



## Tramvaje v Seville se dočkají rozšíření

12.07 2017 19:47, Redakce, Nezařazené

V andaluské Seville byl 28. října 2007 otevřen malý tramvajový provoz, který byl nazván jako „Metrocentro de Sevilla“. Jediná tramvajová linka o délce cca 1,5 km vedená v trase Prado de San Sebastián - Plaza Nueva byla dne 15. dubna 2011 prodloužena o zhruba 800m úsek z první zmíněné konečné k podzemní železniční stanici San Bernardo, která byla s příchodem tramvaje pasována na důležitý přestupní uzel. Nyní se chystá další prodloužení, a to ze San Bernarda k železniční stanici Santa Justa, která je hlavním vlakovým nádražím města. Nemá však zůstat jen u toho.

### Pár slov k historii sevillské tramvaje

Sevilla se mohla chlubit tramvajemi již od 5. září 1887, byť prozatím animálními. Po letech příprav, schvalování a nakonec i nedlouho trvajících pracích začaly od 11. září 1899 ve městě jezdit i tramvaje elektrické, které ty první postupně nahradily. Sevilla, která na konci 19. století vykazovala již 145 tisíc obyvatel a pro svou animální tramvaj disponovala k roku 1899 43 vozy a 110 jízdními zvířaty, byla mimochodem teprve 5. španělským městem, ve kterém elektrické tramvaje začaly jezdit - předběhla ji jen města Bilbao (1896), San Sebastián (1897), Madrid (1898) a Barcelona (1899). Elektrizace sítě byla úspěchem a Sevilla tak jako jedno z mála španělských sídel disponovala komplexním tramvajovým provozem, který sestával nejen z městských, ale i příměstských tratí. Jenže občanská válka (1936-39) znamenala pro údržbu a další rozvoj provozu první velký políček a ten druhý ji pak přivodil rozmach automobilové a autobusové dopravy, který nabíral na síle v 50. letech, kdy se Španělsko začalo vyhrabávat z materiálové nouze. V tomto kontextu začaly přežívající tramvaje v ulicích historické Sevilly jednoduše „vadit“. Dne 8. května 1960 byly proto zrušeny poslední městské linky a ty meziměstské skončily 17. ledna 1965.

Další léta pak Sevillu dusily čím dál více silniční vozidla spalující fosilní paliva, jenže změna přišla až v tomto století. Mezi léty 2004-06 začala radnice města střídat plány na zřízení pěších zón v centru města a celkové zklidnění uličního provozu v této oblasti. Protože snahou bylo odstranit i autobusy a taxíky, bylo otázkou, jak zajistit kapacitně dostatečnou obslužnost centra. Volba padla na tramvaj, o jejíž budoucí 2km trati se hovořilo již v radničním plánu městské mobility z roku 2006. V té době již sice probíhala obnovená výstavba metra, které mělo mít krátkou část trasy společnou s tramvají,

jenže práce na podzemní dráze se prodlužovaly, a metro přímo do centra jezdit nemělo, a tak tramvaj, silným protestům některých řidičů, taxikářů a obchodníků navzdory, dostala zelenou.



Restaurovaná historická vozidla









## Několik slov k metru

Než se posuneme dále, věnujeme pár řádek výstavbě metra, o které jsme právě prohlásili, že byla „obnovená“. Již v roce 1968 „Desetiletý plán městského působení“ poukazoval na to, že povrchová doprava nemůže dostatečně uspokojit poptávku po mobilitě místních občanů, a proto se v něm navrhovalo, aby bylo v další dekádě studováno vytvoření podzemní metropolitní dráhy. Dne 30. července 1969 městská rada pořízení studie schválila a další vývoj (i přes nutnost schvalování a revize ze strany centrálního ministerstva veřejných prací) byl natolik rychlý, že už v polovině roku 1974 byly započaty pokusné práce. Frankistické kortesy, které ve Španělsku (dle některých však spíše jen symbolicky) plnily od července roku 1942 až do června roku 1977 roli parlamentu, nedlouho poté schválily stavební práce na první ze tří studií navržených linek, a tak se po příslušném výběru zhotovitele začal v dubnu 1976 budovat první úsek první linky. V letech 1978 a 1979 byly vysoutěženy práce na realizaci dalších dvou úseků téže linky. Vše šlo takzvaně jako po másle, než se 4. listopadu roku 1981 zjistilo, že se pomník San Fernanda umístěný na náměstí Plaza Nueva, které je jedním z hlavních sevillských náměstí, při kterém sídlí i radnice města, o něco propadl. V dalším roce byly registrovány další propady (největší měl hloubku 5 metrů) a kromě toho i trhliny na některých budovách. V roce 1984 se po proběhlých protestech občanů a zřízení poradní komise rozhodlo o dočasném zastavení stavby do okamžiku realizace nových studií. V té době již byly hotovy 3 km tunelu a 3 stanice první linky metra. Pozastavení prací se posléze stalo definitivním poté, co se ukázalo, že sevillské geologické podloží je komplikované a křehké, což by mohlo způsobit vážné škody na historických objektech, a že predikce růstu místní populace byly značně nadhodnocené, čímž by utrpěla ekonomika celého projektu.

