

Tramvaje jako prostředek proměny města v Tours

07.11 2016 08:39, Redakce, Nezařazené

Konec srpna 2013 přinesl otevření nového tramvajového provozu v Tours, kde byla zřízena první a dosud jediná linka o délce patnácti kilometrů. Během prvních let provozu nové extravagantní tramvaje i zásadní změny veřejného prostoru spojené se zřízením tramvajové dopravy přinesly nejen vyjádření obdivu nad uměleckým dílem, ale i mnohá slova kritiky. Československý Dopravák přináší v nadcházejícím čísle článek od tradičního autora Filipa Jiříka, který provoz v Tours navštívil a pořídil fotografie na počátku července letošního roku. Kromě vskutku netradičně pojatých tramvají Alstom Citadis 402 zaujme v Tours zejména řešení tramvajové trati v centru města s nově upravenou pěší zónou a spodním přívodem proudu systému APS. Tento systém je aplikován i na mostě přes řeku Loiru, odkud pochází i dvojice srovnávacích fotografií níže.

Ulice Rue Nationale v centru Tours bývala ještě před několika lety dopravní tepnou s intenzivním provozem autobusů, které zde jezdily v intervalu 1-2 minuty. Zavedení tramvajové dopravy s vozy o délce 43 metrů schopnými pojmout pětkrát více cestujících než standardní autobus, umožnilo provedení změn v organizaci dopravy a zřízení pěší zóny. Tramvaje zde nyní jezdí v intervalu šesti minut a prostor v úzké ulici patří zejména pěším. Ulice v jádru Tours, jehož centrum je zapsáno v seznamu kulturního dědictví UNESCO, tak nečekaně ožila a stěží bychom zde hledali budovy s nevyužitým přízemím – hemží se do zde obchody a kavárnami, přímo na tramvajové trati potkáme i pouliční umělce. Automobilová doprava je povolena pouze v kolmých menších uličkách a auta pěší zónu pouze kříží.

Při přípravě tramvajového systému v Tours byl zvolen netradiční systém zřízení pracovní skupiny odborníků a umělců, soustředěné kolem designérské společnosti, zajišťující celkovou koncepci. Výsledkem této soustředěné práce o délce tří let byla nejen výstavba tramvajové trati, ale i design vozidel i městského mobiliáře a rekonstrukce rozsáhlých přilehlých ploch a komunikací. Rozsah stavby i důslednost celkového konceptu měla za následek investiční náklady, které se v přepočtu na kilometr trati vyšvihly na špičku tramvajových projektů ve Francii. Výsledkem je však kvalitní začlenění tramvají do prostoru města nejen v centru, ale i v okrajových úsecích a nezapomenutelná úprava tradičních francouzských tramvají Citadis. Dvojice následujících snímků umožňuje čtenářům porovnat způsob řešení tramvajové trati v centru i na předměstí.

Url: Tramvaje jako prostředek proměny města v Tours