

Zprovoznění vlakotramvaje v Cádizu se nadále odsouvá

11.09 2017 18:40, Redakce, Nezařazené

Před třemi týdny jsme čtenáře zavedli do Granady, kde jsme se podívali na peripetie se zprovozňováním tamního lehkého metra. Dnes zamíříme do Cádizu, který jsme v článku vzpomínali a ve kterém se pro změnu nedaří do provozu uvést ještě ambicióznější projekt: vlakotramvaj.

Město Cádiz mající dnes cca 120 tisíc obyvatel leží v jihozápadní části Španělska, v Andalusii. Jeho geografická poloha je ovšem neobvyklá. Cádiz byl vystavěn na Lvím ostrově (*Isla de León*), stejně jako ještě jedno další významné město, San Fernando (dnes mající necelých 100 tisíc obyvatel). Lví ostrov ale není od pevniny nijak daleko a je oddělen mělkým kanálem Svatého Petra (*Caño de Sancti Petri*); co je však zajímavější, je to, že obě dvě právě zmíněná města jsou od sebe oddělena úzkým písečným valem (*tombolo*), přičemž blíže pevnině je město San Fernando. Tento písečný val o délce cca 3 km není prakticky obydlen, vedou po něm pouze železnice a silnice, a teprve pak následuje město Cádiz. Tvar Lvího ostrova je ve výsledku velmi zvláštní (připomíná velký ostrov propojený s malým) a v jeho blízkosti se zformovala tzv. Cádizská zátoka (*Bahía de Cádiz*).

Obslužnost Lvího ostrova pozemní veřejnou dopravou byla v minulosti zajištěna nejen autobusy a vlaky, ale i tramvajemi a nakonec i trolejbusy. Nicméně tramvaje a poté i trolejbusy zmizely, a tak zátěž zůstala opět na bedrech autobusů a vlaků. Jenže i v oblasti Cádizské zátoky přišli na to, že toto pro hustě obydlenou oblast v 21. století stačit nebude a začali rýsovat novou tramvaj, která však měla částečně využívat i železniční infrastrukturu. A odtud projekt vlakotramvaje.

Počátky projektu nazvaného *Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz* neboli „Metropolitní tramvaj Cádizské zátoky“ je nutné hledat opět v předkrizovém období, kdy bylo ve Španělsku plánování velkých infrastrukturních akcí takřka na denním pořádku, což s ohledem na stavební boom, který tehdy ve Španělsku panoval (a který zdaleka nepřinesl jenom negativní výsledky, jak by se nejednou mohlo ze zpráv sdělovacích prostředků jevit), není překvapivé. Stejně jako u většiny jiných infrastrukturních projektů, které se začaly budovat na počátku světové hospodářské krize, ani tady se nejprve nepřipouštělo, že by mohlo dojít k velkým komplikacím, i když už v samotném Cádizu minulost opakovaně ukázala, že jedna věc je, co snese papír, a druhá věc, jaký je skutečný vývoj…

Síť vlakotramvaje byla navržena se dvěma linkami. První měla spojit Cádiz se San Fernandem a Chiclanou de la Frontera, což je město, které už leží na pevnině. Druhá linka měla spojit Cádiz přímo s pevninou, a to díky překlenutí Cádizské zátoky novým mostem, a končit až ve městě Jerez de la

Frontera. V obou případech by tramvaje jezdily po železniční infrastruktuře, když by využívaly tutéž trať Cádiz – Sevilla, avšak linky by se nepotkávaly, neboť by každá jezdila po jiném úseku této železniční trati.

Jako první začala být realizována 24km linka Cádiz – San Fernando – Chiclana de la Frontera, která získala č. 1. Prvních 10,3 km trasy linky č. 1 představuje železniční úsek, dalších 13,7 km San Fernanda do Chiclany je pak reprezentováno čistě tramvajovou tratí, na dvou městských úsecích řešenou v jednokolejné podobě. Na lince bylo rozhodnuto o zřízení 21 zastávek.

Při prezentaci projektu v roce 2008 bylo kromě špičkového intervalu 10 min (později upraveného na 15 min, jelikož by nedostačoval počet vozidel) slibováno, že se cestující mezi koncovými body přepraví za 30 minut (v jednom materiálu se uvádělo 28 minut), čemuž snad nevěřili ani samotní iniciátoři projektu, když jen mezi Cádizem a San Fernandem trvala cesta příměstským vlakem *cercanías*, který nejezdí do centra San Fernanda, minimálně 20 minut (dnes po rekonstrukci trati 17 minut) a kromě toho se v San Fernandu a Chiclaně de la Frontera počítalo s částečně jednokolejným vedením tramvajové trati. Na meziměstských úsecích se předpokládal provoz při max. rychlosti 100 km/h (méně než mohou *cercanías*), na městských 50 km/h a v pěších zónách pak jen 20 km/h. Projektovaná průměrná cestovní rychlost pak byla *„více než 30 km/h“*. Ze všech právě uvedených údajů je ale jasné, že by oněch 24 km nemohlo být za půl hodinu vlakotramvají zvládnuto, nicméně půl hodina zněla asi autorům projektu lépe než třeba reálných 45 minut.

