

Brazilské Rio de Janeiro zažilo návrat tramvají. Na tři hodiny denně

07.06 2016 11:13, Redakce, Nezařazené

V Jižní Americe přibyl dne 5. 6. 2016 nový tramvajový provoz, a to v brazilském městě Rio de Janeiro. Hned na úvod se však hodí říci, že město tramvaje fakticky nikdy neopustily. Po vlně rušení v 60. letech totiž zůstala zachována tramvajová trať známá jako Bonde de Santa Teresa, která ale sloužila jen jako připomínka minulosti a turistická atrakce v podobě dvou původních linek o celkové délce 9,7 km (a na rozchodu 1 100 mm).

Na počátku června 2016 však byl oficiálně zahájen provoz tramvají, jejichž primárním účelem je opět zajišťovat přepravu běžných cestujících, a to na úrovni odpovídající komfortu 21. století. Nutno podotknout, že fakticky se 5. 6. 2016 pro občany města příliš nezměnilo. Tramvaje totiž vozily pasažéry již od 21. 11. 2015. Až do června byl však režim provozu tramvají považován jen za zkušební (byť s cestujícími).

Tramvaje mají v bývalém hlavním městě Brazílie dlouhou historii. Koňka se v ulicích města objevila již v roce 1859. Už v roce 1862 začal provoz prvních parních tramvají a o třicet let později přišla ke slovu elektřina. Parní tramvaje i ty elektrické přitom mělo Rio de Janeiro jako první jihoamerické město.

S likvidací tramvajové sítě se začalo v důsledku růstu automobilů a enormně levných pohonných hmot v 50. letech 20. století. Poslední klasická linka (nebudeme-li počítat zmíněnou Bonde de Santa Teresa) byla zastavena v roce 1967. Znovu se začalo o možném návratu tramvají do města karnevalů a samby hovořit na počátku 21. století. Kontrakt na výstavbu sítě, jež by měla mít ve finále 28 km (a 42 zastávek) s 6 linkami, byl podepsán v dubnu 2013. Stavbu zajišťovalo konsorcium pod názvem VLT Carioca, které sdružovalo firmy Companhia de Concessoes Rodoviarias, Odebrecht Transport, Invepar, Riopar, BRT a RATP Dev. Provoz zajišťuje společnost RATP Dev, a to (na základě smlouvy) po dobu 25 let. Celkové náklady projektu byly vyčísleny na 1,156 mld. dolarů, přičemž více než polovinu z uvedené částky hradí centrální vláda, zbytek je předmětem projektu PPP (public private puartnership).

Pro provoz bylo dodáno celkem 32 sedmičlánkových tramvají Alstom Citadis o délce 44 m. Prvních pět vozů bylo kompletně sestaveno ve francouzské továrně v La Rochelle, zbytek byl pak vyhotoven v brazilské továrně Alstomu v Taubaté. Tramvaje v provozu nevyužívají vrchní trolejové vedení, ale spodní přívod proudu systémem APS v kombinaci se zařízením známým jako Citadis Ecopack. Pod

tímto názvem se ukrývají standardní boxy se superkondenzátory namontované na střeše vozidla, do nichž se přenáší rekuperovaná energie při brzdění.

Požadavkem na spuštění provozu první tramvajové linky bylo stihnout termíny začátku letních olympijských her, které by měly v Riu začít 5. 8. 2016. Tento plán se podařil stihnout v dostatečném předstihu. Současný rozsah provozu tramvaje, jenž je označována jako VLT Carioca, je ovšem pouze symbolický. Obsluhováno je jen osm zastávek, a to jen v časech mezi 12:00 a 15:00, navíc v třicetiminutovém intervalu. Rozšíření rozsahu provozu se očekává až s příchodem olympiády a po dokončení dalších úseků. Po dokončení celé sítě 6 tramvajových linek město očekává, že dojde ke snížení potřeby počtu autobusů až o 66 % (ze současného počtu více než 3 500 vozů) a ke snížení počtu automobilů alespoň o 15 %.

Url: Brazilské Rio de Janeiro zažilo návrat tramvají. Na tři hodiny denně