

Konec klasického Stadtbahnu v Utrechtu

28.06 2020 19:04, Libor Hinčica, Tramvaje

Nizozemský Utrecht za pár dní ukončí provoz svého systému rychlých tramvají, tzv. Stadtbahnu (Utrechtse sneltram), v původním pojetí. Namísto vozidel uzpůsobených pro provoz v síti s vysokými nástupišti se ve městě budou v budoucnu prohánět klasické nízkopodlažní tramvaje.

Utrecht měl vlastní tramvajovou síť mezi léty 1889–1939, mimoto existovala až do roku 1949 ještě meziměstská tramvajová trať do Zeistu. S budováním rozsáhlých obytných celků v oblasti Nieuwegein se začalo uvažovat také o možnosti napojení na samotný střed Utrechtu kapacitním dopravním prostředkem. V úvahu přicházelo využití železnice, výstavba meziměstské trolejbusové linky a rychlé tramvaje (tzv. Stadtbahnu) německého vzoru. Právě poslední varianta byla vybrána jako vítězná s tím, že od 17. 12. 1983 byly do provozu uvedeny do provozu první dvě linky čísel 100 a 101 (z nichž druhá jmenovaná se v roce 1985 dočkala prodloužení a v 90. letech byly linky přečíslovány na čísla 60 a 61). Trať byla vybudovaná z větší části na otevřeném svršku segregovaném od zbytku dopravy. Nástupiště byla vyhotovena ve zvýšeném provedení tak, aby byl do vozů zajištěn nízkopodlažní přístup.

Dvoučlánkové vozy na trojici podvozků v celkovém počtu 27 kusů dodala švýcarská firma SIG. V letech 2000 a 2001 byly všechny celkově modernizovány. Zajímavostí byl provoz 25 ex-vídeňských vozů (15 motorových typu E_6 a 10 vlečných typu c_6), které byly v provozu jen v letech 2010–2014. Vozidla převzatá z vídeňské linky U6 pomáhala zajišťovat provoz v době provádění vyšších stupňů oprav utrechtských vozů výrobce SIG, načež byly předány do polského Krakova.



Pětičlánkový vůz CAF Urbos 100 pro linku číslo 22. Na trase Stadtbahnu budoi jezdit sedmičlánkové vozy. (zdroj: Wikipedia.org)

V roce 2012 byl schválen záměr napojení utrechtské univerzity na novostavbu tramvajové trati, která ale měla být pojata již jako klasická tramvaj s nízkopodlažními vozidly. První úsek byl do provozu uveden se zhruba ročním zpožděním dne 14. 12. 2019. Nová linka číslo 22 nahradila stávající autobusovou linku číslo 12 (přezdívanou sardinkový autobus) a pro provoz na ní byly pořízeny tramvaje CAF Urbos 100 v pětičlánkovém provedení (o délce 33 m), které byly objednány v roce 2015 a dodány v letech 2017 a 2018. V roce 2017 poté bylo objednáno dalších 22 vozů v sedmičlánkovém provedení o délce 41,19 m, které už byly určeny pro provoz na linkách čísel 60 a 61, tedy na původních linkách Stadtbahnu. Tramvaje jsou uzpůsobeny pro možnost spojení do dvouvozových souprav, a to i s dříve dodanými pětičlánkovými vozy.

Dne 29. 5. 2020 byl zastaven provoz na úseku Nieuwegein Centrum a IJsselsein/Niewegein Zuid, od 3. 7. 2020 bude zastaven provoz i na poslední části původní trasy Utrecht – Westraven. Důvodem jsou stavební práce, jejichž účelem je přizpůsobit trať nově dodaným nízkopodlažním vozidlům, což se projeví zejména likvidací vyvýšených nástupišť. Tramvajová trať tak dostane punc běžného – byť rychlodrážního – provozu. Z původních 27 vozů SIG zůstalo v provozu ještě 24 vozů. Všechny mají být vyřazeny a sešrotovány, až na jednu výjimku, kterou má představovat historický vůz. Kde ale bude v budoucnu nasazován, není úplně jasné. Nové tramvaje CAF Urbos 100 jsou totiž také užší – mají pouze 2 305 mm, zatímco v případě vozů SIG šlo o 2 650 mm. Nástupiště přitom budou uzpůsobena již užší vozové skříni nových tramvají. Vozy SIG navíc neměly výklopné schůdky (všechna nástupiště byla vyvýšena).

Obnovení provozu na celé trati užívané linkami 60 a 61 bylo původně plánováno na září 2020. Vzhledem ke krizi způsobené koronavirem se počítá s tím, že budou práce minimálně o měsíc prodlouženy. K dispozici navíc momentálně nejsou ani všechna nová vozidla CAF Urbos 100, neboť

závod španělského výrobce CAF byl přechodnou dobu – rovněž kvůli čínskému viru – uzavřen.

Url: Konec klasického Stadtbahnu v Utrechtu