

Zahájení provozu tramvají v dánském Odense se blíží

22.08 2021 20:06, Libor Hinčica, Tramvaje

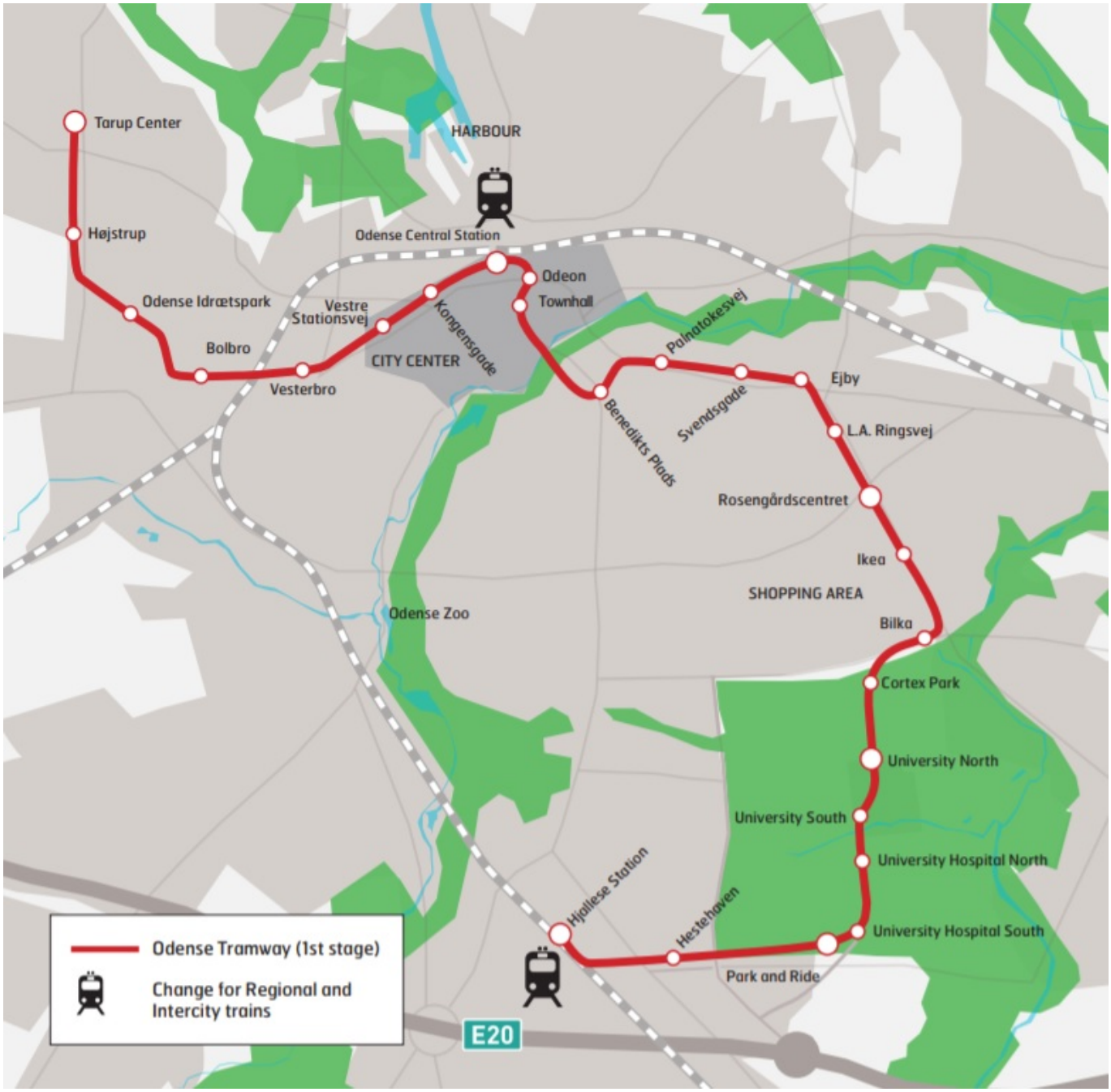
V prosinci 2021 uplynou čtyři roky od doby, kdy se do Dánska vrátily tramvaje, když byl zahájen provoz na první části tramvajové linky v Aarhusu. Na přelom let 2021/22 je pak plánováno otevření druhého novodobého dánského tramvajového provozu ve městě Odense.

