

Norský Bergen zprovoznil druhou tramvajovou linku

26.11 2022 21:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Od 21. 11. 2022 je tramvajový provoz v norském Bergenu o 9 km větší. Do provozu byla po pěti letech výstavby uvedena druhá tramvajová linka, jež doplnila dosud jedinou trasu linky číslo 1, s níž sdílí jen krátký koncový úsek.

Bergen bychom nalezli v kraji Vestlandet na poloostrově sevřeném dvojicí fjordů (Sognefjord a Hardangerfjord). S 252 000 obyvateli je v současné době druhým největším norským městem a ve své dlouhé historii se může pyšnit i skutečností, že byl přechodně hlavním městem Norska, byť tomu tak bylo jen po dobu 82 let, a navíc už ve 13. století. Čeští fanoušci veřejné dopravy si nicméně město spojují především s místními trolejbusy, neboť v minulosti zde dodala Škoda Ostrov jako do jediné kapitalistické země trolejbusy typu 9 Tr, které pomohly zachránit před likvidací místní provoz. Česká stopa je ve městě přítomna i dnes. V loňském roce bylo do provozu uvedeno deset trolejbusů Solaris Trollino 18, které jsou vybaveny elektrickou výzbrojí od Škody Electric, v tramvajové flotile je zastoupen jeden starší vůz LHB TW600 s elektrickým zařízením TV Progress od Cegelecu, jenž je využíván jako služební (kolejový brus).



Konečná v centru města Kaigaten je v těsné blízkosti konečné linky číslo 1, nese se však jiné jméno. V sousedství je ještě zastávka autobusu, která je pak pojmenována ještě třetím jménem. (foto: Rikard Ågren)

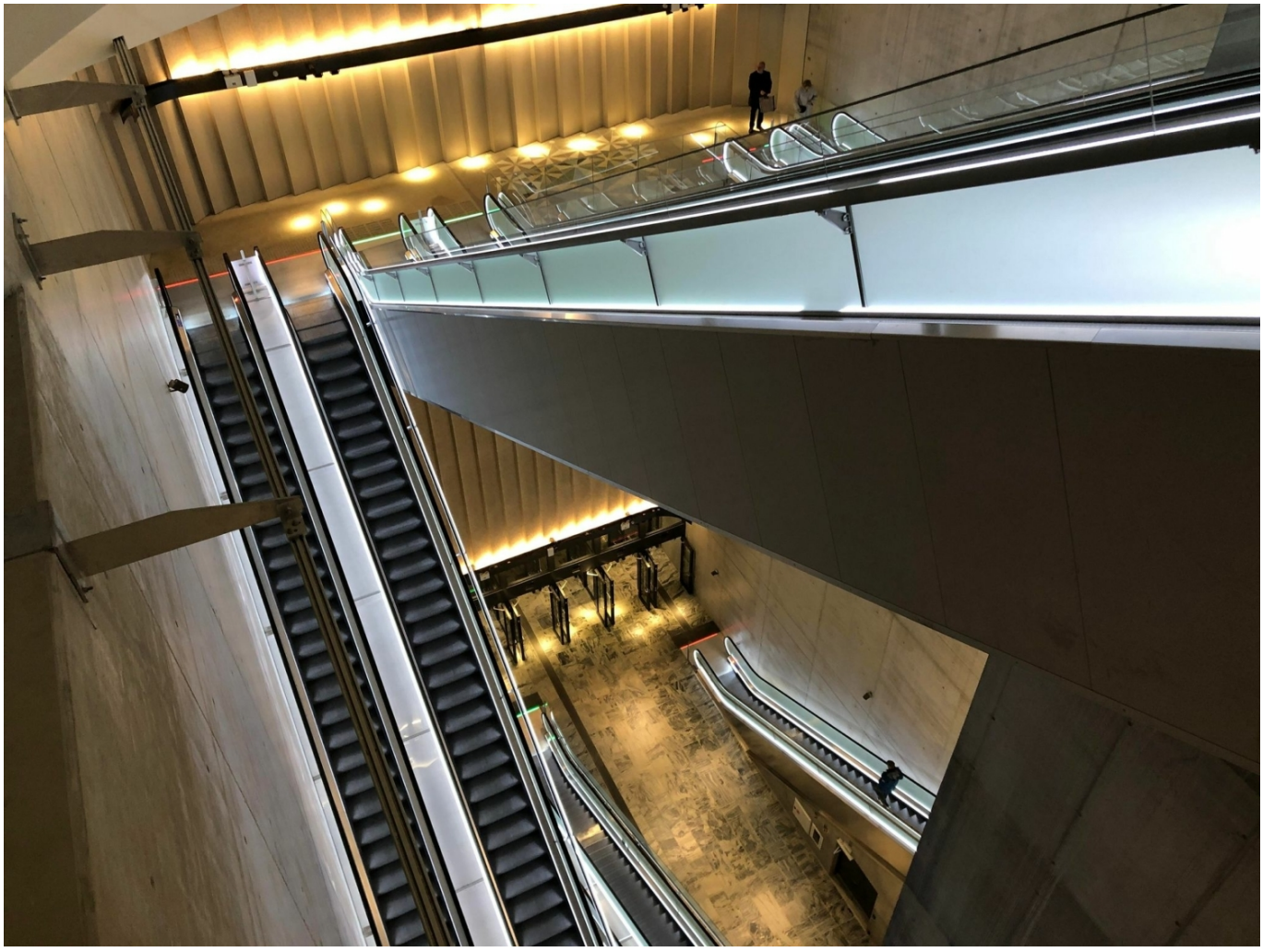
Tramvajová doprava byla v Bergenu uvedena do provozu již v roce 1897, současný systém je ale o poznání mladší. Původní provoz byl totiž v souvislosti s rozvojem individuální dopravy v roce 1965 zrušen, tedy až na zhruba 200 m dlouhý úsek, jenž byl využíván pro muzejní linku. Už na počátku 70. let se však zrodily plány na vybudování nového systému kolejové dopravy, který by svým pojetím připomínal spíše metro či městskou rychlodráhu, kterou by šlo připodobnit k německým Stadtbahnům. Projekt z roku 1973 nakonec skončil u ledu, stejně jako další občasné návrhy na možný návrat tramvají. Za všechny můžeme zmínit například plán z roku 1995 vypracovaný tehdejším bergenským DP a norským spolkem ochrany přírody, který byl v roce 2004 doplněn protinávrhem v podobě autobusového systému BRT (Bus Rapid Transit) s tříčlánkovými vozidly. Městská rada se nicméně rozhodla sledovat tramvajovou cestu, které dala formálně zelenou hlasováním už v roce 2000. Kopnout do země se ale dalo až po sehnání potřebných povolení a zajišťování financování, o něž se podělilo město Bergen s provincií Hordaland. Část nákladů na výstavbu tratě pokrýval výběr ze silničního mýta.



