

Tramvajová síť ve Vitorii se bude rozšiřovat

03.07 2017 08:16, Redakce, Nezařazené

Hlavní město Baskicka Vitoria-Gasteiz (španělsky jen Vitoria) čítající momentálně téměř 250 tisíc obyvatel má od konce roku 2008 v provozu nevelkou tramvajovou síť ve formě písmene Y. Tato síť o rozchodu 1 000 mm se má začít letos nepatrně rozšiřovat.

Počátky

Současný tramvajový provoz ve Vitorii nemá žádného předchůdce, na rozdíl třeba od Barcelony, Bilbaa, Madridu, Zaragozy a dalších španělských měst, které se při otevírání svých moderních sítí mohly „chlubit“ zrušenými historickými předchůdci. Jistý inženýr Enrique Castroviejo sice již roku 1901 přednesl vitorijské radnici svůj projekt počítající se třemi tramvajovými tratěmi, které by se od železniční stanice společnosti Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España rozbíhaly po různých ulicích k hlavním průmyslovým podnikům, a vytvořily tak síť o délce 7 140 m, nicméně ve městě, které mělo tehdy něco málo přes 25 tisíc obyvatel a docházkové vzdálenosti v něm byly malé, neuspěl. Jeho projekt je však zajímavý tím, že počítal s tramvajemi, které měly jednak využívat animální trakci (Bilbao i San Sebastián coby významná baskická města již však pár let provozovaly i elektrické tramvaje) a které měly převážet zejména náklady a nikoli osoby, byť výhledově se s cestujícími počítalo. V dalších dekádách, přesně řečeno od roku 1925, se snažily do role prostředku MHD pasovat autobusy, jenže jejich provoz pro potřeby občanů Vitorie se začal vyplácet teprve po 2. světové válce. V 90. letech 20. století již byla poptávka po veřejné dopravě taková, že se muselo přikročit k nákupu prvních článkových autobusů, jež dorazily do Vitorie v roce 1996 (úplně první článkový vůz byl sice pořízen už roku 1970, jednalo se o typ Pegaso 6035-A, jenže kvůli nízké poptávce o svůj zadní článek záhy přišel). Právě s příchodem 90. let se otázka vhodnosti tramvaje dostala opět na scénu. S návrhem na její zavedení do ulic města přišla roku 1995 baskická vláda, nicméně tehdejší vedení vitorijské radnice stejně jako nemalá část tamní veřejnosti neměly pro tuto iniciativu pochopení. O 9 let později byla situace podstatně lepší, protože všechny politické strany, které tou dobou na radnici seděly, se na nutnosti zavést tramvaj do města shodly a daly ekologickému prostředku zelenou.

Definitivní schválení nového tramvajového projektu, na kterém začaly práce roku 2002, se odehrálo 3. března 2004 s tím, že jeho hodnota bude téměř 100 mil. eur a délka tratí téměř 9 km. Navržena byla síť ve formě písmene Y, která může být díky kolejovému trojúhelníku při zastávce Honduras projížděna všemi směry. Pro potřeby provozu se počítalo se dvěma linkami, první z nich měla vést od konečné Angulema (v centru města nedaleko železniční stanice) – Ibaiondo (okrajová čtvrť

na severozápadě města), a druhá z nich od konečné Angulema do severně ležící čtvrti Abetxuko. Dělení linek se mělo dít u již zmíněné zastávky Honduras. Vozovna s dílnami byly situovány za konečnou Ibaiondo. Jelikož konečné jsou všechny řešeny bez smyčky, bylo třeba zakoupit obousměrná vozidla.

