

Londýnské tramvaje mají 20 let

18.07 2020 18:38, Libor Hinčica, Tramvaje

Poněkud ve stínu francouzské tramvajové renesance zůstává ta, jež se odehrála na Britských ostrovech, kde před rokem 1992 přežíval pouze jediný systém v Blackpoolu. Obnovy tramvajové dopravy se mezi jinými dočkal také Londýn, který svůj původní tramvajový provoz zrušil v roce 1952. Provoz na první novodobé lince byl zahájen před 20 lety, přesněji dne 10. 5. 2000.

Tramvaje začaly sloužit v londýnských ulicích již v roce 1861 a jejich síť se s ohledem na význam města povážlivě rozrůstala. Od roku 1901 se začalo s postupnou elektrifikací, která byla dokončena před první světovou válkou. Síť nabyla skutečně obřích rozměrů – statistika z roku 1931 hovoří o 555 km tratí. Vzápětí však došlo k rozhodnutí nahradit tramvaje tehdy moderními trolejbusy, což se podařilo ještě do roku 1940 prakticky u celé poloviny sítě. Válka pak likvidaci tramvají poněkud oddálila, po jejím skončení se však načatá práce znovu rozeběhla a 6. 7. 1952 se místní obyvatelé s tramvajemi svezli naposledy.



Původní provedení vozu Flexity Swift (CR4000) na lince do Wimbledonu v roce 2000. (zdroj: Wikipedia.org)

Na počátku 90. let se však o tramvajích pro Londýn začalo opět hovořit. Nešlo ale o záměr napojit jimi oblasti v centru, ale o vytvoření spojnic na samotném jižním okraji Londýna. Základem se mělo stát těleso železniční trati West Croydon – Wimbledon, která byla postavena již v roce 1855, a dále část železniční trati Mid-Kent Railway z roku 1862. O jejich možné konverzi na tramvajový provoz se hovořilo prokazatelně již v roce 1962, reálných obrysů začal plán nabývat až v 80. let. První studie byly zpracovány v roce 1986 a v roce 1991 již probíhaly veřejné konzultace projektu, jenž později vstoupil ve známost jako Croydon Tramlink. Bylo rozhodnuto, že tramvajový systém bude postaven na klíč, jak bylo v té době obvyklé také pro jiná města, jež už na návratu tramvají pracovala. Jelikož však v těchto městech pokaždé stavěl tramvajový systém jiný zhotovitel, byla přenositelnost zkušeností pro londýnský projekt v podstatě minimální.

O stavbu trati a její provozování (na 99 let) v rámci projektu PPP (*Private Public Partneship*) se ucházela řada subjektů. Do finální fáze hodnocení nabídek se v roce 1995 probojovala jen čtveřice, z nichž bylo v roce 1996 vybráno konsorcium Tramtrack Croydon Ltd (členy konsorcia byli: CentreWest, Royal Bank of Scotland, Sir Robert McAlpine, Amey a Bombardier Transportation). Práce byly zahájeny v lednu 1997, kdy také došlo k zastavení provozu na původní železniční trati Wimbledon – West Croydon (druhá železniční trať na úseku Addiscombe – Elmers End následovala

31. 5. 1997). Už v září 1998 byl pro tramvajový provoz dodán první vůz typového označení CR4000 z produkce Bombardieru (z rodiny Flexity Swift), nicméně k dokončení stavby chyběl ještě pořádný kus cesty. Původně předpokládaný termín otevření tramvajové trati byl v listopadu 1999, tento optimistický plán se ale nepodařilo naplnit a stavba se dostala do půlročního skluzu (v roce 1999 se alespoň uskutečnily první zkušební jízdy).

