



Tramvajový provoz v Alicante se má rozšiřovat. Velkým dluhům navzdory

13.07 2017 19:55, Redakce, Nezařazené

Moderní tramvajový systém v jihovýchodním španělském městě Alicante zvaný TRAM Metropolitano de Alicante se od svého zkušebního otevření v roce 1999 dočkal opakovaného rozšiřování. To se nemá zastavit ani nyní.

Návrat tramvají - vývoj do roku 2010

Alicante mělo tramvaje již na konci 19. století, neboť v něm byly zavedeny roku 1893. K původnímu animálnímu pohonu se posléze přidal i pohon parní, přičemž ten elektrický přišel na řadu nejpozději, a to až ve 20. letech 20. století. Síť se postupně rozrůstala, až zahrnovala 8 tratí, z nichž některé obsluhovaly i okolní obce. Jenže po druhé světové válce přišlo období úpadku, které skončilo roku 1969 uzavřením poslední provozní linky a definitivním vítězstvím autobusů. Roku 1986 byla vytvořena veřejná společnost Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana („Dráhy Valencijské Generality“, zkr. FGV; Valencijská generalita je souborem institucí, které zajišťují správu a vládu ve Valencijském společenství), na kterou byly vzápětí převedeny úzkorozchodné železniční tratě Valencijského společenství, mezi kterými figurovala i 93 km dlouhá trať o rozchodu 1 000 mm Alicante - Denia postupně otevíraná v letech 1914 a 1915.

Tuto trať obsluhující pobřežní osídlené oblasti ležící severně od Alicante mínila FGV rekonstruovat, přičemž uvažovala o její integraci s jinými druhy dopravy. Při této příležitosti se zvažovala a nakonec i padla volba na tramvaj, čímž byly dány předpoklady ke vzniku systému typu tram-train.

Již roku 1999 byla uvedena do zkušebního provozu nová 675 m dlouhá trať Puerta del Mar - La Marina, která byla v druhém zmíněném bodě napojena na právě zmíněnou železniční trať do Denie (La Marina sloužila jako hlavová stanice této trati), po které tramvaje mohly urazit ještě dalších 2 825 m až do stanice Albufereta, a to díky elektrizaci celé trasy Puerta del Mar - Albufereta stejnosměrnou napěťovou soustavou 750 V. Tímto letopočtem se také návrat tramvají do Alicante datuje.



Zastávka Puerta del Mar v lednu 2008



Puerta del Mar

Alicante

Alicante



zona A (TAM)

zona B

zona C

zona D

zona E

zona F

TREN-TRAM

- Tranvia de la Costa
- Playa de San Juan
- Norte
- Transbordo
- Parada

FRECUENCIA DE PAS:
 Alicante - El Campello: 20 minutos en hora punta
 30 minutos la resta del día
 Alicante - Benidorm: 1 hora
 Alicante - Dénia: 2 horas

FRECUENCIA DE PAS:
 Alicante - El Campello: 20 minutos en hora punta
 30 minutos la resta del día
 Alicante - Benidorm: 1 hora
 Alicante - Dénia: 2 horas

TARIFAS / TARIFES

TRAM y SUBURB - ZONA A (TAM)			
SIMPLICIO	20% I+D	40% I+D	50% I+D
1,00 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €

Ferrocarril de la Generalitat Valenciana (FGV)						
	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas
Billete sencillo	1,05 €	2,10 €	3,15 €	4,20 €	5,25 €	6,30 €
T+V	1,80 €	3,60 €	5,40 €	7,20 €	9,00 €	10,80 €
20% I+D	1,05 €	1,80 €	2,55 €	3,30 €	4,05 €	4,80 €
40% I+D	0,65 €	1,30 €	1,95 €	2,60 €	3,25 €	3,90 €
50% I+D	1,05 €	1,05 €	1,60 €	2,10 €	2,65 €	3,15 €
Bonificació 1 hora	5,70 €	8,40 €	11,10 €	13,80 €	16,50 €	19,20 €
Martes	17,00 €	34,00 €	51,00 €	68,00 €	85,00 €	102,00 €
Martes	12,75 €	25,50 €	38,25 €	51,00 €	63,75 €	76,50 €
TAT	29,00 €	58,00 €	87,00 €	116,00 €	145,00 €	174,00 €
TAT	29,75 €	49,75 €	69,75 €	89,75 €	109,75 €	129,75 €
TAT				8,00 €		81,00 €

Per al càlcul del preu, en les parades que pertanyen a dos zones al mateix temps, es prendrà sempre l'opció més favorable per al viatger.