Stejně jako v Aarhusu i v Odense tramvaje již v minulosti cestujícím sloužily. První linka byla do provozu uvedena v roce 1911 a měla délku 5,5 km. S ohledem na vysokou popularitu u cestujících byl v roce 1913 provoz rozšířen o odbočnou větev k přístavu, avšak tato linka úspěchu té první nedosáhla, a tak byla již v roce 1926 zrušena a nahrazena autobusem, později (v r. 1939) zde přišly ke slovu trolejbusy (zrušeny v r. 1959). Tramvaje na své jediné lince přežily druhou světovou válku, avšak krátce po ní se nad nimi začalo smrákat. Zastaralá infrastruktura a vozový park (poslední nové tramvaje pocházely z roku 1924) neumožňovaly konkurovat rostoucímu automobilismu, a tak byl k 1. 7. 1952 provoz tramvají v Odense ukončen.



Tramvaj Stadler Variobahn v areálu univerzity během zkušebních jízd. Poněkud překvapivě nebyla při projektu budovy zohledněna možnost umístit zastávku přímo do průjezdu pod budovou (po obou stranách se v bezprostřední blízkosti trati nacházejí nosné sloupy, které zřízení zastávky znemožňují, uprostřed je navíc přechod pro chodce). Tramvaje tak zastavují až za „tunelem“, kde vznikly samostatné přístřešky. Areál univerzitního kampusu je tvořen novými budovami kvalitní moderní architektury. Budově na snímku vládne ve skandinávských zemích oblíbený cortenový obklad (povětrnostně odolná ocel). (foto: Libor Hinčica)

O obnově tramvajového provozu ve městě se hlasitě hovořilo od roku 2008. Zdlouhavý přípravný proces měl několik zásadních milníků, z nichž se hodí zmínit především dohodu z 23. 6. 2014, kterou byl deklarován zájem státu na spolufinancování obřího projektu, jehož cílem bylo nejen přivézt do ulic města tramvaje a poskytnout cestujícím lepší nabídku služeb, ale také dosáhnout celkové proměny obrazu města díky úpravám křižovatek, silnic, chodníků, cyklostezek, zeleně atp., vše v duchu hesla „udělejme ze silnic ulice“, které naráželo na skutečnost, že čtyřproudové komunikace do centra města zkrátka nepatří a že ulice mají sloužit občanům, ne autům. Dne 5. 2. 2015 byl schválen dánským parlamentem tzv. „Zákon o tramvaji v Odense“, po níž došlo k založení společnosti Odense Letbane, která dostala na starosti implementaci připraveného projektu. Již v dubnu 2015 začaly první práce, které spočívaly v nutných přeložkách inženýrských sítí. Tyto činnosti probíhaly až do prosince 2017 a částečně se překrývaly se samotnou výstavbou trati, která byla zahájena v srpnu 2017 a byla svěřena španělské společnosti COMSA, která uspěla ve výběrovém řízení na stavbu trati, přičemž zhotovitel díla spolupracuje úzce s dalšími subjekty z Dánska (Munck), Portugalska (EFACEC) a Španělska (IDOM).



