

Tramvaje nahradily tramvaje

29.07 2019 16:32, Redakce, Nezařazené

Francouzské město Caen zahájilo slavnostně podruhé za sedmnáct let provoz na zbrusu novém systému tramvají. Zatímco původně byly provozovány ve městě tzv. tramvaje na pneumatikách, nyní se v ulicích města objevily klasické tramvajové vozy.

18. 11. 2002 byl v Caen velký den. Do provozu byl uveden systém tzv. tramvají na pneumatikách od Bombardieru. Tvrdilo se, že v porovnání s klasickými tramvajemi budou mít vozidla systému Bombardier GLT nižší náklady na provoz i výstavbu, praxe ale prokázala spíše opak. Kromě Nancy a Caen na nespolehlivou technologii již nikdo další nevsadil a přílišného rozšíření se nedočkala ani konkurenční verze od Translohru (dnes NTL s většinovým vlastníkem Alstomem), byť ta byla přece jen úspěšnější.

Vozidla Translohru i Bombardieru jsou s ohledem na užití pneumatik spíše trolejbusy než tramvaje. Výrazně blíže k tramvajím má koncepce Translohr (resp. NTL), kdy vozidla nevyjíždějí z vedené dráhy a nejsou vybavena volantem. I proto jsou legislativně za tramvaje ve Francii považovány. To řešení od Bombardieru předpokládalo vždy, že vozidla budou moci jezdit i mimo trasu vodicí kolejnice. Z tohoto důvodu byla vybavena volantem a legislativně byla vnímána jako trolejbus či autobus, takže byla vybavena i registrační značkou. V případě Nancy bylo použito napájecího systému trolejbusu, v případě Caen byl použit jen jeden trolejový drát a proud byl odebírán sběračem tramvajové konstrukce, jako druhý vodič pro uzavření obvodu byla použita vodicí kolejnice. Všeobecně ale byly systémy s vodicí kolejnicí „prodávány“ veřejnosti jako tramvaje či tramvaje na pneumatikách, bez ohledu na to, zda šlo o systém Translohr nebo Bombardier.

Problémy s provozem koncepce od Bombardieru se snažili oba provozovatelé řešit a s nimi po přechodnou dobu i výrobce, jenž se ale nakonec rozhodl podporu projektu tramvají na pneumatikách ukončit. To způsobilo oběma provozovatelům značné komplikace, které nakonec vedly až k rozhodnutí, že se oba existující systémy Bombardier GLT transformují na klasickou tramvaj. Jako první začalo s přechodem Caen, které na konci prosince 2017 provoz uzavřelo a začalo s přestavbou existujících linek na klasickou tramvaj.

Hotovo bylo v červenci 2019, o dva měsíce dříve, než se původně předpokládalo. Dne 27. 7. 2019 byl zahájen provoz najednou na celkem třech tramvajových linkách. Původně byly provozovány pouze dvě trasy, nově ale došlo v porovnání s dřívější sítí tramvají na pneumatikách ještě k vybudování jedné krátké odbočky v rámci centra města. Jinak jsou trasy tramvají v porovnání s dřívější technologií prakticky identické, zrušeny však byly smyčky a jako konečné slouží úvratě. Celková délka sítě je nyní 16,2 km (dříve 15,7 km). Původní plán z roku 2012 ovšem navrhoval, že by síť

tramvají mohla být ještě ambicióznější, od realizace dalších tratí ale bylo v roce 2014 upuštěno, načež byl představen redukovaný záměr, který v roce 2016 prošel ještě jednou dílčí redukcí (byť tentokrát šlo už jen o vypuštění další krátké odbočky v centrální části).

Pro provoz byla dodána vozidla Citadis řady X05 od Alstomu, a to v počtu 26 kusů. Každý z vozů má délku 33 m a je řešen jako obousměrný. Kapacita vozidla je 210 cestujících, kteří mohou využít mj. USB nabíječek v interiéru, které se ve francouzských tramvajích objevují vůbec poprvé. Tramvaje mohou zvládat stoupání až 8 %. Na výrobě vozidel se podílelo celkem 13 francouzských závodů Alstomu, vedoucí úlohu měl tradičně závod v La Rochelle. Výrobce s oblibou u novější generace vozidel prohlašuje, že až 95 % všech komponentů lze recyklovat.

Libor Hinčica

Url: Tramvaje nahradily tramvaje