Para el cálculo del precio, en las paradas que pertenecen a dos zonas al mismo tiempo, se tomará siempre la opción más favorable para el viajero.

NORMAS / NORMES

- El conductor controlará los documentos al subir al vagón y se comunicará al maquinista, siempre que el billete sea de un día o más.
- Es obligatorio llevar las banderolas de modo que sean visibles por el conductor, poniendo en vertical más de un billete por persona.
- Se debe respetar el billete rojo al final del trayecto y mantenerlo a guisa de comprobante de FGV hasta el día siguiente.
- El billete rojo de FGV debe ser mantenido a guisa de comprobante de FGV hasta el día siguiente.
- El billete rojo de FGV debe ser mantenido a guisa de comprobante de FGV hasta el día siguiente.







Roku 2001 se s ohledem na dobré přijetí tramvaje ze strany místních občanů rozhodla Valencijská generalita navrhnout celý tramvajový systém, jehož hlavní páteří bude osa Alicante - Benidorm - Altea (Altea je posledním velkým městem před Dení). Byly tak položeny základy systému nazvaného TRAM Metropolitano de Alicante, jehož intenzivní budování začalo ještě v prosinci onoho roku.



Zastávka La Isleta v roce 2008











Od září 2002 do srpna 2003 byla železniční trať od stanice La Marina do stanice El Campello (cca 12 km) uzavřena a předělána pro potřeby tramvají. Od 15. srpna 2003 pak začaly tramvaje jezdit od Puerty del Mar až do obce El Campello, kde se dále přestupovalo ve směru na Denii na konvenční dieselové vlaky. Nebyl tedy zaveden sdílený provoz železničních a tramvajových souprav. Příchod tramvají do El Campella zaznamenal nebývalý úspěch a masivní nárůst poptávky. Zatímco zprvu byl provoz zajišťován pronajatými tramvajemi (Siemens), posléze se uplatnila vlastní vozidla. Roku 2001 vypsala FGV zakázku na 9 obousměrných tramvají, kterou vyhrál Alstom, a s jejich příchodem skončilo období pronajímání cizích vozidel. Nicméně vozidla, označená jako řada 4100, nakonec (do)vyráběl Vossloh, který od Alstomu roku 2004 převzal jeho závod v Albuixech (nedaleko Valencie). Tato zakázka byla předmětem soudního řízení, které ukázalo, že průběh soutěžení nebyl vůbec standardní.

Roku 2003 se začalo pracovat na další fázi systému tram-train, tentokrát ve směru k alicantské železniční stanici, a to nikoli prodloužením tramvajové trati z konečné Puerta del Mar, protože ta byla přímo u moře a její protáhnutí kolem pobřežní promenády a dále přes historické jádro severním či severozápadním směrem do vnitrozemí by bylo komplikované a dvoukolejná trať prakticky vyloučená. Namísto toho se zvolilo odbočení ještě před zastávkou La Marina, jmenovitě za zastávkou Sangueta (bráno při pohledu k Alicante), přičemž ani větev vyvedená z této lokality se nebudovala snadno, protože v cestě stál kopcovitý terén, jenž bylo třeba v místě a blízkém okolí odbočení upravit a po pár set metrech do něj dvoukolejnou trať zahлубit. Tímto vznikly dvě podzemní stanice, přičemž ta druhá z nich, Mercado, se stala novou konečnou. Nová větev Sangueta - Mercado byla otevřena 10. května 2007, čímž vznikla síť ve formě obráceného písmene Y.

O nedlouho později, jmenovitě 15. června 2007, došlo i na otevření větve do alicantské čtvrti Playa de San Juan, a to na konečnou Av. Naciones, která byla stejně jako v předchozích případech vyřešena formou kolejového přejezdu. Čtvrť Playa de San Juan je od zbytku Alicante poněkud „odřezaná“, když leží východně od trati z Alicante do Denie, a tramvajové koleje se do ní dotáhly ze zastávky Lucentum, což je zastávka ležící za již zmiňovanou zastávkou Albufereta. Tímto sítí TRAM nabrala formu písmene X. Dne 18. prosince 2009 se větev prodloužila z konečné Av. Naciones do hloubi čtvrti, ale na rozdíl od předchozí praxe se zde nemění směr jízdy, neboť dvě koleje se od sebe dělí a vedou každá po jiných ulicích, tudíž tramvaje absolvují po čtvrti okruh a jedou zpět.

