



V Paříži byly představeny Citadis X05 pro linku T1. Nahradí legendární TFS-2

21.10 2024 19:47, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 4. října 2024 byly ve vozovně Villetaneuse, jež slouží pro deponování vozů linky T8, představeny první nové vozy Citadis X05 určené pro provoz na nejstarší tramvajové lince v pařížské aglomeraci označené jako T1. Ve vozovně Villetaneuse našly nově dodané vozy dočasné útočiště do doby, než bude zmodernizována vozovna Bobigny určená pro potřeby linky T1. Nová flotila nahradí dosluhující vozy TFS-2 z roku 1992.

TFS-2 je zkratkou pro *Tramway français standard*, tj. „standardní francouzskou tramvaj“, v tomto případě, jak název napovídá, druhé generace. Ta první vznikla pod taktovkou společnosti *Alstom Atlantique* (předchůdce dnešního Alstomu) pro potřeby Nantes, které se jako první francouzské město rozhodlo k návratu tramvají, jež uvedlo do provozu v roce 1985 (dodávky vozidel byly zahájeny již o rok dříve). Originálně byly vozy první generace bez nízkopodlažní části, střední články byly doplněny až v 90. letech po úspěchu druhé generace, která poprvé svezla cestující v roce 1987 v Grenoblu. Po něm si vozidla, jež se během studia českého designéra a architekta Patrika Kotase ve Francii stala výraznou inspirací pro zrození první československé (potažmo české) nízkopodlažní tramvaje RT6N, našla cestu ještě do Rouen a pařížské aglomerace Île-de-France, kde se vozy objevily na první a druhé lince T1 a T2, jež odstartovaly novodobou éru pařížských tramvají (byť je toto označení vzhledem ke katastrálním hranicím Paříže poněkud nepřesné). Celkem bylo vyrobeno 162 tramvají TFS, z toho 46 v provedení TFS-1 a zbylých 116 v modernější verzi TFS-2. Produkce těchto vozidel byla zastavena v roce 1997, kdy už nastupoval vývoj první generace Citadisu.



Tramvaje TFS-2 ovlivnily významně i vývoj první československé nízkopodlažní tramvaje RT6N (resp. RT6N1). Jejím designem se tehdy inspiroval designér a architekt Patrik Kotas, jenž na konci 80. let získal možnost ve Francii studovat. (zdroj: Wikipedia.org)

Pro linku T1 bylo dodáno originálně pouze 19 vozů, zbylých 16 bylo zahajovalo v roce 1997 provoz na lince T2. Ta se ale potýkala s nečekaně velkým zájmem cestujících, který vozidla TFS-2, jež nebyla konstruována pro spřahování do souprav, nemohla zvládat. Vzhledem k tomu, že nebylo možné ani zkrátit špičkový interval 4 minut, došlo k rozhodnutí pořídit tramvaje Citadis 302 s tím, že tyto vozy již budou spřahovány do více než 60 m dlouhých vlaků (po nezbytné úpravě zastávek), zatímco flotila tramvají TFS-2 byla přesunuta na linku T1, která se tak jako tak měla dočkat prvního prodloužení. Přesun šestnácti vozů umožnil vytvořit dostatečnou rezervu i pro další dvě rozšíření v letech 2012 a 2019 (byť v druhém případě šlo jen o jednu stanici). Do budoucna se však s tramvajemi TFS-2 na lince T1 už nepočítalo.

Nástupci „francouzských er té šestek“ byli objednáni v říjnu 2021, kdy došlo k podpisu smlouvy v hodnotě 130 mil. € (cca 3,3 mld. Kč) zahrnující dodání celkem 37 vozů (tedy o dvou více, než byla stávající flotila vozů TFS-2) v podobě modelu Citadix X05, který je v rámci systému RATP značen jako typ TW20. Prvních šest vyrobených vozů bylo oficiálně prezentováno, jak je zmíněno v úvodu textu, ve vozovně linky T8 dne 4. 10. 2024. Na lince T8 bude probíhat i část zkušebních jízd, které se později přesunou na linku T1, kde budou vozy následně výhradně sloužit.



Tramvaje Citadis X05 mají poskytnout větší přepravní kapacitu o ca 15 %. (foto: IDF Mobilités)

Každá z tramvají má délku 32 m, šířku 2,4 m a výšku 3,241 m. Jejich maximální rychlost činí 70 km/h, kterou ovšem na stávající trase linku T1 nepůjde využít (max. rychlost je zde stanovena na 60 km/h). Udávaná obsaditelnost je rovných 200 pasažérů, což má v porovnání s vozy TFS-2 představovat nárůst o 15 %. To je vzhledem k vytížení linky T1 velmi důležité, protože tramvaje na ní přepraví denně okolo 180 000 pasažérů a ve špičkách je dnes na 17 km dlouhou linku vypravováno 32 z 35 disponibilních vozů. Ve výbavě nových tramvají nechybí klimatizace, kamerový systém, USB nabíječky, ale také senzory pro intenzitu vnějšího osvětlení či 20 (!) monitorů v interiéru. Předpokládá se, že tzv. autorizace vozidel proběhne 26. 11. 2024, což umožní zařadit tramvaje do provozu už od 10. 12. 2024.

Očekává se, že brzy bude oznámeno využití opce na dodání dalších 28 Citadisů X05 pro prodloužení linky T1 z konečné Noisy-le-Sec do Valde-Fontenay, které by mělo být uvedeno do provozu ve dvou etapách v letech 2027 a 2029. Linka T1 by měla být následně rozdělena na části T1a a T1b, výhledově se zvažuje i zavedení linky T1c.

Po vyřazení tramvají TFS-2 bude možné se s legendárními vozy tohoto typu svézt už jen v Grenoblu, který jako jediný nechal část dříve dodaných vozů (38 z 53 ks) po roce 2013 zmodernizovat. Specifické dvoučlánkové úzkorozchodné provedení je nadále provozováno v Saint-Étienne, zde však jde o derivát, který si z tramvají TFS-2 přebíral jen vybrané uzly a nemalý podíl na výrobě těchto vozů měli švýcarský výrobce Vevey a německý Düwag.

Url: [V Paříži byly představeny Citadis X05 pro linku T1. Nahradí legendární TFS-2](#)