Dlouho stavíme, ale ještě neotevíráme

Stavební práce na lince č. 1 byly zahájeny v roce 2006, na intenzitě ale nabraly na konci léta roku 2008, přičemž veřejnost byla ujišťována o tom, že se novým dopravním prostředkem sveze už roku 2010. Hodnota první linky byla k letošnímu lednu vyčíslena na 245 mil. eur (dnes asi 6,3 mld. Kč). Pomineme-li fakt, že se projekt oproti původnímu odhadu o něco prodražil, nepodařilo se dosud tuto linku otevřít a, stejně jako u Granady, ani tady nikdo neví, kdy se cestující dočkají komerčního provozu.

Zkušební provoz s vlakotramvajemi, které dodal v počtu 7 ks domácí výrobce CAF, byl zahájen až v listopadu 2014, avšak jen na tramvajovém úseku a ještě ne v celé jeho délce. Teprve letos na jaře se tramvaje rozjely po celém úseku San Fernando – Chiclana de la Frontera. Když už se všeobecně očekávalo, že konečně letos by mohl být zkušební provoz prodloužen i o železniční úsek Cádiz – San Fernando a následně spuštěn i provoz s cestujícími, oznámila Andaluská junta coby autor projektu, že s cestujícími se vlakotramvaje rozjedou nejdříve v roce 2018, *„pokud se nic nestane,“* přičemž tramvaje nebudou vozit cestující ani na úseku San Fernando – Chiclana de la Frontera. Cádizský delegát Junty, Fernando López Gil, k tomu na jaře t. r. uvedl, že navzdory připravenému harmonogramu do hry vstupují *„elementy, které je těžké předvídat.“* Bez bližších podrobností bylo odkazováno na složitý homologační proces, který se netýká pouze vozidel, ale i jednotlivých částí infrastruktury, přičemž nikdo neobjasnil, jak bude homologace vozidel na železniční trati, kde se kromě dálkových vlaků vyskytují i příměstské spoje *cercanías*, probíhat. Každopádně ještě v květnu 2017 nebylo hotové propojení tramvajové trati s železniční a začalo se na něm pracovat až v létě.

Provoz vlakotramvaje má zajišťovat státní železniční dopravce Renfe, který dal před nedávnem na vědomí, že provoz vlakotramvají až do Cádizu není do roku 2019 pravděpodobný. Jako kuriozitu uveďme, že železniční trať je vybavena polyvalentními pražci, které do budoucna umožní změnu rozchodu z iberského (1 668 mm) na normální (1 435 mm). Nicméně tramvajové úseky změnu rozchodu neumožňují, tudíž pokud se jednou, což se zatím nejeví jako reálné, rozchod na železniční

trati ze Sevilly do Cádizu změní, bude muset být celá tramvajová trať de facto vytrhána a postavena nová. Výhledově se počítá s prodloužením provozu vlakotramvají na území Cádizu, kde by se podívala dále do centra, tudíž i v Cádizu by byla čistě tramvajová trať. Tento plán ale není snadné prosadit, místa pro tramvaj není v Cádizu na rozdíl od minulosti, kdy se budovala síť *starých* tramvají, už tak mnoho.

Realizace linky č. 2 je zatím v nedohlednu, přestože se projekt snažila Andaluská junta před třemi lety oživit. Nový most Ústavy 1812 přes Cádizskou zátoku, mimochodem nejdelší ve Španělsku, byl pro provoz tramvají uzpůsoben, třebaže původní projekt s tramvajovými kolejemi nepočítal, nicméně nikdo neví, zda nakonec tramvaje někdy přivítá.



Železniční stanice Cádiz, kde by měla vlakotramvaj končit. Snímky pocházejí z roku 2009. (foto: autor)


renfe
Cádiz
Cádiz


4
5
5
renfe
renfe
renfe


renfe
renfe


Entrada


Vía 4
Vía 5
S 1 / 6


renfe
Trenhotel


vía
2
hora
tipo
destino
observaciones
renfe
5C1


Vía
1
Estación de Cádiz
renfe



Text: Vít Hinčica

Url: [Zprovoznění vlakotramvaje v Cádizu se nadále odsouvá]