

Dánsko má svůj první ryzí BRT systém. S tříčlánkovými Urbiny

01.11 2023 20:16, Libor Hinčica, Autobusy

Od 23. 9. 2023 slouží veřejnosti v Aalborgu první dánský systém BRT (*Bus Rapid Transit*), jehož budování zabralo čtyři roky. Pro provoz na lince slouží 14 tříčlánkových elektrobusů Solaris Urbino 24 electric, jejichž dodávky byly zahájeny již počátkem letošního roku.

Přestože bychom i jinde v Dánském království nalezli autobusové linky, které využívají vyhrazených jízdních pruhů a jsou někdy marketingově označovány jako BRT či metrolinky (z nichž nejznámější je patrně kodaňská linka 5C), systém v Aalborgu je svým provedením v zemi královny Markéty II. vskutku jedinečný. Na své 11,3 km dlouhé trase s 22 zastávkami propojuje univerzitní areál s centrem a budovami nemocnice. Ve stavbě se nadále nachází cca 700 m dlouhý úsek zcela nové komunikace, která by měla autobusy dostat až do bezprostřední blízkosti univerzity (nynější konečná je přece jen od hlavních budov univerzity poněkud vzdálená).



Původně město usilovalo o tramvaj, pro níž již získalo i finanční prostředky. Nakonec však stát svou participaci na projektu stáhl. Po záměru tak zůstalo jen pár vizualizací. (zdroj: Aalborg facebook)

Aalborg, který bychom nalezli na severu Jutského poloostrova, dnes obývá okolo 212 000 obyvatel. BRT systém, jímž se dnes město tolik chlubí, přitom vznikl jako z nouze ctnost. Město totiž nemělo původně zájem o rychlé autobusy, ale o implementaci tramvají. Na jejich zavedení se začalo pracovat už před čtvrt stoletím – v roce 1998, kdy byly zahájeny práce na novém dopravním plánu města, do nějž byla tramvajová trať zanesena a v roce 2000 v navržené trase potvrzena i ze strany dánského ministerstva dopravy. Přípravné práce ovšem postupovaly velmi pozvolna, přesto se v roce 2015 zdálo, že zahájení stavby a dokončení projektu do roku 2021 už nestojí nic v cestě. Dánský parlament totiž schválil finanční podporu projektu a poskytnutí 830 mil. dánských korun (cca 2,75 mld. Kč) a město pokročilo v projektu natolik, že již bylo připraveno vypsání výběrového řízení na zhotovitele stavby. Ještě v září roku 2015 ale přišel šok. Po volbách se změnilo složení dánského parlamentu a nový ministr financí injekci pro tramvaje v Aalborgu prostřednictvím nového finančního zákona sprovodil ze světa. Vedení Aalborgu sice protestovalo, jenomže vyřečeným námitkám se sluchu na „cifrministerstvu“ nedostávalo, a to tak setrvalo na svém rozhodnutí.



Původně se ve vizualizacích i dalších materiálech objevovaly tříčlánkové vozy z produkce Van Hoolu. Nakonec však volba padla na vozidla Urbino 24 electric od Solarisu. (zdroj: Plusbus)

Nutno dodat, že nešlo o rozhodnutí neodůvodněné. Hlavním motivem ke stornování finanční participace státu na tramvajovém dobrodružství měly být neprůkazné benefity navržené tramvajové trati. Přestože ve městě s více než dvou set tisíci obyvateli může našinci otázka vhodnosti tramvaje připadat jako naprosto bezpředmětná, v Aalborgu si museli pro prokázání přínosů vypomáhat přifouknutými čísly o pozitivním dopadu na rozvoj města a regionu, která však vycházela z pouhých odhadů. Kritici projektu poukazovali na to, že využití veřejné dopravy v Aalborgu je ve skutečnosti poměrně slabé, což dokumentovali mj. tím, že se v Aalborgu nepoužívaly vůbec článkové autobusy – nejjednodušší cesta, jak navýšit přepravní kapacitu ve stávajícím systému, který měl vskutku silné přepravní vazby vykazovat jen na vybraných úsecích, a nadto jen po krátká časová pásma během dne.

