

V Paříži otevřeli další (vlako)tramvajovou linku

10.12 2023 21:03, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 9. 12. 2023 byla do provozu slavnostně uvedena další tramvajová linka v pařížské aglomeraci nesoucí označení T12. Pravidelný provoz byl pak zahájen se změnou jízdních řádů od neděle 10. prosince 2023. Jak už to v případě tzv. pařížských tramvají bývá, nejde o trasu, jež bychom nalezli ve vnitřních hranicích Paříže, neboť její katastrální vymezení je poměrně malé (město má pouhých 105 km^2 – je tedy takřka pětkrát menší než Praha). Přesnější je proto hovořit o tramvajích v regionu Île-de-France, což zahrnuje širší aglomeraci okolo města na Seině a odráží i oficiální název pro tento nesourodý systém používaný ve francouzštině – *Tramway d'Île-de-France*.

Po zrušení městských tramvají (1937) a linky ve Versailles (1957) se musel pařížský region obejít bez tramvají až do roku 1992, kdy byla zprovozněna linka T1. Pozvolna pak přibývaly další trasy, takže nyní – po otevření linky T12 – jich lze napočítat již 13, resp. 14, neboť linka T3 je dnes rozdělena na dva provozní úseky (T3a a T3b). Jde současně o jedinou linku (resp. dvojlinku), která je vedena výhradně po katastru Paříže. Další linky – T2 a T9 – mají na jejím území pouze konečnou stanici a dále vybíhají do obcí v Île-de-France (byť ty vzhledem ke stupni urbanizace s Paříží srůstají). Mimo linek ryze tramvajových jsou dvě trasy – T5 a T6 – obsluhovány tzv. tramvajemi na pneumatikách systému (Alstom) Translohr. Tyto linky jsou vedeny každá v jiné části regionu (jedna na severu a druhá na jihu), čímž si region zajistil do budoucna nemožnost nejen jejich provázání, ale i napojení

na zbytek sítě, která je tak jako tak značně fragmentovaná – přejezdy nejsou mnohdy možné ani mezi linkami, které na sebe bezprostředně navazují (chybí mezi nimi kolejové přejezdy), takže teoreticky je možné přejíždět jen mezi linkami T1 a T8. Vzájemná propojení tak, aby se síť stala skutečně sítí, a nejen souborem ostrovních provozů, existují až na výše zmíněnou čestnou výjimku jen na papíře. Některé trasy by ovšem ani tak do budoucna jednoduše napojit nešlo, protože jsou na nich nasazovány tzv. vlakotramvaje s omezenou přechodností na městské linky. Ta první, nesoucí číslo T4, vznikla již v roce 2006 a je skutečnou vlakotramvají, když na své trase využívala dvě napájecí soustavy a přejížděla na železniční síť. Další vlakotramvajové linky vznikly adaptací či částečnou adaptací původních předměstských železničních tratí.

Šlo o linky, kterým bylo původně nad rámec klasického značení přidáno ještě marketingové jméno *TramExpress*, konkrétně dle světových stran *TramExpress Nord* (T11), *TramExpress Sud* (T12) a *TramExpress Ouest* (T13). Ve všech třech případech byla pro provoz určena vozidla Citadis Dualis z produkce Alstomu, která si francouzské železnice SNCF v minulosti objednaly v rámci obřího rámcového kontraktu. Tyto vozy přitom nalezly uplatnění v rámci Francie nikoli jen v roli vlakotramvají, ale nezřídka coby méně kapacitní elektrické železniční jednotky.



Pro linku T12 vzniklo také zcela nové zázemí v podobě depa/vozovny, odkud je také celý provoz řízený. (zdroj: Wikipedia.fr; foto: poudou99)

Prozatím poslední jižní linka T12 byla do provozu uvedena od 9. 12. 2023 (potažmo 10. 12. 2023, budeme-li brát pravidelný provoz). Její zřízení bylo zahrnuto do plánů na městské kolejové dopravy již na počátku tisíciletí. Ambiciózní plán počítající původně mj. s přestavbou částí třech různých železničních tratí či vybudováním takřka sedmikilometrového podzemního úseku byl předložen ke schválení v roce 2004, avšak realizace se pro vysokou nákladovost nedočkal. Prostředky, které již byly přislíbeny na jeho realizaci, byly převedeny na jiné infrastrukturní projekty v regionu. Velkorysý

záměr byl pak přepracován tak, aby se jeho finanční náročnost snížila, současně ale bylo nutné se vypořádat s tím, jak levnější verzi ospravedlnit před staršími studiemi (vzájemně byly původní a nové výpočty pochopitelně v argumentační opozici).

Umírněný plán byl dokončen v roce 2008 a jeho uskutečnění se předpokládalo v letech 2017–2020. Finální podoba počítala s vybudováním 20,4 km dlouhé linky, z nichž 10 km je vedeno po modernizované a upravené části železniční tratě *Grande Ceinture* (v úseku Massy-Palaiseau až Petit Vaux), což je jinak velký železniční okruh okolo celé Paříže vybudovaný již v závěru 19. století. Před zahájením rekonstrukce pro potřeby provozu linky T12 využívaly předmětný úsek příměstské železniční vlaky RER C. Zbylých 10,4 km délky linky T12 představuje novostavba tramvajové trati (byť na segregovaném tělese), která na své cestě mj. třikrát křižuje dálnici A6, což si vynutilo nákladnou stavbu nových mostních objektů.

Stavba byla skutečně zahájena v roce 2017. Celkem na trase protínající 12 obcí vyrostlo či bylo pro potřeby vlakotramvají upraveno 16 zastávek (z toho 11 nových). Oproti původním předpokladům však došlo k výraznému zdržení s ohledem na nedostatek stavebních dělníků a napnutému rozpočtu. Ten původní – vypočtený na 526 mil. € (cca 12,9 mld. Kč) – se měl ukázal být (mj. vzhledem ke zpoždění) nedostatečný, avšak finální suma za stavbu nebyla v rámci publikovaných informací ku příležitosti zprovoznění tratě publikována. Termín dokončení celého díla byl nicméně posunut o dva roky na rok 2022, což se i tak ukázalo ambiciózní, neboť teprve v lednu 2023 začaly první zkoušky na původní části železniční tratě a od dubna 2023 i na tramvajové části trasy.

Pro provoz bylo pořízeno celkem 25 vozů Citadis Dualis, z nichž první začaly být dodávány již v roce 2021. Jejich pořízení mělo vyjít na 145 mil. € (zhruba 3,5 mld. Kč). Vozidla mají zvládnout projet 20,4 km dlouhou trasu za 40 minut (původně se počítalo s 38 minutami), přičemž špičkový interval činí 15 minut (na jaře 2024 se předpokládá posílení na 10 minut), sedlový 20 minut. Předpokládá se, že denně bude vlakotramvajemi na trase cestovat okolo 40 000 cestujících (Dualisy mají jezdit výhradně ve „dvojčatech“ o délce 82 m). Linka tvoří důležité tangenciální spojení, u nějž se neočekává, že jej budou cestující využívat v celé délce. Silné mají být přestupní vazby na spoje železniční a autobusové dopravy. Trasa T12 začíná ve stanici Massy Palaiseau, kde je přestup na spoje vlaků RER B a RER C, ale i dálkové vlaky (včetně spojů TGV). Zhruba v polovině trasy se nachází stanice Épinay-sur-orge umožňující přestup na RER C a konečná Évry Courcouronnes umožňuje vazbu na spoje RER D.

Url: V Paříži otevřeli další (vlako)tramvajovou linku