

Úspěch tramvají ve francouzském Besançonu

12.10 2020 19:41, Libor Hinčica, Tramvaje

Když francouzské město Besançon otevíralo v roce 2014 svůj tramvajový provoz, skloňovala se otázka, na kolik bude ve městě se 114 000 obyvateli tramvaj přínosná a smysluplná. Pomineme-li loni otevřený provoz v Caen, kde ale klasická tramvaj nahradila dříve postavenou neúspěšnou tramvaj na pneumatikách, byl Besançon posledním městem, kde se podařilo vybudování zcela nového tramvajového systému prosadit poté, co v letech předtím rostly nové tramvajové tratě po celé Francii jako houby po dešti.

Historie tramvajové dopravy v Besançonu se začala psát dne 3. 12. 1887, kdy byly do provozu uvedeny první dvě linky koňky, která byla od roku 1897 postupně nahrazována elektrickou tramvají. Své maximální délky dosáhla síť po roce 1903, kdy byla zprovozněna v pořadí čtvrtá linka a síť měla celkem 11 km. Tento stav se držel dlouhá léta, velké škody na městě ovšem zanechala druhá světová válka. Když se Němci převalili do Francie, došlo ve městě k odpálení všech mostů ve snaze zpomalit postup okupantů. Tím byla část tramvajové sítě odříznuta od zbytku tratí a během války již nedošlo k obnově všech původních úseků. Na konci války panovala odlišná situace. Německá armáda ve snaze zabránit přístupu do Německa (město leží nedaleko švýcarských hranic a otevírá se přes něj cesta k Německu) se ve městě opevnila a celé čtyři dny zde dokázala vzdorovat přesile amerických jednotek. Když okupanti konečně odtáhli, zůstalo město vážně poškozeno a s ním i jeho tramvajová doprava. Tu se sice zpočátku snažilo vedení města dále udržovat, v roce 1947 ale přišla rána, když bylo společnosti provozující tramvajovou dopravu přikázáno snížit jízdné, což zhoršilo už tak mizernou finanční bilanci společnosti. Jakmile se ukázalo, že na potřebné investice odnikud nepřiplují žádné finanční prostředky, byl provoz tramvají pro nedostatek finančních prostředků dne 24. 12. 1952 zastaven a nahrazen autobusovou dopravou. Autobusy ovládly město na následujících více než 60 let a dodnes zde mají důležitou roli.

V období po roce 2000, kdy o tramvajích začala ve Francii přemýšlet snad každá vesnice mající alespoň dvě křižovatky, se do tramvajové euforie zapojil také Besançon, který nechal projekt trati zpracovat již v roce 2005. Prosadit si tramvajový sen ale nebylo vůbec jednoduché, zvlášť po příchodu finanční krize v roce 2008. Oproti řadě jiných měst, kde se tramvaje stavěly značně pompézním způsobem a ukázaly nejen svou roli dopravního prostředku, ale i úlohu městotvorného prvku majícího významný vliv na architekturu a umění, se Besançon vydal (a fakticky musel vydat) odlišnou cestou. Cílem bylo tramvaj postavit tak, aby byly náklady na její zřízení pokud možno co nejmenší. V případě, že by projekt nabízel nějakou sice vhodnější variantu vedení trasy, ale zároveň by to vyžadovalo prodražení celého záměru, měla být volena varianta levnější. Počítalo se také s použitím standardních tramvajových vozů, které nebudou obsahovat žádné speciální prvky na přání budoucího dopravce.

Základní úloha tramvaje měla spočívat v napojení centra města se sídlištní zástavbou a pěticí velkých

parkovišť nabízejících kapacitu 630 automobilů (s plánovaným růstem na 1 030 vozů). Vybudována měla být síť o dvou trasách, na níž byly náklady odhadnuty na cca 228 mil. €, z čehož 50 % bylo kryto půjčkou a dalších 25 % z dotací. Na financování se podílela i centrální vláda, která poskytla z fondu pro životní prostředí 30 mil. €.



Do Besançonu bylo dodáno celkem 19 vozů CAF Urbos 3 o délce necelých 22 m. 6 vozů by mělo být nyní prodlouženo na délku 37 m, navíc by měly být přikoupeny ještě dva vozy. (zdroj: Wikipedia.org)

Tramvajové tratě byly vybudovány jako dvoukolejné (s výjimkou jednoho krátkého úseku) a normálněrozchodné s tím, že by je bylo možné hypoteticky v budoucnu využít i pro spojení s místní příměstskou železnicí. Přes snahu minimalizovat náklady bylo nutné se celkem čtyřikrát vypořádat s překročením toku řeky, což si vyžádalo náročnou přestavbu jednoho z mostů. Tramvajová síť byla navržena tak, aby zvládla pojmout denně přibližně 50 000 cestujících s tím, že v počáteční fázi provozu se počítalo s náporem zhruba 47 000 pasažérů. Výběrové řízení na dodávku nových vozidel vyhrála španělská společnost CAF, pro kterou šlo o další z mála úspěchů ve Francii, když porazila jinak dominantního hráče, jímž je místní Alstom. Celkem bylo objednáno 19 tramvají, z nichž každá vyšla na cca 48,9 mil. Kč. Objednány byly tříčlánkové vozy z rodiny CAF Urbos 3 o šířce 2,4 m a kapacitou 132 cestujících. S ohledem na to, že jsou vozy řešeny jako obousměrné, nezbývá v tramvajích příliš prostoru pro sedadla cestujících, kterých bychom tak v každém voze napočítali jenom 38.

Ke slavnostnímu zahájení provozu došlo dne 30. 8. 2014, komerční provoz byl zahájen od 1. 9. 2014, a to na obou linkách zároveň. Délka sítě je 14,5 km a nachází se na ní celkem 31 zastávek. V současné době tramvaj přepravuje okolo 40 000 cestujících denně, což je pod hodnotami původních prognóz, které se ale ukázaly s ohledem na kapacitu vozidel jako přehnaně ambiciózní. Ve skutečnosti už počet 40 000 cestujících znamená, že tramvaje narážejí na svá maxima. Proto hodlá

Besançon přikročit k jejich prodloužení, přičemž není těžké uhodnout, kdo má v takovém případě největší šance vyhrát. Z celkem 19 vozidel by mělo být 6 prodlouženo doplněním dalších dvou článků, čímž by měla délka tramvají vzrůst z 24 m na 37 m. Mimoto by měly být dodány i dva zcela nové vozy, a to rovněž o délce 37 m. Co do velikosti flotily se tak tramvajový provoz v Besançonu dočká rozšíření, dříve avizované a plánované prodloužení kolejové sítě tramvají se ale v krátkodobém horizontu neplánuje.

Prodloužení tramvají s sebou i tak přinese dílčí investice do infrastruktury. Při budování tramvajové sítě bylo město naštěstí natolik prozíravé, že i přes tlak na co nejnižší náklady nechalo všechny zastávky připravit pro provoz delších tramvají. Podobná situace ale nenastala v případně vozovny a dílenského zázemí, které tak bude muset být ještě upraveno. Předpokládá se, že by dodávka dvou nových tramvají a úpravy 6 vozů ze současné flotily měly být dokončeny do konce roku 2022.

Url: Úspěch tramvají ve francouzském Besançonu