

Edmonton se dočkal návratu tramvají

08.11 2023 19:05, Libor Hinčica, Tramvaje

Edmonton, hlavní město kanadského státu Alberta, v němž dnes žije necelý jeden milion obyvatel, uvedl do provozu dne 4. 11. 2023 se značným zpožděním linku *„Valley Line“*¸ která je součástí místního systému kolejové dopravy ETS (*Edmonton Light Rail Transit*), jenž je v současné době tvořen trojicí tratí. Zatímco starší úseky ETS nazývané „Capital Line“ (první část uvedena do provozu v roce 1978) a „Metro Line“ (zde došlo ke zprovoznění v roce 2015) jsou pojaty jako městské rychlodráhy zcela segregované od okolního provozu (včetně zahloubených úseků) a využívají vozidla obdobná německým Stadtbahnům či metrům (ostatně všechny vozy dodával v minulosti pro tyto dvě linky Siemens), nová trasa Valley Line o délce 13,1 km je již částečně vedena v jedné úrovni se silnicemi a využívá moderní nízkopodlažní vozidla tramvajové konstrukce, která do města dodal místní závod Alstomu (původně Bombardieru).

Edmonton se začal rozrůstat kolem původní vojenské pevnosti z roku 1795 až na sklonku 19. století. Ještě v roce 1878 měl jen 148 obyvatel, avšak o pouhých 30 let později – v roce 1908 šlo už o 18 500 trvale bydlících občanů. V témže roce začaly ve městě sloužit také místní tramvaje, jejichž provozovatelem byla společnost *Edmonton Radial Railway* (ERR). Pro provoz na první lince bylo pořízeno jen šest vozů, následně však probíhaly s růstem města a dalších tratí každoročně další dodávky až do roku 1914, kdy byl slibný rozvoj zastaven v důsledku vypuknutí první světové války, jíž se Kanada coby tehdejší britské dominium aktivně účastnila. V roce 1914 mělo město k dispozici 81 tramvají pro osobní dopravu.

Maximálního rozsahu dosáhla síť v roce 1920, kdy bylo v provozu šest linek o celkové délce 90,4 km. Nejvyšší počet cestujících byl přepraven v roce 1929, kdy mělo město již přes 74 tisíc obyvatel. V uvedeném roce mělo služeb tramvají využít 14,1 mil. pasažérů, avšak počet vozů se už od roku 1914 nijak nenavyšoval a provoz, jenž byl významně přiškrcen na investicích v průběhu Velké války, se musel nadále spokojit s oněmi osmi desítkami vozů. Teprve v roce 1930 byly nakoupeny nové tramvaje, jenomže pouze v počtu pěti kusů.



Dne 5. 2. 2021 Alstom oznámil, že do Edmontonu dodal poslední z 26 objednaných vozů. První byl do města převezen už 27. 7. 2018 a jak je z fotografie zřejmé, usazoval se na vozech po dlouhou dobu jenom prach. (foto: Alstom)

Vysoké počty přepravených cestujících paradoxně negenerovaly adekvátní příjmy. Tarifní politika pracovala s jednotnou výši jízdného, jenomže většina tratí představovala dlouhé linky, kdy lidé přejížděli z jedné strany města na druhou. Obrat pasažérů ve vozidlech tak byl minimální a vybrané peníze z jízdného sotva postačovaly na krytí provozních výdajů. Změnit či navýšit tarif si však město netroufalo, zvlášť ne poté, co do Kanady dorazila po roce 1930 lavina hospodářské krize. Namísto tramvají hodlalo město využívat levnějších dopravních prostředků, zejména trolejbusů, jejichž provoz byl zahájen v roce 1939, a autobusů.

Rychlejší likvidaci tramvajového provozu patrně zabránila jen další válka, tentokrát ta, jíž dnes říkáme druhá světová. Edmonton hrál ve válečném hospodářství důležitou úlohu, mimo jiné šlo o jednu ze zastávek leteckého mostu, který zajišťoval pomoc Sovětskému svazu z USA. Tramvaje naposledy získaly významnou roli v přepravě pracujících směrem k letišti, jež zaměstnávalo za války tisíce lidí. Po válce se ovšem proces likvidace tramvajové sítě urychlil a již 1. 9. 1951 vyjely tramvaje naposledy. Z původního tramvajového provozu jsou dnes v Edmontonu provozovány historické tramvaje na dvou městských nostalgických linkách, z nichž ta první zahájila provoz v roce 1979 a má délku tří kilometrů, druhá je pouze kilometrová.

