



Unikátní BRT systém v portugalské Coimbře zprovozněn - I. část

24.02 2026 18:47, Libor Hinčica, Autobusy Tramvaje

Portugalské město Coimbra, jež je našincům známo především jako místo, kam se podařilo v minulosti (2009) dodat jeden trolejbus Solaris Trollino 12 s elektrickou výzbrojí od Škody Electric, zprovoznilo dne 16. 12. 2025 hlavní část svého BRT (*Bus Rapid Transit*) systému s elektrobusem, který nyní na 36 km dlouhé trase propojuje Coimbru s vesnicí Serpins. Elektrobusem nahradily původní železniční trať, na jejímž tělese byly nově vybudovány vozovky. Jelikož však byla trať pouze jednokolejná, je i BRT systém řešen povětšinou (s výjimkou Coimbrы samotné) jako „jednokolejný“, resp. jednopruhový. To si vynutilo použití zabezpečovacího systému a optického navádění autobusů, jež umožňuje držet vozidlům vymezenou stopu. Ke křižování poté dochází v původních (a nově dostavěných) výhybnách. Elektrobusem v uvedené trase jsou přitom pouze náhradním řešením za kdysi velkoryse plánovanou moderní kolejovou dopravu. Právě původním plánům budeme věnovat první díl našeho příspěvku, druhý bude publikován následující den.

Vlak, tramvaj, vlakotramvaj

Když byl v roce 1876 schválen zákon o výstavbě klíčové páteřní železnice ke španělské hranici, měla výchozí stanicí této dráhy být právě Coimbra. Kvůli problémům v projektové fázi ovšem bylo záhy od tohoto záměru opuštěno a trať se městu vyhnula. Jako jakési odškodnění za absenci napojení na tuto páteřní spojnici mělo město získat městskou železnici (tzv. odbočka Coimbra; Ramal de Coimbra), jež by vyřešila problém velké vzdálenosti mezi již existujícím nádražím v Coimbře (dnes známé jako Coimbra-B) a centrem města (kde později vznikla stanice Coimbra-A). Projekt se dočkal realizace až v roce 1885, kdy byla pouhých 1 700 m dlouhá železniční spojovací trať uvedena do provozu. Prodloužení ze stanice Coimbra-A jižním směrem do města Lousã, jež je i dnes jen o málo větší než

Mariánské Lázně, následovalo po dalších 21 letech, kdy byla zprovozněna klíčová část o délce 28,8 km, na kterou navázal ještě poslední úsek do Serpins otevřený v roce 1930.