Dne 30. července 2007 ještě došlo k prodloužení tramvajové trati z El Campella do obce Villajoyosa, jmenovitě do stanice Creueta. Působíště dieselových vlaků se tím znovu posunulo blíže Denii a stejná situace nastala 2. června 2008, kdy byly tramvaje prodlouženy do Benidormu. Při tomto prodloužení už ale nedošlo na vybudování plnohodnotné dvoukolejné infrastruktury, neboť hned od další zastávky Poble Espanyol je až do Benidormu tramvajová trať jednokolejná s nácestními výhybnami.

Po velkém rozšíření v roce 2007 měli cestující k dispozici tři linky, a sice L1, L3 a L4. Linky L1 a L3 jezdily z Mercada směrem na Villajoyosu, když linka L3 byla kratší a končila v zastávce Venta Lanuza, tj. o tři zastávky dříve, a na rozdíl od zrychlené linky L1 byla zastávková. Linka L4 jezdila v trase Puerta del Mar - Av. Naciones. Po otevření prodloužení do Benidormu byla linka L1 protažena až tam, linka L3 nadále končila ve Ventě Lanuza. Po zřízení okruhu ve čtvrti Playa de San Juan v roce 2009 došlo k přesměrování linky L4, jež přestala jezdit na konečnou Puerta del Mar a byla svedena k Mercadu. V úseku Puerta del Mar - Sangueta byla zavedena kyvadlová linka s označením 4L.

Vývoj po roce 2010

Konečná Mercado ležící při severním okraji centra města nebyla konečným cílem a stavba tunelu ve směru k železniční stanici pokračovala. Dne 18. června 2010 byla otevřena v pořadí již třetí podzemní stanice s názvem Luceros, která je od vlakového nádraží vzdálena pěšky zhruba 400 m a slouží jako ústřední hub tramvajové sítě.



Podzemní zastávka Mercado









Od 1. července 2013 byl ukončen provoz na úseku Puerta del Mar - Sangueta, a to kvůli nerentabilitosti, když průměrná obsazenost v roce 2012 na spoj činila 4 osoby. Mezi Sanguetou a La Marinou ovšem tramvaje nadále jezdí, ale bez cestujících, a to proto, že u zastávky La Marina byla v počátcích systému TRAM vybudována vozovna.



Benidorm

































EL MOLT HONORABLE PRESIDENT DE LA GENERALITAT

FRANCISCO CAMPS ORTIZ

INAUGURÓ LA PUESTA EN SERVICIO DEL TREN-TRAM
QUE UNE BENIDORM CON ALICANTE

SIENDO ALCALDE MANUEL PÉREZ FENOLL

MUNICIPIO DE BENIDORM













Dne 4. září 2013 došlo k otevření nové trati z Alicante do města San Vicente del Raspeig (má přes 50 000 obyvatel), které leží od Alicante severozápadním směrem, načež byla zavedena nová linka, a sice L2 Luceros - San Vicente del Raspeig (sdílený úsek s linkami L1, L3 a L4 má délku 1,6 km, nový 7,4 km). Tramvaje jedoucí ze směru San Vicente del Raspeig nemohou přejít na tramvajovou trať vedoucí do Benidormu, resp. čtvrti Playa de San Juan, přímo, protože koleje, které jsou do Alicante nataženy díky polooblouku ze severovýchodního směru, jsou nasměrovány jen ke konečné Luceros, tj. chybí kolejový trojúhelník. V případě potřeby vypravit tramvaj po dojetí do Alicante směrem na Benidorm či čtvrť Playa de San Juan je tedy nutné v Alicante změnit směr. V případě cesty ze San Vicente del Raspeig do vozovny La Marina je pak nutné měnit směr hned dvakrát.