Vedení města, které na projekt tramvají vyhradilo již alikvotní část financí, se rozhodlo novým

podmínkám přizpůsobit, a namísto tramvají přispěchalo už v prosinci 2015 s návrhem BRT systému. I ten se setkal s kritikou, přičemž centrální vláda, bez jejíž podpory se ambiciózní záměr nemohl ani tentokrát obejít, trvala na svém a nehodlala ani nyní na sever Dánska kohouty penězovodů povolit. Nakonec však jednání přece jen dospěla ke koncensu a v únoru 2017 se stát dle zpráv z médií zavázal, že Aalborgu poskytne na BRT projekt nazývaný jako „Plusbus“ 395 mil. DKK (cca 1,3 mld. Kč). Celkové náklady pak měly být vyčísleny na 539 mil. DKK (zhruba 1,78 mld. Kč). Oficiální stránky projektu ale hovoří (v cenách roku 2018) o celkové sumě pouze 510 mil. DKK, z toho měl státní příspěvek činit 250 mil. DKK, dalších 245 mil. DKK mělo přitéct z městského rozpočtu a 15 mil. DKK z prostředků regionu Severní Jutsko.



Testovací jízda tříčlánkového elektrobusu Urbino 24 electric v Aalborgu. (foto: Lars Horn, zdroj: Plusbus)

Výběrové řízení na stavbu bylo pojato jako vícekolové s tím, že budování bylo rozděleno do 14 etap, k nimž se řadilo ještě 10 dalších přidružených staveb tzv. přednádraží (tj. revitalizace větších veřejných prostranství u vybraných zastávek). V říjnu 2018 se kvalifikovalo šest zhotovitelů (Arkil Holding, Barslund, Gunnar Nielsen, MJ Eriksson, Munck Group, Podle Aarsleff), z nichž žádný nepřišel zkrátka, neboť v lednu 2019 podepsalo město smlouvu se všemi jmenovanými aktéry, kteří si tak stavbu mezi sebou rozdělili. Předpokládalo se, že stavební práce se uskuteční v letech 2019–2022. První slavnostní výkop se uskutečnil dne 4. 4. 2019.

Již v červenci se pak u první z budovaných zastávek objevila netradiční mozaiková dlaždice. Ta je uměleckým prvkem u všech 22 zastávek, který byl do záměru včleněn až dodatečně (nápad se údajně zrodil právě na slavnostním zahájení stavby). Návrh každé z dlaždic s motivem tříčlánkového autobusu či pamětihodnostmi města pochází od lokální umělkyně Pii Mortensenové, na samotném zhotovení se pak podílely děti z místní umělecké školy. Výroba a rozmisťování netradičních dlaždic se

pak opakovaně stávaly motivem tiskových komuniké, podobně se konalo hned několik slavností k zahájení různých etap výstavby. Celý záměr bylo zkrátka zapotřebí co nejlépe prodat veřejnosti, která musela tolerovat dlouhodobé uzavírky silnic a změnu jejich uspořádání, na oplátku jí byl ale slibován převratný systém hromadné dopravy a výrazné zlepšení vzhledu ulic (včetně cyklostezek, chodníků, veřejné zeleně, nových parkovacích míst atp.)



U všech zastávek se objevily speciální dlaždice s mozaikou, kterou navrhla místní umělkyně a poskládaly děti z umělecké školy. (foto: Plusbus)

V ojedinělých případech byly původní plány revidovány a ustoupilo se od toho, aby budoucí autobusová BRT linka (šlo fakticky o úpravu trasy stávající linky č. 2, jejíž číslo BRT spoje od září 2023 nakonec i převzaly) využívala jen vyhrazených jízdních pruhů, neboť v některých případech se jednalo o poněkud brutální zásah do stávajícího prostorového uspořádání ulic. V části úseků tak zůstaly silnice sdíleny s automobily, v jiných byly automobily vyhnány do okolních ulic a dvojici jízdních pruhů pro sebe získaly jen autobusy, většina trasy je ale tak jako tak řešena formou čtyřproudé komunikace, kdy dva pruhy mají pro sebe autobusy, což vytvořilo vskutku široké asfaltovo-betonové řeky.

Přestože v době podpisu smlouvy se zhotoviteli se město chlubilo tím, že vybralo spolehlivé partnery mající bohaté zkušenosti i finanční možnosti pro krytí tak rozsáhlého stavebního díla, jakým byla bezmála 12km trať „Plusbusu“, v listopadu 2021 přišlo oznámení, že společnost Barslund A/S zodpovědná za stavbu dvojice úseků skončila v konkurzu. Stavební práce se okamžitě zastavily a znovu mohly být obnoveny po dohodě se správcem konkurzní podstaty až od 14. 3. 2022. To poněkud oddálilo termín dokončení celé stavby, do níž kupodivu příliš nezasáhla omezení způsobená

Covidem-19. Termín dokončení celého díla do konce roku 2022 se nicméně ukázal tak jako tak nereálný a stavba se protáhla ještě hluboko do roku 2023. Teprve od 23. 9. 2023 mohl být zahájen provoz na upravené trase linky číslo 2 s nově dodanými tříčlánkovými elektrobusy.



