

Siemens dodá tramvaje do Kodaně

15.02 2018 16:42, Redakce, Nezařazené

Dánsko se zamilovalo do tramvají. Poté, co byly v minulosti všechny místní tramvajové provozy zrušeny (celkem bychom zde nalezli v minulosti čtyři, budeme-li počítat i poněkud nezvyklou dráhu na ostrově Rømø), rozhodla se postupně tři města, že se k tramvajím opět vrátí. V jednom z nich se po průtazích tramvaje již rozjely. Jak jsme si prozradili během vánočních svátků, vrátily se tramvaje do města Aarhus. Návrat tramvají ale připravuje také Odense (to si podobně jako Aarhus vybralo vozidla od Stadleru) a také hlavní město Kodaň.

V Kodani bychom tramvaje v minulosti již rovněž nalezli. Začaly zde jezdit již v roce 1863, kdy byla do provozu uvedena první trasa koňky. Koňka se postupně rozšiřovala a její poslední trasa zanikla až v roce 1915, kdy už řadu let běžela náhrada koní v čele vozů za parní lokomotivy (od roku 1884) a později elektrické vozy. První elektrické tramvaje vyjely do provozu v roce 1897 a zajímavostí bylo, že šlo o vozy na baterie. Teprve od roku 1902 se začaly používat klasické tramvaje s elektrickým vrchním vedením. Na rozdíl od jiných (především) západních měst, která se v 60. letech od tramvají odkláněla, Kodaň se snažila jejich budoucnost zajistit. V letech 1960–66 si pořídila 100 nových moderních vozů od německého Düwagu, investice do infrastruktury se však zastavily. Předpokládalo se, že tramvaje zůstanou zachovány jen na páteřních trasách (s tím se počítalo ještě na počátku 60. let), v roce 1965 však byl tento plán revidován v neprospěch tramvají a k jejich náhradě mělo dojít již během deseti let. Nakonec to zvládla Kodaň ještě rychleji a už dne 22. 4. 1972 vyjely tramvaje ve městě naposledy, navzdory protestům obyvatel. Zánovní tramvaje byly odprodány do Egypta. Ten však nebyl schopen náklady na pořízení vozidel platit, a tak je dostal fakticky zadarmo v rámci pomoci rozvojovým zemím.

Veřejná doprava zůstala jen na bedrech autobusů a příměstské železnice. Metro, o němž se dlouho v Kodani hovořilo, bylo uvedeno do provozu až v roce 2002. Mezitím se čas od času objevily i návrhy na zavedení tramvají. Konkrétních rozměrů ale začal nápad na jejich návrat nabývat až v roce 2007. Tehdy se mj. uskutečnila anketa mezi obyvateli, při níž se 9 z 10 respondentů vyslovilo pro obnovení tramvají.

Následně vznikl projekt známý jako Hovedstadens Letbane, který má představovat moderní podobu tramvajové systému ve městě. Plán je ambiciózní a počítá s vytvořením několika tras, které by sloužily pro spojení mezi páteřními radiálními trasami příměstské železnice a metra. První etapa nicméně zahrnuje jen jednu linku, jež by měla spojit konečnou Lundtofte na severu města a Ishøj na jihozápadě dánské metropole. Její stavba byla několikrát odložena. Původní optimistické prognózy počítaly s tím, že by mohly tramvaje vyjet do ulic města už v roce 2016, později se mluvilo o roce 2020 a nyní se zdá být aktuální druhá polovina roku 2024. Délka první linky by měla být přibližně 28 km, špičkový interval by měl být 5 minut. V lednu 2018 byly vybrány společnosti, které by měly zajistit stavbu tramvajové tratě (stavebně je projekt rozdělen na 5 etap, které realizují tři firmy). Současně byly vybrány také společnosti, jež by měly zajišťovat provoz po dobu 15 let (Metro Service) a dodávky vozidel a infrastruktury. V tomto případě bylo ustanoveno konsorcium firem Siemens a Aarsleff Rail.

První jmenovaná by měla být zodpovědná mj. za dodávku vozidel. Těch by mělo být celkem 27, každé o délce 36,9 metrů. Jednat by se mělo o model Avenio, s nímž Siemens uspěl prozatím v Haagu, v Mnichově, v Brémách a v katarském Dauhá. Verze Avenio M (technicky od „klasického“ Avenia výrazně odlišná) nalezla uplatnění v Ulmu.

Libor Hinčica

Url: Siemens dodá tramvaje do Kodaně