



V anglickém Coventry se připravuje spuštění „velmi lehké tramvaje“

02.05 2025 18:59, Libor Hinčica, Tramvaje

Anglické Coventry, v němž dnes žije okolo 351 000 obyvatel, je celosvětově známé především zájemcům o historii druhé světové války, během níž bylo město opakovaně coby důležité průmyslové středisko bombardováno německou *Lutwaffe* v rámci tzv. bitvy o Anglii. Nejhorší nálet byl podniknut v noci ze 14. na 15. 11. 1940. Škody byly tehdy natolik rozsáhlé, že došlo mj. k uzavření místního tramvajového provozu. Nyní se mají tramvaje do Coventry vrátit, zprvu však jen na 220 m dlouhé trati v centru města, jejíž výstavba momentálně finišuje, přičemž nepůjde o konvenční vozidla (resp. vozidlo), ale o výsledek projektu tzv. velmi lehké dráhy, resp. velmi lehké tramvaje, pro něž se používá označení *Coventry Very Light Rail* (CVLR).

První návrhy na vznik takového systému byly oznámeny veřejně v roce 2016, přičemž za návrhem stály společnosti *Warwick Manufacturing Group* (spadající pod místní univerzitu) a *Transport Design International*, která se soustředí na vývoj vozidel hromadné dopravy (dlouhodobě se angažuje v projektech londýnského metra, avšak spolupracuje například i s čínským gigantom CRRC), přičemž zvláštní pozornost věnuje vozidlům s odlehčenou konstrukcí.



Pohled na stavbu prvního úseku „velmi lehké tramvaje“ s prefabrikovanými díly, k nimž se upevňují kolejnice. Díly mají být snadno demontovatelné a mohou mít různou krycí vrstvu, při potřebě vytvoření oblouku se vkládají trojúhelníkové výseče. Jak je i z fotografie jasně patrné, bez betonového podkladu se CVLR stejně zcela neobejde... (zdroj: Coventry City Council)

Právě takové vozidlo bylo zamýšleno i pro Coventry, kdy namísto standardního napájení z trolejového vedení bylo navrženo použití trakčních baterií s příležitostným nabíjením (*Opportunity Charging*) obdobným tomu, jaké používají elektrobusy. Úspory za výstavbu trolejového vedení ale představovaly jen jednu část rozsáhlé idey. Zvláštní pozornost se věnovala i kolejovému svršku, kdy bylo snahou minimalizovat zásahy nutné do stávajících silnic, čehož mělo být docíleno prefabrikovanými díly, k nimž se připevní kolejnice. S trochou nadsázky lze říci, že Britové zde v podstatě oprášili koncept tzv. BKV panelů s blokovými kolejnicemi B1 (ty ale byly vsutku speciální), které se v minulosti používaly i v Československu (a později v České republice) ke stavbě a rekonstrukci tramvajových tratí.

Na odvážný záměr se podařilo sehnat investory a datum zahájení provozu na zkušební trati bylo stanoveno „do roku 2024“. Ve skutečnosti ale došlo k několika posunům a stavba testovacího úseku o délce pouhých 220 m, který spojí zastávky *Greyfriars Road* a *Coventry Market* (na *Queen Victoria Road*) byla zahájena teprve počátkem letošního roku s tím, že dokončení se předpokládá v průběhu května a spuštění zkušebního provozu v létě. Pokud se systém osvědčí, věří se, že by netradiční tramvaje mohly nalézt uplatnění na dvou trasách, jež byly už dříve vytipovány. V obou případech se počítá se začátkem v centru města (u nádraží), jedna linka by ale mohla napojit univerzitní nemocnici a druhá průmyslovou zónu u vesnice Baginton. O výstavbě ale není dosud rozhodnuto a nebyly v tomto směru podniknuty ani hlubší projekční práce.



Pohled na dokončený kousek trati z předchozího snímku o délce pár desítek metrů.(zdroj: Coventry City Council)

Cílem vytvoření „velmi lehké tramvaje“ má být úspora finančních prostředků při stavbě, takže by se tramvaje mohly stát dostupnější i pro menší města, která si výstavbu standardní tramvajové dráhy nemohou dovolit. Náklady na kilometr by tak měly (v lokálních podmínkách) klesnout ke zhruba 7 mil. liber na kilometr (cca 206 mil. Kč), zatímco klasická tramvaj vychází na astronomických 35–60 mil. liber/km (zhruba 1 až 1,76 mld. Kč). Samotná kolej má být dle autorů „velmi lehké tramvaje“ výrazně lehčí (byť z fotografií se zdá, že jsou používány kolejnice běžné produkce), a i s prefabrikátem, do něž je vsazena, má mít výšku max. 300 mm (u již zmíněného BKV panelu šlo mimochodem o pouhých 180 mm). Výška třiceti centimetrů má umožňovat pokládku kolejí nad stávající inženýrské sítě bez toho, že by hrozilo jejich poškození provozem odlehčených vozidel.



Celá konstrukce prefabrikátu s kolejemi má mít výšku jen 300 mm. Na zakrytí lze použít řadu různých materiálů, od těch klasických (žula, asfalt), až po recyklovanou gumu.(zdroj: Coventry City Council)

Ta mají mít malou kapacitu na úrovni midibusu a pojmout jen cca 50 pasažérů, z toho 20 sedících. Provoz by měl být výhledově zajišťován autonomně s tím, že základní myšlenka předpokládala, že vozy budou neustále cirkulovat v krátkém intervalu (zhruba 3–4 minut) bez potřeby klasického jízdního řádu. Kostra vozů má být ocelová, nicméně ve větší míře mají být (s ohledem na onu proklamovanou lehkost) použity kompozitní materiály a hliník. První „tramvaj“ byla představena již v březnu 2021, načež byly zahájeny zkoušky na speciální zkušební trati v Dudley, kde bylo díky dotacím (i z Evropské unie) vystavěno za 32 mil. liber (zhruba 941 mil. Kč) tzv. národní inovační centrum pro velmi lehkou dráhu. Nyní se očekává, že by se netradiční tramvají mohli svézt konečně i první pasažéři přímo v Coventry, byť jen na kratičkém úseku.

Url: [V anglickém Coventry se připravuje spuštění „velmi lehké tramvaje“](#)