Plán vedení tramvajové linky v Odense. Zkoušky v současné době probíhají od jihu, tedy vozovny, až ke kolejovému přejezdu umístěnému za zastávkou Svendsgade. (zdroj: Odense Letbane)

Celková délka tramvajové trati je 14,5 km. Rozmístěno je na ní 26 zastávek. Tramvaje, jež by měly jezdit rychlostí max. 60 km/h (konstrukce trati umožňuje ve vybraných úsecích až 70 km/h, avšak v provozu se s využitím těchto parametrů nepočítá), mají zvládnout projet celý úsek za 42 minut. Špičkový interval v pracovních dnech je plánován na 7,5 minuty, v okrajových částech dne na 15 minut. V sobotu bude interval 15 minut v sedle a 10 ve špičkách, v neděli pak celodenně 15 minut. O prázdninách se počítá s jízdním řádem jako o sobotách. Tramvaje mají být denně v provozu od 5 do 23 hodin, o víkendech se bude začínat až o šesté hodině ranní. O pátcích a sobotách by měly tramvaje jezdit až do půlnoci. Celkové náklady na stavbu byly odhadnuty na 3,4 mld. dánských korun (DKK), což je zhruba 11,64 mld. Kč. Většinu prostředků poskytuje město 2,1 mld. DKK (7,2 mld. Kč), stát pomáhá celé investiční akci příspěvkem 1,2 mld. DKK (4,1 mld. Kč) a zbylou sumu 0,1 mld. DKK pokrývá místní region (0,34 mld. Kč). Předpokládá se, že první linku využije denně okolo 35 500 cestujících, ročně tedy okolo 10 až 11 miliónů pasažérů.



Při zkušebních jízdách se ukázalo, že některé detaily projektantům unikly. Například skutečnost, že auta při zaparkování běžně zasahují až za hranu obrubníku. Provizorně byla situace vyřešena polepy, které řidiče upozorňovaly, aby si drželi větší odstup od hrany. Dnes by již na místě měly být vztyčeny viditelné zábrany, které najetí až k obrubníku zabraňují, tedy pokud si nechce řidič poškodit auto. (foto: Libor Hinčica)

V roce 2017 byl jako dodavatel tramvají vybrán švýcarský Stadler, který předtím uspěl také v Aarhusu. Zatímco v Aarhusu je možné vidět dva různé typy tramvají od Stadleru (Tango a Variobahn), v Odense se s ohledem na charakter sítě spokojili s jedním typem, a sice Variobahnem. Výroby se zhostil závod Stadler Pankow v Berlíně (dnes Stadler Deutschland GmbH). První vůz byl do města dodán na silničním trajleru v únoru 2020, další následovaly postupně do září 2020. První zkušební jízda se uskutečnila na dokončeném úseku trati dne 21. 4. 2020. Tramvaje byly od počátku deponovány v nově budované vozovně, jejíž stav dokončení umožnil, že již v říjnu 2020 se společnost Odense Letbane mohla přestěhovat do nových prostor. Chvíli po ní se zde nastěhoval i dopravce Keolis Letbaner, který uspěl ve výběrovém řízení na zajišťování provozu tramvají, čímž se stal zodpovědným i za zajištění provozního personálu, jehož nábor probíhal už od října 2020, přičemž o práci řidiče tramvají měl být mezi místními velký zájem.



Symbolem nového systému je podržené písmeno O (viditelné je ve formě malé nálepky na čelech vozů na zde publikovaných snímcích). Otočený a zdvojený symbol „óčka“ je pak používán v kampaních informujících občany města na provoz tramvaje. Jednoduchými úpravami vzniklo několik takových nonverbálních variant. (foto: Libor Hinčica)

Tramvajovou trať se podařilo stavebně téměř dokončit již v průběhu roku 2020, včetně všech 8 měníren, které ji lemují. Zkoušky se zpočátku odehrávaly jen na úseku od vozovny k první zastávce, později se ale podařilo tramvaje prodloužit. Od začátku února 2021 tak jezdily tramvaje až k zastávce IKEA a od 6. 7. 2021 jezdí až ke kolejovému přejezdu za zastávkou Svendsgade, což znamená, že dnes probíhají zkoušky v pracovních dnech na úseku zahrnujícím zhruba polovinu celé délky trati.

