

Turecké tramvaje na pneumatikách

30.07 2023 22:25, Libor Hinčica, Tramvaje

Turecko zažilo v uplynulých 30 letech vskutku velkolepý návrat k tramvajím. Zatímco ještě na počátku roku 1990 neexistoval na území někdejšího sultanátu ani jeden tramvajový provoz, dnes je možné se svézt tramvajemi hned v deseti městech. Prozatím poslední systémy byly uvedeny do provozu v roce 2017 v Izmiru a Izmitu.



Nostalgická tramvaj v Izmiru je ve skutečnosti silničním vozidlem. Na platformě těchto vozů se však zrodily i „tramvaje na pneumatikách“ .(foto: GARATREN)

Vedle moderních tramvají jsou v zemi s půlměsícem ve znaku populární také nostalgické linky sloužící jako poněkud kýčovité lákadlo pro turisty. Právě zavedením jedné takové nostalgické tramvaje v roce 1990 ovšem návrat tramvají do Turecka odstartoval, a to konkrétně v Istanbulu, kde se místní historická linka o délce pouhých 1,6 km stala zakrátko jedním ze symbolů města, což později vedlo k zavedení ještě druhé obdobné linky na asijském břehu (na té už sloužily ojeté vozy

vyrobené východoněmeckou vagónkou Gotha, zatímco na první lince byly v provozu restaurované původní istanbulské tramvaje, jež se podařilo v 60. letech uchránit před likvidací). Narazit na upomínkových předmětech v Istanbulu na motiv tramvaje rozhodně nepatří mezi nejnáročnější disciplíny, které si může návštěvník města dát do svého úkolníčku – červeně zbarvené tramvaje jsou pro istanbulské cetky stejně samozřejmé jako ty žluté pro portugalský Lisabon. Není divu, že napodobit úspěch Istanbulu se pokusila také další turecká města – Bursa, Antalya i metropole Ankara.



Komu by byla „tramvaj“ nebo tradiční turistický vláček napodobující (zpravidla neúspěšně) lokomotivu s vagónky málo, může sáhnout i po méně obvyklých vozidlech z nabídky výrobce, například vláčku v podobě berušky. (foto: GARATREN)

Vedle těchto tradičních systémů se v zemi střežící po staletí černomořské úžiny začaly v posledních dvou letech objevovat stranou zájmu širší zájmové (a kupodivu i odborné) veřejnosti ještě další tramvaje prezentované jako nostalgické, které bychom mohli zařadit do kategorie tzv. tramvají na pneumatikách, tedy mezi vozidla pohybující se sice po silnici za využití pneumatik, ale současně směrově vedených pomocí speciální kolejnice. Právě těmto atypickým vozům se hodláme blíže věnovat na následujících řádcích.



První provoz „tramvaje na pneumatikách“ je plážový. V srpnu 2021 se stal součástí hotelu Kirman Calyptus v Manavgatu a jeho délka by měla činit přibližně 1 km. Většina trasy je vedena tunelem. (foto: GARATREN)

Vozidla plnící bezezbytku definici kýčovitosti, jež jsou prezentovaná jako tramvaj, ale ve skutečnosti jde o jakési „historické“ nástavby na podvozcích (zpravidla) dieselových autobusů či automobilů (která navíc nezřídka nejsou tramvajím ani příliš podobná), nejsou ve světě ničím neobvyklá. Zvláštní zálibu v nich mají například v USA, kde se lze svézt „Trolley“ (což je v americké angličtině výraz pro tramvaj) v řadě měst coby jakousi alternativou k HOP ON-HOP OFF autobusům. Turecký příběh nostalgických tramvají na pneumatikách začal obdobným způsobem.



České čtenáře by mohla potěšit tato sice nepříliš kvalitní, ale pro našince o to zajímavější, vizualizace retro tramvaje pro Izmir z roku 2012. Už tehdy se hovořilo o tramvaji, která bude ve skutečnosti jen autobusem s rádoby retroskříní. Firma GARATREN se v současné době zabývá vývojem čtyřnápravového vozu, jenž by jezdil po kolejnicích a pneumatiky úplně vynechával.