Tento se ovšem navzdory těmto dvěma závažným faktům v roce 1999 vzkřísil s tím, že již existují pokročilejší technologie výstavby podzemních drah, a tak se do něj zase začaly pumpovat peníze. Roku 1991 měla Sevilla skoro 705 tisíc obyvatel, roku 2001 o více než 20 tisíc méně, nicméně stavební horečka postihla i Sevillu, a tak se na čísla zřejmě příliš nehledělo. Projekt první linky metra byl upraven, jeho hodnota se odhadla na 428,5 mil. eur, a do plánované sítě se ještě přidala jedna (tj. už čtvrtá) linka. Dne 23. září 2003 se výstavba první linky, s přimhouřením oka vedené v trase východ-západ, obnovila. Dvě desetiletí spící tunel byl využit, nejprve se z něj ale musela odčerpat nahromaděná voda. Ani nové technologie ovšem nezabránily tomu, aby se v místě ražby opět neregistrovaly propady povrchu, které byly lokálně dokonce tak významné, že se propadl i jeden z pilířů sevillského silničního okruhu SE-30. Rok 2006 coby slibované datum otevření se tedy musel zavrhnout a náklady se zvýšily. Dne 2. dubna 2009 se první, částečně povrchová linka metra s délkou 18,1 km a 22 stanicemi otevřela, jenže to už byla jihoevropská země v krizi, a tak se začalo diskutovat o tom, kolik linek nakonec bude budováno. Momentálně má prioritu linka, která byla označena č. 3 (vedená v trase sever-jih), její výstavba je ale prozatím v nedohlednu. Vzhledem k tomu, že sevillská síť příměstských vlakových spojů *cercanías* byla v posledních letech na území města i v jeho okolí poměrně slušně rozvíjena, není potřeba linky č. 3 nijak zvlášť urgentní a z hlediska poptávky vlastně ani nijak významně ospravedlnitelná: sevillská populace se sice do dnešní doby oproti roku 2001 o pár tisíc lidí navýšila, jenže na hodnotu roku 1991 stále nedosahuje. Sevilla je však každopádně připravena a má hotové konstrukční projekty nejen pro linku 3, ale i 2 a 4.

## **Stavíme tramvaj!**

Nehotové metro a rostoucí účet na jeho výstavbu nebránily místním činovníkům vidět celkovou situaci růžovými brýlemi. Centrum města se začalo v souladu s výše představeným plánem mobility upravovat a tramvajová trať stavět. Na cca 1,5 km dlouhém úseku vedeném od vozovny k náměstí Plaza Nueva (1 317 m hlavní převážně dvoukolejná trať a cca 200 m koncový jednokolejný úsek do vozovny) se vztyčily sloupy elektrického vedení, které se ale posléze ukázaly jako problém během oslav v období Pašijového týdne (*Semana Santa*), během kterého se musela trolej v jádru města na zhruba měsíc snášet, sloupy trakčního vedení měnit za klasické uliční a tramvaje měly po tuto dobu konečnou nikoli na „Novém náměstí“, ale už o zastávku dříve. Otevření sítě se dělo s pěti pětičlánkovými soupravami Urbos 2 vyrobenými Cafem, které byly určeny pro nehotové sevillské metro. Jelikož je řada Urbos 2 považována za tramvaj, dá se na místní síť podzemní dráhy pohlížet také jako na lehké metro.

Městská společnost Transportes Urbanos de Sevilla, Sociedad Anónima Municipal (TUSSAM), coby provozovatel místní MHD si pět tramvají od provozovatele metra, většinouve privátní společnosti Metro de Sevilla S.A. (získala provozní koncesi od Andaluské junty, která je majitelem infrastruktury metra), nejprve pronajímala, a to za částku 37 500 eur/měsíc/5 vozidel. Už roku 2008 se však TUSSAM rozhodla tramvaje (ev. č. 101-105) za částku 12 milionů eur koupit. Sevillská radnice coby vlastník TUSSAM ale nepočítala s tím, že by konvenční tramvaje byly dlouhodobým řešením, neboť přibližně ve stejné době podepsala s Cafem smlouvu o tom, že jí tento její tramvaje opatří systémem, jenž baskický výrobce nazývá jako Acumulador de Carga Rápida (ACR), čili „akumulátor s rychlým dobíjením“. Nasazení tramvají schopných omezené jízdy i bez přítomnosti trolejového vedení se ostatně předpokládalo už v původním projektu, a to právě na koncovém úseku v centru města, nicméně pro začátek se za účelem rychlé realizace díla zvolila zcela zatrolejovaná trať. Cafem vyvíjený systém měl pak umožnit původní záměr naplnit. Jenže CAF měl ve svém projektu zpoždění (zkoušky byly prováděny s vozem ev. č. 105) a sevillská radnice proto zavčasu sjednala možnost smluvní pokuty, kterou pak začala opravdu hrozit. CAF, kterému se nepodařilo jeho systém ACR do vozů Urbos 2 implantovat, na to reagoval tak, že nabídl bezplatnou výměnu tramvají, a to v poměru 5 ks Urbos 2 za 4 ks Urbos 3. Sevillská radnice na tuto nabídku kývla a CAF získal 5 tramvají Urbos 2,