Denia a motorové jednotky řady 2500







Deixeu eixir/Dejen salir













































Stanice Teulada











Roku 2007 bylo po dvouleté výstavbě a investici ve výši 29,5 mil. eur otevřeno hlavní zázemí systému TRAM o rozloze zhruba 65 tisíc m², a to v obci El Campello. K původním devíti tramvajím Vossloh přibývaly od roku 2007 další, které již ale vyráběl Bombardier. Ten jich dodal celkem 25 (řada 4200). Zázemí slouží i dieselovým vlakům, které se do roku 2014 opravovaly hlavně v La Marině.

Další rozšiřování?

Alicantský tramvajový systém se označuje jako tram-train, nicméně k souběžnému provozu vlaků a tramvají nedochází, byť motorové jednotky musí tramvajovou infrastrukturu využívat, aby mohly dorazit do svého zázemí v El Campello. Momentálně jsou v provozu čtyři linky, a sice L1 až L4, přičemž nejvyužívanější je linka L2, která spojuje konečnou Luceros s městem San Vicent del Rapseig (téměř 4 miliony cestujících v roce 2016). Právě otevření linky L2 vedlo k tomu, že se alicantský tramvajový systém stal tím největším ve Španělsku s délkou cca 33 km. Přeskočil Barcelonu, která má jen 29,2 km tratí. Třetí je momentálně Madrid s 27,5 km tratí.



Interiér tramvaje Vossloh řady 4100





Interiér tramvaje Bombardier řady 4200









Zastávka El Campello













Roku 2013 vygenerovala alicantská tramvaj „sekyru“ ve výši 27,7 mil. eur, roku 2014 21,9 mil. eur, roku 2015 24,3 mil. eur a loňského roku přes 20 mil. eur. Za 4 roky tedy v přepočtu více než 2,5 mld. Kč. Problém je v tom, že průměrné náklady na kilometr činí dle FGV necelých 13 eur, ale příjmy za km necelé 4 eura. Zdálo by se, že je provoz tzv. „na zavření“. Nicméně není a bude se dále rozšiřovat. A důvod? Sociální rentabilita. Dle indexu spokojenosti zákazníka zjišťovaného na základě dotazníků získala alicantská tramvaj v posledním šetření z roku 2016 známku 8,38/10. Poptávka po systému TRAM kontinuálně roste, nikdy od oficiálního otevření provozu v roce 2001 nespadla. Roku 2016 se tramvaj svezlo skoro 10,5 milionu cestujících.