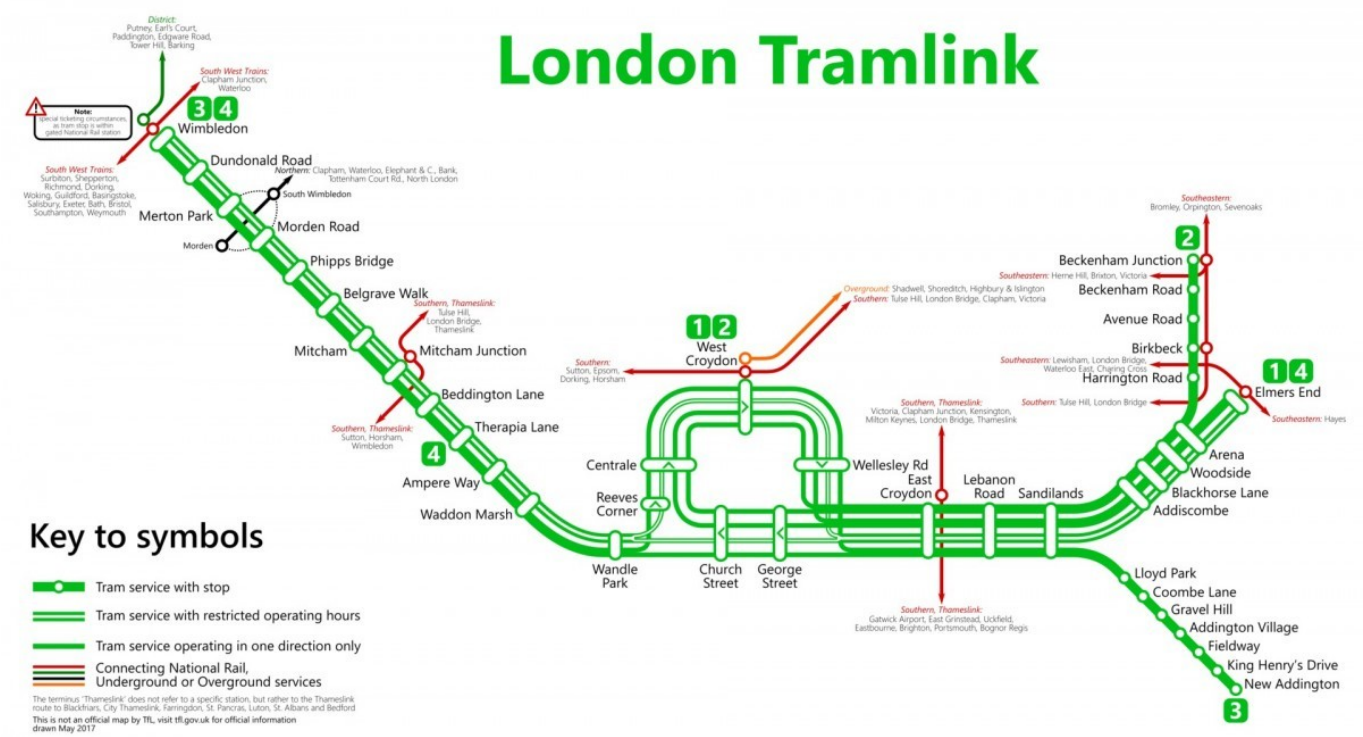


Snímek vozu Bombardier CR4000 z roku 2007 ještě v původním barevném schématu. (zdroj: Wikipedia.org)

Slavnostní otevření se konalo až 10. 5. 2000. Zvláštním hostem na něm byl pan Fred Roberts, který byl pamětníkem původního tramvajového provozu v Croydonu a jedním z řidičů posledních místních tramvají, které vyklidily pozice v této městské části v roce 1951. První otevřená linka nesla číslo 3 a spojovala tehdy Croydon s konečnou New Addington. Velmi rychle došlo ke zprovoznění také dalších větví, a sice odbočky na konečnou Beckenham Junction (linka číslo 2; 23. 5. 2000) a k prodloužení opačným až do Wimbledonu (29. 5. 2000; společně s prodloužením krátké odbočky na Elmers End, přičemž tato linka získala číslo 1). Ve Wimbledonu vznikl důležitý přestupní uzel s ohledem na napojení na stanici metra. Ještě v témže roce – 5. 12. 2000 – se tramvají poprvé svezl také člen britské královské rodiny, konkrétně princ Charles.