Výběrové řízení na zhotovitele stavebních prací pro dvoukolejný úsek z centra na konečnou Ibaiondo bylo vypsáno v květnu 2006, další řízení týkající se dvoukolejného úseku Honduras – Abetxuko (mimo) bylo vypsáno nedlouho poté. Dne 6. října 2008 byly nedaleko dostavující se vozovny zahájeny zkoušky s prvními z 11 objednaných souprav CAF typu Urbos 2. Dne 23. prosince 2008 byla tramvajová doprava ve Vitorii slavnostně zprovozněna, a to na lince Angulema – Ibaiondo, kde se první jízda s cestujícími odehrála ve 12 hodin onoho dne. Odbočná větev do čtvrti Abetxuko, respektive k jejímu okraji, kde byla umístěna konečná zastávka Kañabenta (původně nazvaná Abetxuko), byla hotova později, a provoz na druhé zavedené lince Angulema – Kañabenta byl proto spuštěn až 10. července 2009. Dne 7. září 2012 se tato linka dočkala rozšíření přímo do nitra čtvrti Abetxuko na nově zřízenou konečnou nesoucí stejné jméno. Toto rozšíření ovšem bylo řešeno již jako jednokolejné. Na snímcích níže můžete vidět průběh stavby v centru města ke dni 17. září 2008.






Carrefour
EXPRESS
TABACOS
8 Galerias Apellániz 8


FLORES
Día de Aragón








30






ALQUILER DE MAQUINARIA
axor
axor
TEL. 902 36 35 34
276
ALQUILER DE





Prodloužení

Již v roce 2010 začala baskická vláda hovořit o možném prodloužení trati od konečné Angulema ve směru na jih města, k univerzitnímu kampusu, od kterého by se pak po směru hodinových ručiček stáčela zpět do centra a vytvořila by tím prostor pro vznik nové, tentokrát okružní linky. Toto prodloužení ovšem vyžaduje dvojité mimoúrovňové křížení hlavní železniční trati.

V roce 2012 tatáž vláda spolu s vitorijskou radnicí vyjádřily záměr prodloužit tramvaje z konečné Angulema i ve směru na východ ke třídě Obispo Ballester. Ve skutečnosti by se na východ dlouho necestovalo, protože trať by se po chvíli stáčela na sever.

Letos bylo rozhodnuto o tom, že se uskuteční prodloužení o délce 1,4 km ve směru na jih k univerzitnímu kampusu. Akce má odhadovaný rozpočet doslova tučný: 10,5 mil. eur. Náklady jsou sice částečně ospravedlněny nutností vypořádat se s železniční tratí, na druhou stranu se i tak jedná o nemalou částku. Prodloužení se čtyřmi novými zastávkami má obsloužit oblast se zhruba 20 000 obyvateli a začít se má realizovat na podzim tohoto roku, hned jakmile bude ukončeno vypsané výběrové řízení. Hotovo má být do 21 měsíců od započetí stavby.

Tramvajový provoz ve Vitorii je možné považovat za úspěšný: za 8 let jeho existence se tramvajemi svezlo více než 50 milionů lidí (například roku 2015 jich bylo 7 699 814), interval je přitom jen 15 minut a v noci se nejezdí. Pro srovnání uveďme, že provoz v Bilbau, jenž byl otevřen už v roce 2002

(18. prosince) a díky svým charakteristikám a vzezření může být považován za staršího bratra toho viktorijského, má v roce 2017 jen jednu linku o délce pouhých 5,57 km, a to navzdory tomu, že byla trať již 3x prodlužována. Za prvních deset let svého provozu (tj. do roku 2012) převezly bilbajské tramvaje 26 milionů osob, tj. viktorijské tramvaje vykazují již nyní více než dvojnásobně lepší statistiku. I v Bilbau se ale míní prodlužovat, a to z východní konečné tramvají Atxuri do nedaleké čtvrti Bolueta. Využito přitom bude drážní těleso, po kterém dnes ještě jezdí vlaky dopravce Euskotren (ty začnou využívat nově vybudovaný podzemní úsek).

Text: Vít Hinčica, Juanjo Olaizola Elordi

Neoznačené foto: -vh-

Url: Tramvajová síť ve Vitorii se bude rozšiřovat