Společnost GARATREN dosud vyrábějící turistické vláčky v různých podobách (od „konvenční“ parní lokomotivy až po slunéčko sedmitečné) vyhověla požadavku na stavbu tramvajových vozů pro 1 660 m dlouhou linku spojující náměstí Cumhurivet s přístavem Alsancak v Izmiru a vyrobila trojici „tramvajových“ vozů o délce 8 300 mm, výšce 3 400 mm a šířce 2 200 mm, které jako zdroj elektrické energie využívaly lithium-iontové baterie, jejichž kapacita měla postačovat pro provoz v délce 4–10 hodin (což je poněkud značný rozptyl) při max. rychlosti 20 km/h. Provoz vozidel, jež svým designem odkazovala na tramvaje používané v minulosti ve městě (inspirací se staly dvounápravové vozy vyrobené v roce 1928), byl zahájen 9. 9. 2020. Budete-li se někdy procházet po nábřeží v Izmiru, kudy vede asfaltový koberec vyhrazený pro trojici turistických vozů (z nichž jeden je pojatý jako restaurační), budete vždy upozorňováni na provoz „tramvají“, ve skutečnosti jde ale o karoserie postavené na podvozku silničního vozidla, byť značně modifikovaného („tramvaje“ mají například funkční obě kabiny řidiče), nicméně stále ovládaného pomocí volantu a bez jakékoli formy směrového vedení pomocí kolejnic či kolejnice.



V Bozüyüku měla vzniknout trať o celkové délce 13,5 km. Na snímku je dobře patrná vodicí kolejnice. Konstrukce vozových skříní tramvají byla převzata z projektu pro Izmir. (foto: GARATREN)

Obdobná vozidla byla dodána ještě do černomořského letoviska Ordu (do provozu uvedeno 26. 9. 2021) a univerzitního města Bolu (v provozu od 22. 7. 2022). Mimo těchto vozů – de facto autobusů – se ovšem výrobce zabýval i dalším vývojem, konkrétně tramvajemi na konvenčních kolejnicích (resp. na profilu kolejnice připomínající), kdy už realizoval projekt dvounápravových vozů a pohrává si s myšlenou vytvoření čtyřnápravové modifikace, a dále vozidly sice na pneumatikách, avšak směrově samostatně neřiditelných (byť z fotografií je patrné, že jakousi obdobu volantu vozy mají), kdy směrové vedení zajišťuje postranní kolejnice. Jde tedy o jakousi tureckou modifikaci tramvaje na pneumatikách, jež byly hojně propagovány na přelomu tisíciletí Bombardierem a Translohrem (potažmo později Alstomem), přičemž ostrý provoz záhy odhalil významné nedostatky, které zájem měst o tuto technologii srazil po krátké době na nulu (přesto Alstom dále tramvaje na pneumatikách vyrábí a brzy by měl přijít dokonce s jejich novou generací, protože minimálně italská Padova hodlá tento dopravní prostředek dále rozvíjet).



Ještě jeden snímek ze zkušební jízdy tramvají v Bozüyüku v prosinci 2022. (foto: GARATREN)