Plánek vedení tramvajových linek v Bergenu se zaznačením tunelových úseků. Plánek doporučujeme sledovat pro snadnější orientaci v další části textu, která se zabývá postupným zprovozňováním tratí. (zdroj: Wikipedia.org)

První stavební akce se odehrála v roce 2007, kdy došlo k demolici budov, na jejichž místě vyrostlo provizorní autobusové nádraží. Ve stejném roce bylo u společnosti Stadler objednáno také prvních 12 tramvají Variobahn. Stavba samotné tratě o délce 9,8 km byla zahájena v lednu 2008 a zahrnovala

mj. čtyři tunely a jeden most. První úsek Byparken – Nesttun byl uveden do provozu dne 22. 6. 2010. Náklady činily 2,25 mld. norských korun (cca 5,5 mld. Kč). V té době už běžely přípravné práce na realizaci druhé etapy v podobě 3,6 km dlouhého jižního prodloužení se dvěma tunelovými úseky k dočasné konečné Lagunen, jež vyšlo na 1,35 mld. NOK (zhruba 3,4 mld. Kč) a jež bylo uvedeno do provozu dne 21. 6. 2013. K dokončení první plánované trasy chyběla už jen poslední část k letišti (prodloužení Lagunen – Bergen Airport Flesland), jejíž stavba navázala plynule na dokončení druhé etapy, tj. už v létě 2013. Před stavebními dělníky stálo položení 6,81 km dlouhé dvoukolejné trati, z níž nemalá část byla opět vedena tunely (tentokrát jich vzniklo celkem pět). Dokončení stavby předběhlo dokončení nového odbavovacího terminálu na letišti, a tak se tramvaje rozjely od 15. 8. 2016 jen k zastávce Birkelandsskiftet a koncový úsek byl zprovozněn až 22. 4. 2017. Tato část zahrnovala také nově vybudovanou vozovnu, která nabízí kapacitu až pro 50 tramvají o délce okolo 45 m.



Pohled do jediné podzemní stanice v Bergenu, jež vznikla na lince číslo 2. Hloubka činí 30 m (pro srovnání: nejhlubší stanice pražského metra Náměstí Míru má hloubku 53 m). (foto: Rikard Ågren)

Třetí etapa byla v rámci rozšiřování linky číslo 1 tou poslední. Její celková délka dnes činí 20,4 km. Přes protestní hlasy, které se proti budování tramvaje stavěly (poněkud vtipně byla hlavním odpůrcem místní politická strana, jež nese název „Strana pokroku“), se ukázala bergenská tramvaj (nazvaná jako Bybanen) jako nesmírně úspěšná a rychle si získala oblibu cestujících. Zájem o cestování tramvajemi byl natolik velký, že kromě nezbytného přikupování dalších vozů pro jednotlivá rozšíření bylo nutné přistoupit i na prodloužení dříve dodaných vozů. Prozradili jsme si, že původní objednávka čítala jen 12 vozidel (ev. č. 201–212). Na ně navázalo přiobjednání dalších vozů,

