



Nejdelší tramvajová trať na světě má první novou tramvaj CAF

26.06 2020 14:37, Libor Hinčica, Tramvaje

Belgická pobřežní tramvajová trať (kusttram) se dočkala první nové tramvaje CAF Urbos 100. Trasa vedená podél pobřeží Belgie je pozůstatkem rozsáhlejšího systému belgických elektrických drah, které se pohybovaly na pomezí mezi tramvajovou a železniční dopravou. S délkou 67 km jde dnes o nejdelší tramvajovou trať na světě, která začíná zhruba 7 km od hranice s Nizozemskem a končí pouze 2,5 km od hranice s Francií (kopíruje tedy prakticky celé belgické pobřeží).

Výstavba byla zahájena v roce 1885 a původně sloužila pro pohon vozidel pára. První elektrická tramvaj vyjela až v roce 1897 (šlo však původně o samostatnou trať, která se stala součástí systému až v roce 1904). Elektrifikace systému probíhala pozvolna a stále bylo spoléháno i na služby parních tramvají. Řada nově vystavených úseků tak byla otevírána ještě s parním pohonem, poslední dokonce až v roce 1926 (elektrifikován v roce 1929). Navíc byly elektrické tramvaje provozovány zpočátku jen během sezóny (v letních měsících) a v zimních se nadále i na elektrifikovaných úsecích používala pára. Znovu přišla ke slovu pára ještě v období druhé světové války, kdy na pobřeží vyrostlo německé opevnění (část trasy byla přerušena, na zbytku byla snesena trolej).



Pohled do interiéru prvního vozu CAF Urbos 100 pro kusttram. (foto: De Lijn)

Především na přelomu 19. a 20. století byly používány také jiné druhy pohonu, které ale nenašly větší rozšíření (akumulátorové tramvaje, olejové tramvaje, koňka atp.). Síť byla skutečně rozsáhlá a zahrnovala mj. i spojkou do Nizozemska, či splítku s normálněrozchodnou železniční tratí. Jako zajímavost můžeme uvést, že v roce 1948 proběhly na trati pobřežní tramvaje testy vůbec první tramvaje koncepce PCC v Evropě. Šlo o originál dodaný přímo ze Spojených států. V poválečných letech ale byla síť tramvají postupně redukována a počátkem 70. let se zdálo, že také pobřežní tramvaji definitivně odzvoní. Smutnému konci ale zabránil příchod ropné krize. Tramvaj měla zůstat ponechána a došlo na modernizaci sítě i vozového parku. Dokonce se začalo hovořit o možnostech prodloužení, což se čas od času nadále dostává na pořad dne. Nejzajímavější jsou úvahy o prodloužení do Francie (do Dunkerku) a do Nizozemska (do Breskens).

Linka je dnes během letní sezóny provozována v desetiminutovém intervalu (s tím, že je možné narazit i na další vložené spoje v částech trasy) a mimo sezónu v 20minutovém taktu. Pro provoz doposud sloužilo 44 tramvají. Kromě vozů z 80. let (typ BN-ACEC), které prošly na počátku 21. století modernizací a mají od té doby i střední nízkopodlažní článek, bylo možné na trase narazit také na nízkopodlažní vozidla přezdívaná „hermelín“ (HermeLijn) z produkce Siemensu a Bombardieru, která byla zapůjčována z Gentu a Antverp (až 13 kusů).



Přeprava tramvaje se uskutečnila po moři. Úseky po souši se odehrály na trajleru. (foto: De Lijn)

Zastaralý vozový park a neutěšená situace se zapůjčováním vozidlem měla být vyřešena nákupem nových vozidel. Dopravce De Lijn, který zajišťuje provoz na kusttram, proto vypsal výběrové řízení na dodávku až 146 nízkopodlažních vozů, které ale měly být kromě pobřežní tramvaje dodány také do Antverp a Gentu. Zatímco Gent se má dočkat 18 obousměrných vozů se šířkou vozové skříně 2 300 mm, Antverpy mají zařadit celkem 66 jednosměrných vozů (rovněž se šířkou skříně 2 300 mm) a zbylých 62 tramvají - jednosměrných, ale se šířkou skříně 2 400 mm - má pojmout pobřežní linka. O kontrakt za zhruba 320 mil. € se zajímalo původně pět firem, avšak boj se uskutečnil jen mezi dvěma subjekty - Bombardierem a španělskou společností CAF. Vítězem se stal druhý jmenovaný účastník s modelem CAF Urbos 100. Bombardier se sice snažil výběrové řízení napadnout, ale neúspěšně. Jeho protest byl po několika měsících zamítnut. Část z uvedeného počtu až 146 vozidel tvoří vždy opce, takže pro kusttram bylo objednáno nejprve 48 vozů a 14 si může dopravce objednat později (v závislosti na poptávce).

Dne 23. 6. 2020 byla složena první nová tramvaj CAF Urbos 100 na pobřeží Belgie. Přeprava se - poněkud netradičně - odehrála na 1 700 km dlouhé cestě ze Španělska do Belgie po moři. Nyní by měla následovat fáze zkušebních jízd a do konce roku 2021 má být již linka obsluhována výhradně novými tramvajemi. Stará vozidla budou vyřazena.

Každá z tramvají CAF Urbos 100 bude mít délku 31 433 mm. Jedná se o pětičlankové vozy koncepce „multigelenk“, které jsou usazeny na trojici pevných podvozků, z nichž krajní jsou hnací (s celkovým výkonem 4x 100 kW) a prostřední je běžný. Hmotnost vozidla je 39,45 tun, obsaditelnost činí 187

cestujících (při 4 os/m²), z toho 54 sedících. Max. rychlost je 70 km/h. Vozidla jsou pochopitelně vybavena klimatizací, kamerovým systémem, záznamovým zařízením („černou skříňkou“), LCD monitory atp.



Současná generace tramvají BN-ACEC pochází z 80. let. Na přelomu století byla vozidla modernizována a obdržela střední nízkopodlažní články. (foto: Libor Hinčica)

Url: [Nejdelší tramvajová trať na světě má první novou tramvaj CAF](#)