Pro provoz se od počátku počítalo s 24m elektrobusy. Po spuštění provozu BRT se s nasazením delších vozidel počet spojů na lince číslo 2 zmenšil. Špičkový interval je 7,5 minuty, dříve byl kratší. (foto: Lars Horn, zdroj: Plusbus)

Městskou dopravu ve městě převzal na základě vítězství v tendru z listopadu 2021 dopravce Tide Bus Danmark, který se zavázal pořídit celkem 121 nových autobusů. Mezi nimi bylo i 14 tříčlánkových elektrobusů, které si Tide Bus Danmark objednal u španělsko-polského Solarisu. Pro ten se tak jednalo o první úspěch s jeho tříčlánkovými vozidly (resp. s nejbližším plánovaným termínem dodání), přičemž je s podivem, že s výjimkou úvodní zprávy o vítězství v tendru se později Solaris své novince nijak blíže nevěnoval. Takřka bez povšimnutí tak byly zahájeny i dodávky vozidel, jež se uskutečnily v únoru 2023, kdy do města dorazilo prvních pět kusů, jež od března zahájily zkušební provoz bez cestujících na východě města (na dlouhé ulici Tranholmvej), kde bylo možné s vozidly bez obtíží manévrovat. V neděli 12. 3. 2023 se uskutečnila první zkušební jízda i centru Aalborgu v rámci vybudovaného vyhrazeného pruhu pro autobusy, posléze se zkoušky průjezdnosti dle potřeby v různých částech budoucí BRT trasy opakovaly.

Ve dnech 3., 10. a 17. 9. 2023 bylo poprvé možné se svézt autobusy v celé trase BRT linky číslo 2, a to v rámci zkušebního provozu s cestujícími, kterého se však neúčastnily jen tříčlánkové elektrobusy (z nichž každý veze na palubě zhruba 700 kWh elektrické energie uložené v bateriích, jež se mají dobíjet výhradně v garážích dopravce), ale i běžné městské autobusy. Pravidelný provoz byl zahájen, jak již opakovaně zaznělo, dne 23. 9. 2023, přičemž první den v provozu bylo svezení autobusem zdarma. Od tohoto data je možné do všech autobusů v Aalborgu (linek čísel 1–19) nastupovat všemi dveřmi, při cestě BRT linkou je nutné si koupit předem jízdenku z automatu na zastávce, anebo prostřednictvím aplikace (nákup jízdenek ve vozidle u řidiče není možný).

Provoz autobusů je po většinu dne zajištěn v 7,5minutových intervalech, v okrajových částech dnech

se ale prodlužuje na 15 minut a v brzkých ranních hodinách nejezdí autobusy vůbec. Navzdory vzletným slovům o navýšení kvality cestování je nutno říci, že Aalborg netrpěl dopravními kongescemi v rozsahu, které by mu veřejnou dopravu výrazně zpomalovaly, a již dříve znalo město i preferenci městských autobusů na křižovatkách. Výsledkem je, že investice, která se nakonec měla vyšplhal k 600 mil. DKK (zhruba 1,98 mld. Kč), přinesla zrychlení linky číslo 2 o pouhé dvě minuty. Publikovány prozatím nebyly žádné údaje stran počtu přepravených cestujících. Prognózy samozřejmě ukazují, že BRT linka přiláká nové cestující a dojde k výraznému navýšení počtu přepravených pasažérů (uvádí se, že by ve výhledu mělo jít o cca 4 mil. cestujících ročně). Zkušenosti z nedávno otevřených tramvajových provozů v Aarhusu a Odense prozatím ukazují, že obdobné odhady byly v minulosti nekriticky nafukovány – Aarhus například počítal s tím, že bude ročně přepravovat tramvajemi okolo 9 mil. cestujících, ale realitou za rok 2022 bylo jen necelých 5,5 mil. Na obdobném čísle skončí letos zřejmě i počet přepravených pasažérů v tramvajích v Odense, které si stanovilo ještě ambicióznější cíl 9,8 mil. cestujících. Na výsledky z Aalborgu, kde je provoz stále považován formálně za zkušební, si ale budeme muset ještě počkat.

Url: Dánsko má svůj první ryzí BRT systém. S tříčlánkovými Urbiny