Stavba trati šla kupředu navzdory některým problémům, z nichž můžeme zmínit například nevyjasněné případy vyvlastnění pozemků. Pro stavbu trati bylo zapotřebí získat celkem 385 pozemků, které nebyly ve vlastnictví města, z nichž 150 muselo být majitelům vyvlastněno. Ne všichni majitelé pozemků však byli s nabízenou cenou spokojeni, a tak požadovali více peněz. Některým rozhodčí komise vyhověla, avšak společnost Odense Letbane (přes níž peníze za nákup pozemků protékají) s nabídnutým navýšením nesouhlasila, a tak se 12 případech obrátila na soud, který ve dvou případech již rozhodl ve prospěch vlastníka dráhy a kompenzace snížil.



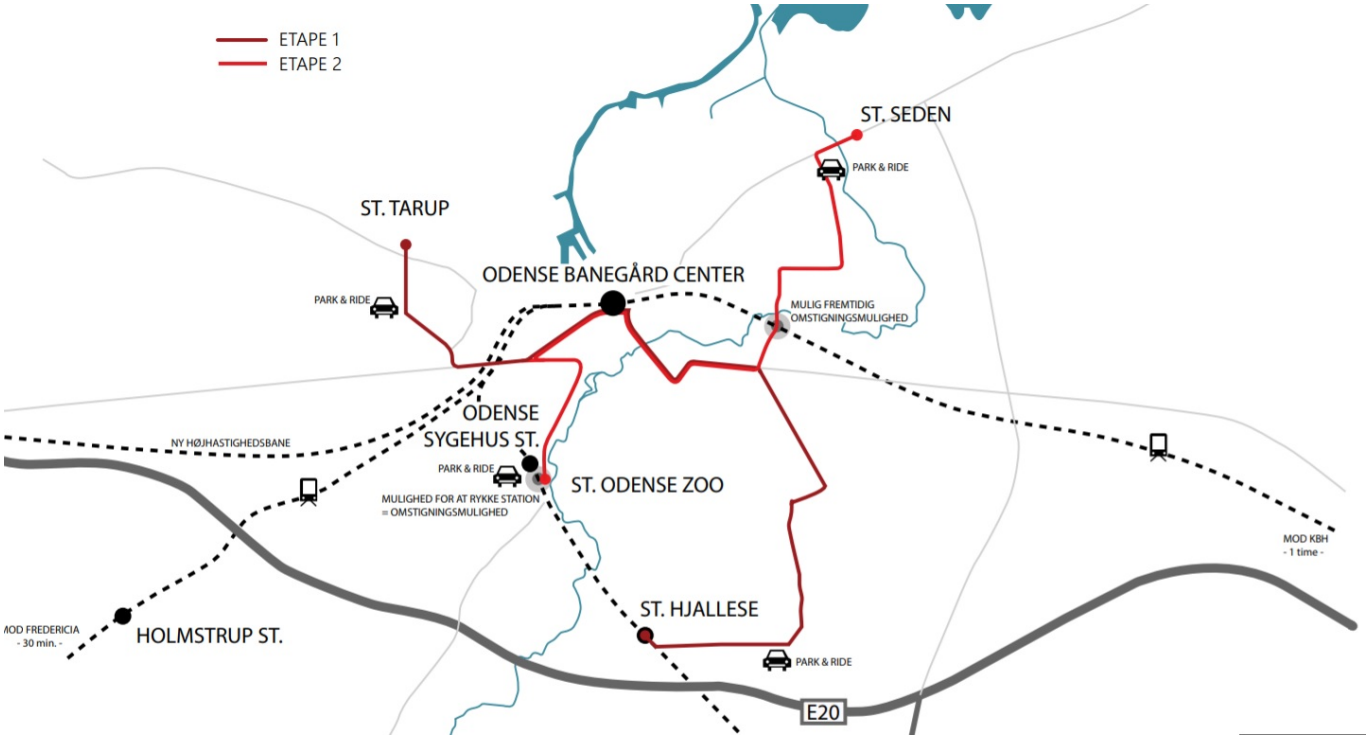
Tramvajová trať je v délce 10 km zatravněná. Součástí výstavby bylo také budování cyklostezek (a cyklopruhů), úpravy chodníků, silnic atp. Celkově tramvaj výrazně přispěla ke kultivaci veřejného prostoru, který je zejména v oblasti univerzity a místních kolejí na tak vysoké úrovni, že bychom u nás marně hledali město, které se zdejšímu pojetí urbanismu a architektury alespoň vzdáleně přibližuje. Návštěvu si tedy Odense zaslouží nejen kvůli tramvajím. (foto: Libor Hinčica)