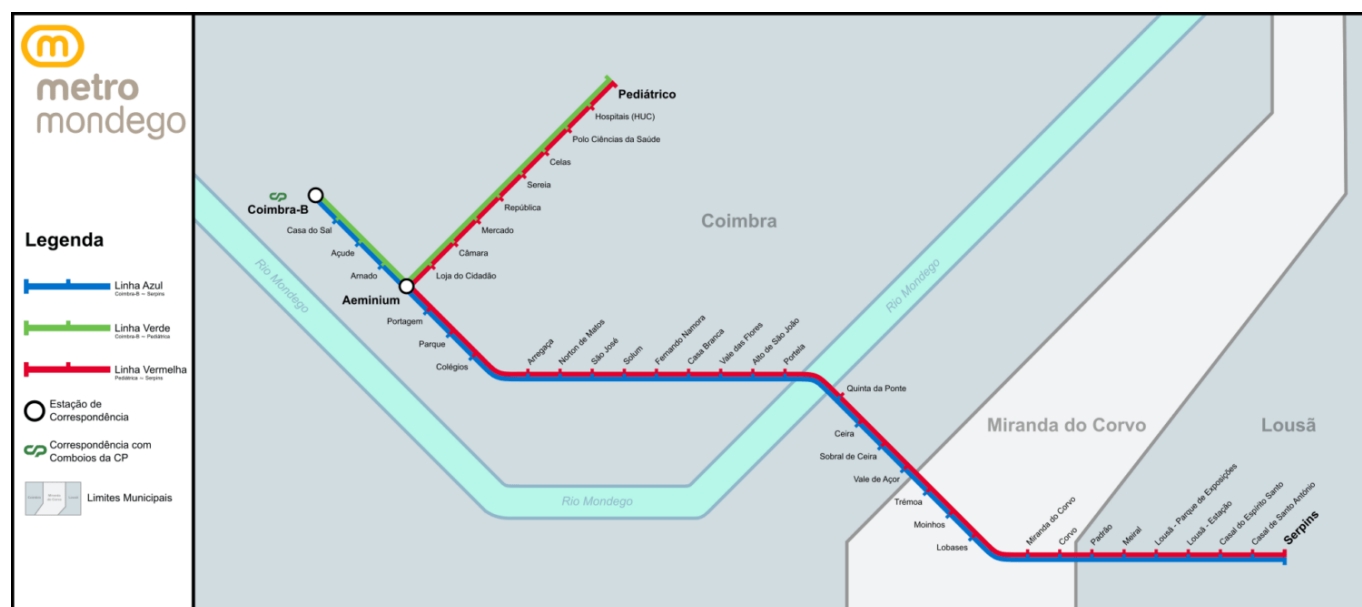


Na sklonku loňského roku otevřený BRT koridor využívá původní drážní těleso včetně tunelů a mostů - o tom ale více až ve druhém díle. (foto: Matěj Stach)

Od počátku 90. let se začaly objevovat hlasy žádající náhradu stávající zastaralé železnice za kapacitnější kolejovou dopravu. Úplně první úvahy - ještě z konce 80. let - předpokládaly, že dojde jen k modernizaci stávající tratě, přičemž v centru města měl být vybudován nový tunel (už od roku 1984 totiž byla provozně železniční linka zkrácena jen do stanice Coimbra-Parque a nezajížděla až do stanice Coimbra-A, přičemž důvodem opuštění cca 800 m dlouhého úseku byla snaha o zvýšení bezpečnosti provozu - dráha totiž vedla přímo ve vozovce v hlavním dopravním prostoru). Vybudování tohoto tunelu bylo stvrzeno společným prohlášením města, provozovatele železniční infrastruktury i státu, ale ke „kopnutí do země“ nedošlo. Namísto toho byl v roce 1992 představen projekt lehké železnice (fakticky tramvaje), která měla stávající vlaky nahradit. Marketingově se začal záměr nazývat Metro Mondego (podle řeky Mondego, která někdejší železniční trať částečně kopíruje) a v roce 1996 došlo i k založení stejnojmenné společnosti, která měla koordinovat stavební činnosti a převzít v budoucnu provoz do své správy.

Většinu ve společnosti měla trojice obcí na trase s Coimbrou coby hlavním akcionářem, dále portugalské dráhy a společnost provozující lisabonské metro. Následně mělo několikrát dojít k oznámení o brzkém zahájení přestavby, jenomže reálně projekt několik let ležel u ledu. V roce 2000 se rozhodl vstoupit do celé záležitosti stát, když navýšil kapitálovou účast ve firmě Metro Mondego SA, čímž fakticky získal ve společnosti dominantní pozici. K vypsaní mezinárodní soutěže

na realizátora stavby mělo dojít dle slibů tehdejších politiků do konce roku 2002, ve skutečnosti bylo výběrové řízení vypsané až v květnu 2005. Jelikož součástí díla měla být kompletní přestavba v centru města, skupila společnost celkem 31 budov (povětšinou v havarijním stavu), které byly určeny k demolici. Jejich odstřelením mělo dojít k vytvoření nového bulváru, jenž by spojil radnici města s náplavkou řekou Mondego a kterým měla být dráha vedena. S likvidací části budov se v roce 2005 skutečně začalo, pak ale byly práce znovu přerušeny. Klíčovou roli v dalším zdržení projektu hrála změna politické garnitury na celostátní úrovni, kdy nová vláda v roce 2006 odstoupila od smlouvy na realizaci záměru a nechala projekt opětovně podrobit revizi.