Systém veřejné dopravy postavený na platformě kolejové dopravy se znovu vrátil do ulic Edmontonu

až v roce 1979 s otevřením první části linky *Capital Line* pod hlavičkou *Edmonton Light Rail Transit* (ETS). Zde provozovaná vozidla byla odvozená od souprav metra pro německý Frankfurt. Nyní zprovozněná linka *Valley Line* je – ač rovněž součást systému ETS – oproti tomu pojata mnohem více jako tramvajová, byť i na její trase bychom nalezli tunelové úseky a vedení na zcela samostatném tělese. Edmonton rozhodl o výstavbě linky za využití nízkopodlažních vozidel již v roce 2009, samotná stavba byla zahájena v roce 2016 s tím, že se předpokládalo dokončení do roku 2020. Celkové náklady první etapy výstavby počítající se 13,1 km dvoukolejné tratě s 11 zastávkami byly vyčísleny na 1,8 mld. kanadských dolarů (cca 30 mld. Kč), o jejichž placení se podělily centrální vláda (400 mil. C$), stát Alberta (600 mil. C$) a samotné město Edmonton (800 mil. C$).



Vyvýšené úseky stály za dlouhým odkladem dokončení stavby. Na pilířích se totiž objevily praskliny způsobené nedostatečnou výztuží. (zdroj: Wikipedia.org, foto: Jason Woodhead)

Stavba byla svěřena konsorciu *TransEd Partners*, celý projekt byl řešen v režimu PPP (*Private-Public Partnership*), přičemž kontrakt počítal vedle projektování a výstavby i se zajištěním 30letého provozování dráhy a její údržby. Součástí uvedeného konsorcia byla vedle firem Bechtel, EllisDonn, Fengate i společnost Bombardier, kterou stihl v mezičase pohltit francouzský Alstom, jenž závazky Bombardieru v projektu přebral. Bombardier, resp. později Alstom, byl mj. zodpovědný za dodávku vozidel, kterých bylo pořízeno v podobě modelu Flexity celkem 26. Výroba vozidel proběhla v závodě ve městě Kingston v Ontariu v letech 2018 až 2021. Kromě toho zajistil výrobce tramvají i vybavení vozovny, napájecí systém (včetně trolejového vedení) a kompletní signalizační a komunikační systém. Celková hodnota zakázky pro Bombardier/Alstom v době podpisu činila 247 mil. € (cca 6,2 mld. Kč).

Už v polovině roku 2019 bylo zřejmé, že se stavbu nepodaří dokončit v plánovaném termínu do konce roku 2020, jak bylo původně předpokládáno. Důvody pro posun předání díla byly nalezeny různé – dlouhotrvající deště v roce 2019, komplikace při likvidaci obřího betonového základu u jednoho z mostů atp. Posun byl nejprve avizován na rok 2021, poté na konec roku 2021, následně (již v souvislosti s pandemií Covidu-19) na první čtvrtletí 2022, dále na července 2022, a poté až na rok 2023, když kontrola stavby v srpnu 2022 prokázala, že na 30 z 45 pilířů vyvýšené estakády (ano, nejen pod zemí, ale i nad ní je část tratě vedena) jsou praskliny ohrožující bezpečnost provozu. Hodit

jejich vznik na fyzikální vlastnosti (tepelnou roztažnost) se nepodařilo, naopak vyplavalo na povrch, že zhotovitel stavby nepoužil v rámci úspor dostatečnou výztuž. Všechny pilíře bylo tedy nutno dodatečně opravit a podepřít, takže testovací jízdy na celé délce trati mohly být zahájeny až od 3. 1. 2023 (předtím se už nicméně jezdilo na těch úsecích, které jsou vedeny mimo estakády).

Dokončení stavby se mezitím natahovalo, přičemž šlendriánství ještě nebyl konec. Sama společnost *TransEd Partners* dne 26. 6. 2023 přišla s oznámením, že musí vyměnit 140 km (!) kabelů signalizačního zařízení, protože stihlo v mezičase zoxidovat. Výměna probíhala převážně v noci, aby nebyl narušován proces zkušebních jízd. Slíbený termín dokončení na konci srpna 2023 se ukázal jako nereálný, a tak teprve 24. 10. 2023 mohlo město oznámit, že zahájí od 4. 11. 2023 provoz na trati. K tomu skutečně prvním odjezdem v 5:15 ráno ze zastávky Mill Woods došlo. Provoz přesto nebyl zahájen v plném rozsahu. Původně se počítalo s tím, že tramvajové vlaky budou ve špičkách jezdit každých 5 minut, současný špičkový interval je však dvojnásobný. Město si tím ponechává prostor pro případné ladění dalších nedostatků. Předpokládá se, že po plném spuštění bude denně cestovat linkou *Valley Line* okolo 30 000 cestujících.

Doplňme, že ve stavbě je již i návazný 17km úsek západním směrem, jehož otevření se očekává v roce 2028. Pro tuto trať by měla vozidla dodat korejská firmy Hyundai Rotem, a to v počtu 40 ks.

Url: Edmonton se dočkal návratu tramvají