jež byly předány na podzim 2011 (ev. č. 213 a 214), na podzim 2012 (ev. č. 215–217) a na jaře 2013 (ev. č. 218–220). Všech těchto 20 tramvají bylo vyrobeno jako pětičlánkové o délce 32 m. Zájem cestujících o využití služeb tramvají však vedl k rozhodnutí, že pro rozšíření provozu v souvislosti s dokončením tratě na letiště bude objednáno dalších 8 tramvají již v sedmičlánkovém provedení o délce 42,14 m (ev. č. 221–228) a původní dvacítka vozů bude identickým způsobem dodatečně prodloužena. Tato úprava byla provedena přímo v dílnách dopravce, přičemž všech 20 vozů se podařilo prodloužit v průběhu jediného roku, konkrétně tedy v roce 2016. K 28 tramvajím bylo posléze u Stadleru přiobjednáno dalších 6 (ev. č. 229–234), které už byly určeny pro pokrytí potřeby druhé tramvajové linky.



Řešení nástupišť v podzemí stanici Haukeland sjukehus. (foto: Rikard Ågren)

O její výstavbě bylo rozhodnuto již v roce 2014, přičemž navržená trasa počítala s krátkým společným úsekem s linkou číslo 1 v centru města (linky ale nesdílejí stejnou konečnou, což je poněkud s podivem, protože konečná linky číslo 2 – Kaigaten – je před konečnou linky číslo 1 – Byparken – předsunuta jen o pár desítek metrů). Místní zátoku Store Lungegårdsvann objíždí linka číslo 2 po druhém břehu než linka číslo 1, následně mají obě linky další společnou zastávku (v místě vzájemného křížení) a pak už nová trať pokračuje západním směrem až ke konečné Fyllingsdalen Terminal. Stavba byl zahájena v září 2017 přípravnými pracemi, naplno se rozeběhla na podzim 2018. Celková délka činí 9 km, z nichž 4,2 je vedeno v tunelech. Vztyčeno bylo celkem 485 stožárů a přesunuto či nově vysázeno bylo okolo 200 stromů. Pomineme-li zahloubenou konečnou na letišti, vznikla na novém úseku (zahrnujícím celkem 8 zastávek) i první ryze podzemní stanice (Haukeland sjukehus) s hloubkou 30 m. Součástí stavby bylo i vytvoření dvou pěších tunelů a jednoho

cyklistického. I přes dostatečnou kapacitu stávající vozovny vzniklo v rámci tunelu i nové odstavné kolejiště, které zvládne pojmout až 18 tramvají (jde fakticky o podzemní vozovnu). K slavnostnímu zahájení provozu došlo dne 21. 11. 2022, nicméně přes sváteční atmosféru samotného aktu přestřižení pásky bylo tentokrát poukazováno i na to, že se výstavba tramvajové tratě výrazně prodražila.



Nová konečná linky číslo 2 Fyllingsdalen Terminal. (foto: Rikard Ågren)

Stavebně náročný úsek vyšel nakonec na 10 mld. NOK (okolo 23,5 mld. Kč), což je o zhruba 2,35 mld. Kč/1 mld. NOK více, než bylo původně předpokládáno. Vícenáklady byly městu předhazovány postupně během několika měsíců letošního roku v obrovských sumách – v únoru bylo informováno o navýšení o 387 mil. NOK, v květnu o dalších 240 mil. NOK a v srpnu o 380 mil. NOK. Stavba se přitom oproti původnímu termínu prodloužila o zhruba půl roku, a to především kvůli omezením během řádění koronaviru. Nárůst cenovky o 10 % oproti původním odhadům způsobil vedení města vrásky na čele. Strážci státní pokladnice totiž město informovali, že na vícenákladech se žádnou finanční injekcí podílet nebudou, takže zvýšené náklady si bude muset město pokrýt ze svých zdrojů. Údajně nedostatečné informování o financování projektu zatřáslo židlí dlouholetého šéfa tramvajového provozu, Håkona Rasmussena. Natolik, že nakonec vyvinutý tlak neustál a na svou funkci měl dobrovolně rezignovat. Stalo se tak 2. 11. 2022, takže aktu otevření druhé linky svého dlouho budovaného projektu se v ředitelském křesle už nedočkal, byť formální výpovědní lhůta činí tři měsíce.



Provedení nové tramvajové tratě linky č. 2 v Bergenu. (foto: Rikard Ågren)



Provedení nové tramvajové tratě linky č. 2 v Bergenu. (foto: Rikard Ågren)

Nyní město předpokládá, že by mohla být zřízeno ještě prodloužení z centra do části Åsane na severu. Zde ale stále panují nejasnosti o finální podobě směrového vedení, navíc město hodlá využívat v daném úseku tramvaje na baterie. Stavba se ovšem očekává až na počátku 30. let s dokončením nejdříve v roce 2035.

Url: Norský Bergen zprovoznil druhou tramvajovou linku