici celkem 46, avšak dosud bylo jejich nasazení omezeno pouze na trasy linek čísel 1 a 11. Na ostatní linky tramvaje nemohly, a to především kvůli odlišné konstrukci trolejového vedení. Riga totiž tradičně využívá u tramvají tyčové sběrače s botkou trolejbusového typu (což ovlivňuje mj. konstrukci výhybek a dalších trolejových armatur), zatímco u vozů Škoda 15T již byly použity polopantografy.

Rozšiřování provozu tramvají Škoda 15T, které Riga provozuje ve dvou délkových variantách (tříčlánkové série zahrnující 35 vozů jsou označeny jako 15T a 15T2 a čtyřčlánkové, na něž připadá zbylých 11 vozů, jako verze 15T1 a 15T2A), ovlivňovala po dlouhou dobu složitá korupční kauza, v níž figurovala mezi hlavními aktéry i Škoda Transportation. Ta měla původně dodat už do konce roku 2017 dvacet vozů, jenomže rozpoutaný skandál dodávky zarazil, a tak část vyrobených vozidel stála dlouhou dobu v areálu Škodovky v Plzni, protože Rize bylo zastaveno jejich financování. Banka, která městu poskytla úvěr cca 60 mil. € (cca 1,5 mld. Kč), totiž měla pro lotyšsko-českou radu vzájemné hospodářské pomoci pramalé pochopení a zastavila čerpání prostředků. Nakonec se však podařilo nalézt cesty, jak nové tramvaje přece jen odebrat, byť ani po jejich dodání nebyl peripetiím ještě konec. Vozidla totiž byla dle lotyšských médií dodána částečně bez potřebné dokumentace, případně s dokumentací chybnou, projevovaly se u nich závady brzdového systému a nefunkční byl i komunikační systém mezi vozidly a dispečinkem, takže reálně do provozu mohlo zasahovat jen několik vozů, přičemž přechodně byl tento stav ještě zhoršen neprovozuschopností části vozů

z původní dodávky, kde se přistoupilo vzhledem k dlouhým čekacím servisním lhůtám i k vytěžování náhradních dílů z jednoho odstaveného vozidla pro další tramvaje. Poslední z dvacítky tramvají z tzv. druhé série byly zařazeny až v roce 2021, kdy se podařilo nedostatky odstranit.

Samotná korupční kauza vyšuměla do ztracena. Útvar zabývající se jejím vyšetřováním se musel vypořádat s obrovským množstvím dokumentů a spoléhat na pomoc z dalších zemí, jejichž aktéři měli být do rozkrádání veřejných prostředků zapojeni, tedy včetně České republiky. Celkem bylo odesláno 22 žádostí o pomoc při vyšetřování a 12 evropských vyšetřujících příkazů. O Rigu a její dodavatele prostředků hromadné dopravy (zejména Škodu a Solaris) se zajímal také Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF). Většina z oslovených evropských institucí ale měla být při plnění žádostí o formální pomoc natolik pomalá, že možnost získat další důkazy či podepřít ty stávající byla prakticky vyloučena. Podle sdělení lotyšského specializovaného vyšetřovacího útvaru se nepodařilo získat tolik důkazů, aby bylo možno pokračovat v trestním stíhání osob zúčastněných v trestním řízení. Navíc některé z dříve obviněných klíčových osob v mezičase zemřely. Celé vyšetřování tak muselo být na jaře loňského roku zastaveno, přičemž na policistech, kteří případ vedli, byla při komentování zjevná frustrace z toho, jak celá jejich snaha ztroskotala.

Přestože byla obvinění stažena, jméno rižského dopravního podniku bylo případem poškozeno. Ostatně i celé uzavření případu (pro nedostatek důkazů, nikoli proto, že by skutky nenastaly) poukazovalo na to, že je něco shnilého ve státě lotyšském. Představitelé DP i města tak stále připomínají dění minulých let a snaží se od něj – alespoň ve svých slovech – distancovat. Ostatně i při rekonstrukci další tramvajové linky, která dnes umožňuje provoz tramvají Škoda 15T, se šéf městské rády Vilnis Kirsis o události let minulých znovu otřel, když připomněl, že přestavba (zahrnující kompletní rekonstrukci, tedy nejen úpravu trolejového vedení) byla financovaná z fondů EU, o něž muselo město bojovat a prokázat, že je *„očištěno od duchů minulosti a je schopno zodpovědně investovat tak ve velké finanční prostředky ve prospěch společnosti“*.

Onou další linkou, na které se tramvaje 15T od 30. 7. 2024 objevují, je ta nesoucí číslo 7. Práce na její přestavbě začaly v květnu 2023 a zabraly více než rok. Kromě výměny kolejového svršku a trolejového vedení na úseku od ulice Centrāltirgus do smyčky Ķengarags došlo také k úpravě vybraných mostů a nadjezdů, povrchů silnic i vozovek a k vybudování nové měnírny. Mimoto se odehrálo také k přizpůsobení tratí pro provoz nízkopodlažních vozů na části trasy linky číslo 5 (od křižovatky Jūrmala gatve s ulicí Slokas iela ke konečné Iļguciems, nicméně na ní se vozy 15T prozatím neobjevují) a k částečné rekonstrukci trolejového vedení na linkách čísel 1 a 11, na nichž se již vozy 15T objevovaly dříve. Současně byly rekonstruovány a výkonově posíleny čtyři starší měnírny. Rekonstrukční práce nadále pokračují na úseku od ulice Jūrmala gatve po ulici Kalnciem (na společném úseku linek 1 a 5). Celkové náklady na rozsáhlé stavební činnosti a vylepšení infrastruktury se vyšplhaly na 60,64 mil. €, z nichž EU uhradí 85 %.

Url: Riga rozšířila provoz nízkopodlažních tramvají Škoda