Tramvaje přinesly občanům této části Londýna obrovskou změnu. Oproti dříve provozovaným vlakům byly výrazně rychlejší, totéž pochopitelně platilo také při srovnání s autobusy. Jízdní doba na relaci do New Addingtonu klesla ze 45 minut na 19 minut. Po roce provozu se ukázalo, že sázka na tramvaje byla rozhodně správná. Provoz postavený na 24 vozidlech CR4000 zvládl během roku přepravit 15 mil. cestujících. Takový raketový nástup se nepodařil žádnému z britských měst, které se k tramvajím rozhodlo vrátit. Brzy se zrodila celá řada úvah o možném rozšíření tramvajové sítě, přičemž některé plány byly velmi ambiciózní. Přes úspěch, který tramvaje měly, se ale k rozšiřování

provozu už bohužel nikdo neodhodlal (zásadní změnou se stalo jen zdvoukolejnění jednoho z úseků v roce 2012, přičemž délka tohoto úseku byla necelý jeden kilometr).



Plán tramvajové sítě v Londýně. (zdroj: Wikipedia.org)

V roce 2008 byl provoz převeden do městské správy (pod Transport for London), když došlo ke koupi od konsorcia Tramtrack Croydon Ltd. za přibližně 98 mil. liber. S tím současně odpadl také název „Croydon“ z názvu systému, který tak napříště již nesl jen jednoduché jméno Tramlink. Současně se změnilo také barevné provedení vozidel a veškerých materiálů, ukazatelů atp. Původní červeno-bílou kombinaci nahradila zelená, modrá a bílá. S ohledem na rostoucí provoz a blížící se olympiádu v Londýně byly objednány první nové tramvaje. Šest vozů Variobahn dodal v letech 2011 a 2012 švýcarský Stadler. Aby společnost stihla našponované termíny (k objednávce došlo v srpnu 2011), pomohla si tím, že minimálně 3 vozy fakticky odebrala ze zakázky pro norský Bergen, kterému pak díky časové rezervě mohla včas vyrobit vozy náhradní.

V srpnu 2011, došlo také k nepokojům v Croydonu, které se rozšířily po řadě anglických měst v důsledku údajné policejní brutality, která se měla projevit zastřelením jistého Marka Duggena policistou. Smrt se stala záminkou pro rozsáhlé rabování, vypalování domů a ničení veřejného i soukromého majetku, což dopadlo i na londýnské tramvaje, které v důsledku nepokojů a následných oprav dva měsíce nejezdily.



Setkání vozů Bombardier a Stadler na tramvajové trati v Londýně. (foto: Martin Grussmann)

V roce 2013 bylo u Stadleru objednáno dalších 6 vozů Variobahn, které byly dodány v letech 2014 až 2016, čímž počet tramvají stoupl na 36 vozů. Tento početní stav ale trval pouze 5 dnů. Po vážné nehodě dne 9. 11. 2016, při níž došlo k převrácení jednoho z vozů CR4000 (ev. č. 2551) poblíž zastávky Sandilands a úmrtí sedmi lidí, klesl počet vozů na 35, což je stav, který platí doposud. Ve špičce je vypravováno 31 vozidel, takže provozní záloha není nijak velká.

Tramvajová síť v Londýně má dnes délku 28 km. Koncipována je jako rychlodrážní (max. 70 km/h) normálněrozchodný systém vedený z větší části na samostatném tělese, přičemž nadále zůstaly zachovány některé jednokolejné úseky. V současné době je v síti 39 zastávek, které obsluhují 4 linky. Linka číslo 4 přibyla v roce 2012, avšak její uvedení do provozu nesouviselo se zprovozněním nového úseku, ale pouze se snahou vyhovět přepravní poptávce v rámci daných směrových relací. Teprve v letošním roce došlo ke schválení záměru na prodloužení tramvajové trati v oblasti Wimbledonu. Počet cestujících v tramvajové dopravě od otevření v roce 2000 postupně rostl až do roku 2014, kdy narazil na svůj strop, který představovalo přepravení 31,2 mil. pasažérů. V loňském roce mělo být přepraveno 28,7 mil. lidí, letošní rok bude bezpochyby negativně poznamenán řáděním čínského viru. Obecně ale platí, že londýnský comeback tramvají je obrovským úspěchem. Je tak s podivem, že plánům na další rozšíření tohoto dopravního prostředku do ulic města byly vždy vhozeny do cesty překážky…

Url: Londýnské tramvaje mají 20 let