Další problémy způsobil „populární“ virus Covid-19, který zkomplikoval práci jak subdodavatelům technologického vybavení, tak samotným stavebním firmám, které využívaly část personálu z mateřských zemí, přičemž zaváděná opatření komplikovala hladký průběh stavby a vyžádala si i navýšení nákladů. Přestože město uvolnilo dodatečně zhruba 240 mil. Kč (70 mil. DKK), neznamená to, že by šlo zhotoviteli stavby na ruku s každou fakturou, se kterou přijde. Naopak. Proces stavby je bedlivě sledován a fakturace díla po částech posuzována, takže některé vyžadované platby jsou bez okolků ze strany společnosti Odense Letbane zpochybňovány a se stavební firmou dále řešeny, neboť veřejný sektor v Dánsku rozhodně není synonymem pro „oslíčku, otřes se“. Koronavirus každopádně způsobil zpoždění celého projektu, takže původně plánovaný termín zprovoznění trati v září 2021 musel být posunut a v současné době se počítá se zahájením provozu až na přelomu roku. V září by měly být zahájeny pouze zkoušky na zbylém úseku po konečnou Tarup Center.



Část jednoho ze dvou připravených kolejových trojúhelníků, který by měl posloužit pro odbočení druhé tramvajové linky. (foto: Libor Hinčica)

Poté, co byl 13. 5. 2021 vztyčen poslední trakční sloup budoucí trati, se dokončovací práce týkaly montáže trolejového vedení, zastávek, křižovatek a také povrchu tratí. Ten je z velké části kryt zatravněním (stejně jako střechy zastávek, u nichž se používá tzv. rozchodník). Konkrétně je tráva použita na cca 10 km délky trati, přičemž osít bylo zapotřebí plochu velkou 63 000 m^2, což představuje v populárním přepočtu na jednotku „fotbalové hřiště“ ekvivalent zhruba 10 fotbalových hřišť. Použita byla tráva nenáročná na údržbu, zajímavostí je i zemina, která byla promíchána s pemzou (vyvřelou horninou), jež byla dovezena z Islandu. Ta má v deštivém Dánsku usnadňovat odtok vody do drenážních kanálků. Z hlediska zeleně stojí za zmínku ještě výsadba stromů, těch bylo podél trati zasezeno celkem 1 400. Oproti písničce „Hajný je lesa pán“ neslíbilo město za každý pokácený strom „sto malých do školky“ a studie EIA (*Environmental Impact Assessment*) se spokojila s náhradou jednoho pokáceného stromu vždy dvěma novými.



Základní návrh druhé etapy rozvoje tramvajové sítě (světle červená). (zdroj: Odense Letbane)

Ačkoli ještě není oficiálně spuštěn ani provoz první etapy dráhy, probíhají již intenzivně přípravné práce na etapě druhé. Společnost Odense Letbane dostala za úkol připravit plán druhé etapy výstavby tramvaje již v roce 2019. Práce na projektu byly dokončeny v červnu 2021 a předány vedení města k finálnímu rozhodnutí. Ke zvážení byly doporučeny dvě varianty, jedna ve formě prodloužení o délce 4,9 km s 10 novými zastávkami, druhá o délce 11,7 km se 14 novými zastávkami (ta je však velkorysejším pojetím první varianty, základní směry tedy zůstávají stejné). Primárním cílem druhé etapy výstavby je napojení zoologické zahrady a části St. Seden na severu města. V obou případech jsou na odbočné větve již založeny výhybky.

Odense se brzy stane druhým dánským městem s tramvajemi, nikoli však posledním. Svou moderní tramvaj již buduje také metropole Dánska – Kodaň. O tom si však více povíme zase někdy příště.

Url: Zahájení provozu tramvají v dánském Odense se blíží