z nichž však čtyři, světe div se, obratem za 9,5 mil. eur prodal původnímu vlastníkovi, společnosti Metro de Sevilla S.A. Tato má tak dnes k dispozici 21 vozidel. Pátá tramvaj Urbos 2 putovala na krátkodobý pronájem (mezi léty 2013 až 2014) do Sydney spolu se třemi tramvajemi z neúspěšného provozu v jiném andaluském městě, Vélez-Málaga, a pak si ji CAF ponechal.



Výstavba prodloužení Metrocentra na snímcích z roku 2010

















Vozovna na snímcích z roku 2010











































Tramvaj Urbos 2 v říjnu 2007. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Tramvaj Urbos 2 v říjnu 2007. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Tramvaje Urbos 2 při prezentaci veřejnosti dne 28. října 2007.



Tramvaj Urbos 2 ev. č. 105 po zkouškách se superkondenzátory. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Stahování tramvaje Urbos ev. č. 105 po zkouškách se superkondenzátory. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Jedna ze čtyř tramvají Urbos 2 roku 2014, již ne tramvajové trati, ale na trati místního metra. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)

## Nová tramvaj

Vozy Urbos 3 vyrobené pro Seville jsou díky superkondenzátorům schopny autonomního dojezdu na vzdálenost 1 200-1 400 metrů při zachování plné funkčnosti všech agregátů. Nabíjeny jsou na konečné Plaza Nueva pomocí pevného trolejového drátu (vizte snímky), přičemž doba nabíjení činí cca 25 až 30 sekund. Nabíjení může probíhat i při brzdění rekuperací. Vzhledem ke krátkosti nabíjení je možné zavést bezdrátový provoz i na úseku s mnohem více zastávkami a nejen mezi dvěma, jako je tomu v Seville. Tam byl do provozu nový typ tramvaje uveden slavnostně dne 20. května 2010. Rozpočtové problémy ale vedly k tomu, že se trolej v jádru města držela statečně ještě několik měsíců a její poslední část byla snesena definitivně až 7. dubna 2011, přičemž už za 8 dní poté došlo k otevření již v úvodu vzpomínaného prodloužení ke stanici San Bernardo. Jelikož jsou nové vozy (ev. č. 301-304) o něco užší než řada Urbos 2, musely být i nástupní ostrůvky o něco více rozšířeny.



Návoz jedné z tramvají Urbos 3. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Vůz Urbos 3 u katedrály ještě před odstraněním trolejí. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)





Někdo to rád bez troléjí... Tramvaj Urbos u katedrály po odstranění troléjí. (foto: Miguel Cano López-Luzzatti)



Nabíjecí rameno na konečné Plaza Nueva









Snímky ze sevillského provozu





























## **Budoucnost**

Sevillská tramvaj se mezi místními těší poměrně slušné oblibě a není ji možno označit za fiasko, i když její vybudování stálo v přepočtu více než 2 mld. Kč. Její úspěch je dán jednak tím, že je tarifně provázána i s jinými druhy dopravy městské společnosti TUSAM, tudíž je součástí tamního dopravního systému, a také tím, že do historického centra už autobusy až na výjimky nemůžou, a není tedy alternativy. Kromě toho je ale také pohodlná a spolehlivá. I proto se letos zastupitelé rozhodli, že ji od konečné San Bernardo prodlouží k nádraží Santa Justa, kam by měla dorazit v roce 2019. Do budoucna ale plánují i její další prodloužení, a to od nádraží Santa Justa směrem na východ. Vyšlo by je to ostatně levněji, než kdyby se v tomto směru rozhodli zavádět metro.



Stanice San Bernardo na snímcích z podzimu roku 2010.









*Text a neoznačené foto: Vít Hinčica*

*Poděkování za spolupráci: Miguel Cano López-Luzzatti, Juanjo Olaizola Elordi*

Url: [Tramvaje v Seville se dočkají rozšíření](#)