

Alstom prodlouží tramvajový provoz v Rio de Janeiru

17.07 2022 19:54, Libor Hinčica, Tramvaje

Francouzský výrobce Alstom oznámil, že zajistí prodloužení tramvajového provozu v brazilském Rio de Janeiru. Nová trať o délce 700 m by měla napojit nový terminál autobusových linek BRT (*Bus Rapid Transit*) a využívat spodního přívodu elektrické energie (systém APS od Alstomu).

Tramvajový provoz v Riu byl do provozu uveden dne 5. 6. 2016. Stavba tramvajové tratě úzce souvisela s přípravami na olympijské hry, které se v létě 2016 v Riu konaly a které se staly dobrou záminkou pro výrazné zvelebení nemalé části města. Po zhruba měsíčním období, kdy byli cestující přepravováni zdarma v omezeném režimu a pouze na krátkém úseku se dvěma vozidly, byl od 12. 7. 2016 zahájen regulérní provoz v celé délce první tramvajové tratě (o délce 15 km), byť na části trasy se jezdilo ještě jednokolejně (druhá kolej byla uvedena do provozu až v červnu 2017).

Mezitím již běžely práce na stavbě druhé tramvajové tratě, která byla uvedena do provozu od 6. 2. 2017 (I. část), přičemž v celé plánované délce byla linka č. 2 uvedena do provozu od 2. 12. 2017. Ke zkompletování základní navržené sítě chyběl už jen jediný úsek – spojovací trať mezi linkami 1 a 2, na níž se počítalo s linkou číslo 3, která měla kromě oné nové spojnice využívat dříve postavených úseků. Na stavbě této trati se začalo pracovat počátkem roku 2018 a do provozu byla uvedena dne 26. 10. 2019. Pro provoz bylo (a je) k dispozici celkem 32 tramvají Alstom Citadis 402, z nichž pět bylo vyrobeno kompletně ve Francii a zbylých 27 v Brazílii ve městě Taubeté. V celé tramvajové síti nebylo použito standardní vrchní vedení, tedy s výjimkou vozovny. Tramvaje využívají buďto systém APS (spodní přívod proudu), anebo (na zhruba 20 % sítě) systém nabízený Alstomem pod zkratkou SRS, kdy tramvaje využívají elektrickou energii uloženou v superkondenzátorech s nabíjením vždy v zastávce (resp. po připojení k úseku se spodní napájecí kolejnici).



Méně okázalou část města prezentuje například tento snímek ze zkušebních jízd z roku 2017. Použití finančně nákladného systému APS (spodního přívodu proudu) v celé délce tramvajové sítě jistě pomáhá tomu, aby trolejové vedení příliš nehyzdilo obraz ulic… (foto: Alstom)

Po třech letech by se měla tramvajová síť v Riu dočkat dalšího rozšíření, byť nevelkého. Novostavba by měla mít délku pouhých 700 m, jsou však s ní spojena velká očekávání. Předpokládá se, že díky napojení BRT terminálu, u nějž vznikne čtyřkolejné tramvajové nádraží, by mělo dojít k navýšení počtu přepravených cestujících až o 40 %. Trať by měla odbočovat od zastávky Rodoviária, která je v současné době využívána linkami čísel 1 a 2 (jedná se momentálně o předposlední zastávku v západní části sítě, takže se očekává, že na nový krátký apendix bude jedna z těchto linek převedena). Stavba byla definitivně schválena v dubnu letošního roku a podle očekávání vyhrál zakázku na její realizaci Alstom, který by měl trať vystavět během 18 měsíců za částku 49,5 mil. € (cca 1,2 mld. Kč). Kromě nové tratě zahrnuje zakázka také úpravu měnírny, signalizaci a v úvodu zmíněný spodní přívod proudu (APS), který je v porovnání s klasickým řešením (vrchním napájením) výrazně dražší.

Nová konečná stanice se má stát zároveň základem pro další možný rozvoj tramvajové sítě. S ní má Rio de Janeiro velké plány. Počátkem července 2022 bylo oznámeno, že by město postupně rádo svůj autobusový BRT systém adaptovalo na tramvajový, přičemž návrh počítá s 251 km tramvajových tratí (což by z Ria udělalo největší tramvajový systém na světě). Realita záměru ale bude patrně mnohem střízlivější, byť dosavadní provoz tramvají se ukázal jako úspěšný a město se dalším možným rozvojem zabývá i nad rámec líbivých prohlášení. V červnu 2022 se dokonce začalo zajímat o možnost převzetí 40 tramvají CAF Urbos 3 z města Cauiabá, kde tramvaje nikdy nesvezly cestující a projekt provázaný s velkou korupční aférou byl po vleklých problémech odsunut k ledu.

Url: Alstom prodlouží tramvajový provoz v Rio de Janeiru