Schematické vedení linek metrobusu po jeho dokončení, jež se předpokládá v roce 2026. (zdroj: Wikipedia.org)

Výsledkem této revize byla změna konceptu vozidel. Zatímco původně se počítalo s vozidly tramvajové konstrukce, nově měly být - dle tehdejší módy ve Francii a Německu - pořízeny vlakotramvaje. Pro samotný úsek Coimbra A - Lousã - Serpins podobný krok příliš smysl nedával, zvláště když se nepočítalo s přechodností vozidel na typickou tramvajovou síť, hlavním motivem uvedené změny bylo nabídnout vozidla umožňující vyšší cestovní rychlost a pohodlné cestování na delší vzdálenosti, protože tehdejší portugalská vláda sice nezvládala projekt rozeběhnout, avšak o to úspěšnější byla v malování čar do mapy, které měly znázorňovat budoucí prodloužení a vybudování jakési regionální sítě lehkých elektrických vlaků. Z rekonstrukce dráhy Coimbra - Serpins se tak náhle stala jen jedna z etap mimořádně ambiciózního projektu regionálních drah s nejasným financováním.

Po vynucené přestávce se nicméně podařilo opět pohnout s věcmi kupředu. Důležité momenty se odehrály na přelomu let 2009 a 2010, kdy došlo od 1. 12. 2009 nejprve k zastavení provozu na úseku Serpins - Miranda do Corvo a o měsíc později (od 4. 1. 2010) i na celém úseku Miranda do Corvo až do Coimbrы. V provozu tak zůstala jen 1,7 km dlouhá trať Coimbra-A - Coimbra-B, na níž byl provoz uzavřen až v roce 2025 (viz dále). Namísto vlaků vyrazily do provozu náhradní autobusy a na vybraných úsecích železniční tratě (zhruba na 10 km, tj. přibližně na čtvrtině celkové délky) už začaly rekonstrukční práce, jejichž součástí byla i změna rozchodu z iberských 1 668 mm na normální rozchod 1 435 mm. Na další části byly vypsané veřejné zakázky. Trojici stanic (Sobral de Ceira, Lousã a Miranda do Corvo) se podařilo kompletně modernizovat. Navzdory všem těmto investicím došlo v listopadu 2011 k ráznému zastavení projektu.



Setkání vlaků ve stanici Serpins v roce 2007. (zdroj: Wikipedia.org; autor: Jcornelius)

Portugalsko bylo v té době výrazně zasaženo ekonomickou krizí, která se po světě rozlévala postupně od roku 2008 v důsledku prasknutí hypoteční bubliny v USA. Portugalské vlády si - podobně jako v dalších jihoevropských státech - příliš nelámaly hlavu se zdravím veřejných financí a stát byl předlužený, přičemž schodek státního rozpočtu převyšoval sílu místní ekonomiky. Politici tedy museli sáhnout k nepopulárnímu utahování opasků, jenomže ani to ale nestačilo a v březnu 2011 musela vláda - aby odvrátila finanční bankrot - požádat o pomoc Evropskou unii, která pak do země napumpovala miliardy eur (ovšem formou půjček). V nastalé situaci muselo Portugalsko přehodnotit projekty, k jejichž financování se dříve zavázalo, protože bylo nutné utnout dobu bezbřehého rozhazování a začít tvořit finanční polštář.

Tak se pod drobnohled „cifršpiónů“ dostal i projekt Metro Mondego. U něj bylo konstatováno, že původní náklady odhadované na částku 122,8 mil. € (3,02 mld. Kč) byly v roce 2011 čtyřnásobně překročeny a že celková cenovka - bez zohlednění úroků - je odhadována již na 512 mil. € (12,59 mld. Kč). Tento „drobný“ účetní nesoulad se rozhodla vláda řešit zastavením projektu, čímž došlo k přerušování stavebních prací i příprav výběrového řízení na dodávku vozidel. Celkem mělo být proinvestováno již takřka 110 mil. € (2,7 mld. Kč), aniž by byl dokončen alespoň nějaký smysluplný sjezdový úsek. Na rozpracovaném úseku byl dokončen železniční spodek i část vrchní stavby, povětšinou včetně pražců, avšak k pokládce kolejí a ke stavbě trolejového vedení už nedošlo.

Pokračování bude zveřejněno dne 25. 2. 2026.

Url: [Unikátní BRT systém v portugalské Coimbře zprovozněn - I. část](#)