Turecký systém by mohl být vzhledem ke svému určení patrně životaschopnější, protože vozidla se pohybují jen omezenou rychlostí do 20 km/h a jsou poměrně lehké konstrukce – plně obsazená váží jen 6,8 tun. Nároky na udržení vozidla ve vytyčeném směru jsou tedy o poznání menší v porovnání se situací, kdy si tramvaj na pneumatikách hodlá hrát na plnohodnotný prostředek MHD. Výrobce GARATREN hovoří o unikátním systému, jehož řešení si nechal registrovat a patentovat, přičemž prvního komerčního užití se dočkal na kratičké (z větší části tunelové) hotelové dráze spojující areál pětihvězdičkového hotelu Kirman Calyptus v Manavgatu s pláží. Do provozu byl uveden v srpnu 2021 a oproti dříve (i později) vyrobeným vozům na pneumatikách (lhostejno zda s nebo bez vodicí kolejnice) se liší zmenšenou konstrukcí (šířka činí jen 1 900 mm, nikoli 2 200 mm, délka byla snížena z 8 300 mm na 6 300 mm a výška nepatrně z 3 400 mm na 3 300 mm), což přináší i nižší obsaditelnost a nižší nosnost (při 18 cestujících má být celková hmotnost 4 500 kg).



Stanoviště řidiče tramvaje na pneumatikách v Gölbaşı příliš retro dojmem nepůsobí. Podle sdělení výrobce se volant při jízdě nemá používat. Realitu jsme ale v praxi neměli možnost zhlédnout. (foto: GARATREN)

V „dospělé“ podobě si jako první objednalo turecké tramvaje na pneumatikách město Bozüyük, v němž žije necelých 72 000 obyvatel a které se rozhodlo, že vytvoří trať o délce 13,5 km (!), na níž budou tato vozidla jezdit. Celkem si je Bozüyük pořídil prozatím čtyři, dojít by měl nicméně ještě pátý vůz. Zkušební provoz byl zahájen 22. 12. 2022, přičemž cestující se až dosud mohou tramvajemi vozit zdarma, byť na červnové schůzi zastupitelstva města již bylo odhlasovaného zavedení jízdného. Přes historizující vzhled vozidel a jejich užitné vlastnosti (nízkou cestovní rychlost) je v Bozüyüku vnímán projekt jako skutečné zavedení městských tramvají, což část obyvatelstva kritizuje, neboť panují pochybnosti o tom, nakolik se plnění snu starosty města stane skutečně smysluplným prostředkem pro obyvatele (při pěti vozech s celkovou maximální obsaditelností 140 osob nelze říci, že by oponenti „tramvají“ byli se svou argumentací úplně mimo).



Tramvaje na pneumatikách jsou řešeny pouze jako jednosměrné, otáčet se mají na smyčkách. (foto: GARATREN)

Do Bozüyüku zavítala dne 8. 1. 2023 také delegace z města Gölbaşı, jež leží jižně od Ankary (nachází se zde i jeden z kampusů Ankarské univerzity) a v němž dnes žije okolo 150 000 obyvatel, přičemž ne nepřekvapivě bylo následně oznámeno, že se tramvaj s vodicí kolejnicí objeví i v tomto městě. Již 17. března 2023 byla zahájena stavba, která s ohledem na jednoduchost – v existující silnici se pouze vyfrézovala drážka pro umístění vodící kolejnice, načež se povrch k hraně kolejnice opět zaasfaltoval – postoupila během dvou měsíců tak daleko, že bylo možné od 19. 5. 2023 zahájit zkušební jízdy se dvěma dodanými vozy, které budou obsluhovat 2,8 km dlouhou trať, k níž lze připočíst ještě 300 m dlouhou spojku do vozovny.



Pohled na čelo vozu inspirované istanbulskými tramvajemi v Gölbaşı. (foto: GARATREN)

V současné době se tak v Turecku nacházejí už tři systémy, jež lze v zásadě považovat za tramvaje na pneumatikách, nicméně k jejich detailnímu konstrukčnímu řešení vodicího systému se nám bohužel prozatím bližší informace dopátrat nepodařilo. Bezpochyby si však jedná o zajímavý vývoj, zvlášť, když se Bozüyük i Gölbaşı snaží prezentovat své etablující se provozy nikoli jen jako lákadlo pro turisty, ale jako plnohodnotné městské tramvaje, jakkoli si o tom asi čtenář zvládl udělat vlastí obrázek.

Url: Turecké tramvaje na pneumatikách