Konečná zastávka Luceros s tramvají řady 4200









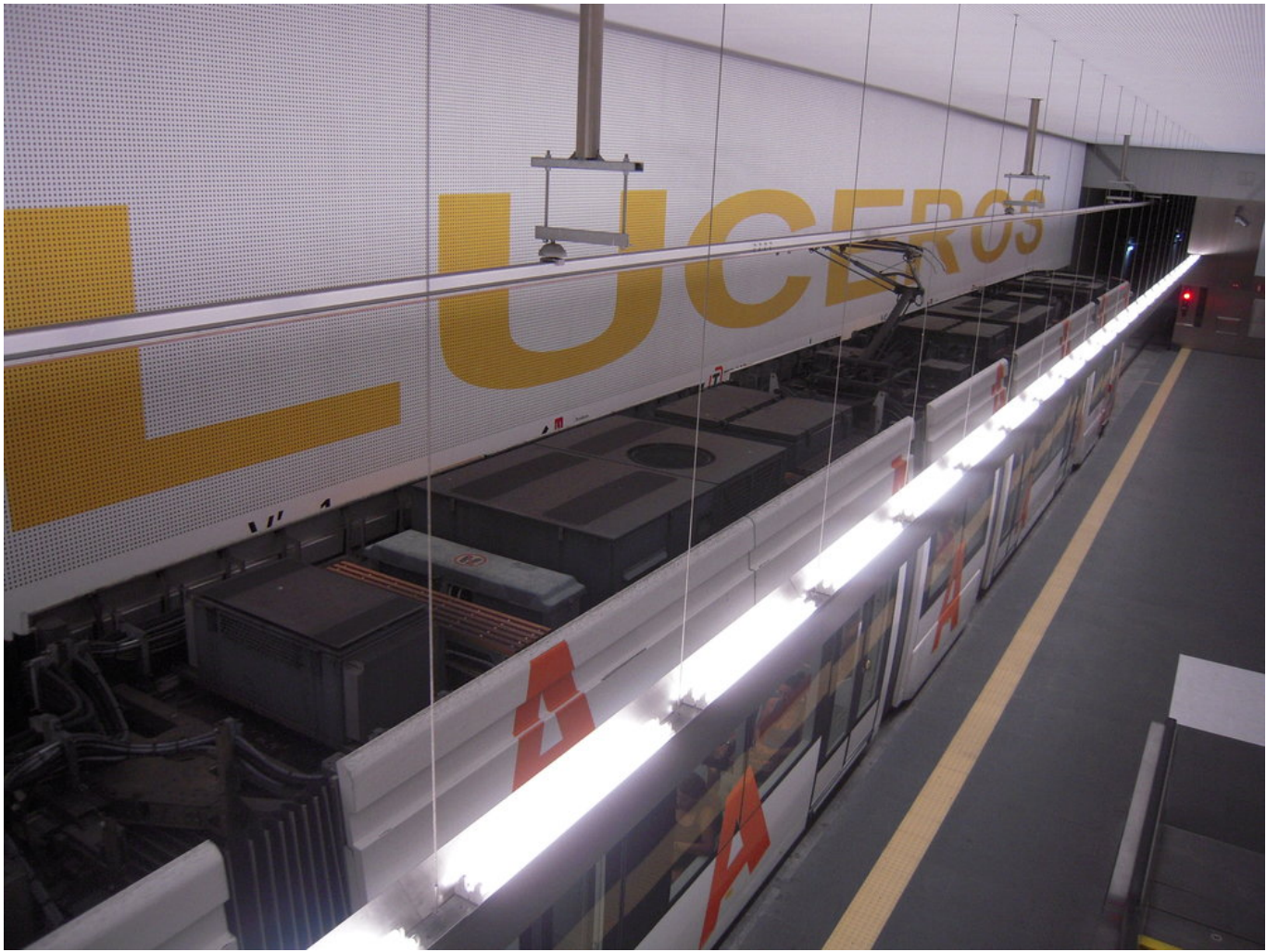
















Právě vysoká spokojenost s provozem tramvají vede místní činitele k tomu, aby v jejím rozšiřování pokračovali. A nebude to rozšiřování levné. Na lince L2 se má trať z konečné San Vicent del Raspeig prodloužit přes historické centrum po ulici Alicante a třídě Ancha de Castellar až k místní nemocnici. Dvě hlavní politické strany PP a PSOE se v tomto městě dohodly na tom, že tramvaj nemá „představovat urbanistickou bariéru“, a tak by měla být řešena bez vrchního trolejového vedení. Jako řešení se nabízí spodní přívod proudu, pro který ale není žádné z existujících vozidel uzpůsobeno. Jen účet za takovouto ani ne 2km trať má činit 28 milionů eur (cca 740 mil. Kč).

Dále by se měla tramvaj podívat z konečné Luceros přímo k vlakovému nádraží, což je plán již velmi starý. Téměř nezbytnou podmínkou pro to je, aby se železniční stanice celá přestavěla a zahloubila, což je zatím stále hudbou budoucnosti. Mimoto se plánuje prodloužení k alicantskému letišti podél pobřeží (viz vizualizaci), čímž by se opět vrátil život na úsek k Puertě del Mar, protože právě od něj by měly tramvaje k letišti jezdit. Stejně tak je v hledáčku místních politiků vnitřní linka v Benidormu, ale také zavedení tramvají až do 20 km vzdáleného města Elche (zřejmě přechodem na železniční trať).

Ani po letech diskusí a vypracovaných studiích se zatím nepodařilo pokročit v prodloužení tramvajové trati z Benidormu do města Altea (cca 24 tisíc obyvatel), které bylo v minulosti slibováno již opakovaně. Z Altey do Denie by se měly tramvaje také dostat, jenže dokud se neudělá první krok, nebudou moci tramvaje z Alicante do Denie jezdit. FGV nicméně postupně investuje do drážního tělesa i mezi Benidormem a Denií s tím, že všechny stavby musí být na příchod tramvají uzpůsobeny. Pokud by jednou tramvaje do Denie opravdu přijely, motorové soupravy by musely říci železniční

trati sbohem, a systém TRAM by se tak stal (v případě neuskutečněného sdíleného provozu do Elche) ryze tramvajovým.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Tramvajový provoz v Alicante se má rozšiřovat. Velkým dluhům navzdory](#)