

Helsinky hodlají téměř zdvojnásobit velikost tramvajové sítě. Díky jediné tratě

09.06 2016 11:40, Redakce, Nezařazené

Finské hlavní město Helsinky společně se sousedním městem Espoo daly po letech zelenou projektu na rozšíření provozu tramvajové sítě. Její současná délka, která činí cca 38 km, by se měla zvětšit na celkem 61 km díky stavbě nové meziměstské tratě.

Helsinky mají dlouhou historii tramvajové dopravy, která sahá až do roku 1890, kdy byly zahájeny zkušební jízdy koňky. Původně přitom držitel licence na výstavbu tramvajových tratí usiloval o stavbu moderní elektrické tramvaje, kvůli nedostatku financí a odporu města ale nakonec znělo v ulicích finské metropole (tehdy pod správou carského Ruska) jen klepání kopyt koní. Provoz s cestujícími byl zahájen až v roce 1891. Elektřina poté nahradila koňku postupně v letech 1900–01. Až do dnešních dnů si tramvajový provoz v Helsinkách (mimochodem jediný existující ve Finsku) uchoval tvář klasické městské tramvaje. Výstavba trati rychlodrážního charakteru se městu až doposud víceméně vyhýbala, byť byla myšlenka na jejich vznik několikrát přetřásána.

Nyní se však zdá, že by se mohla konečně rychlodrážní tramvajová linka zrodit. Dne 6. 6. 2016 se totiž podařilo protlačit návrh na výstavbu 25 km dlouhé tratě, jež by měla spojit Helsinky s přilehlým městem Espoo. O rozhodnutí, zda tramvajovou trať financovat nebo ne, museli nejprve rozhodnout nejvyšší představitelé obou měst v rámci svých rad. Zatímco Helsinky se vyslovily jednomyslně pro, ve městě Espoo skončilo hlasování v poměru 11:3 ve prospěch tramvají. Do konce června 2016 by se měl návrh dostat ještě na pořadí jednání zastupitelstev obou měst. Pokud i zde návrh projde (což se nyní všeobecně očekává), nemělo by stát již nic v cestě příprav na výstavbu dlouho připravované trati.

Tramvaje by měly na rychlodráze dosahovat průměrné rychlosti 25 km/h, tedy o 10 km/h více, než je průměrná rychlost jízdy na klasických tratích v centru Helsinek. Zajímavostí přitom je, že nově navržená trať nemá s dosavadní sítí prakticky nic společného – má zcela jiný charakter vedení trasy a s výjimkou navržené počáteční stanice v Helsinkách se ani nikde jinde nepřibližuje dalším již existujícím tratím. Navržená meziměstská dráha byla vyprojektována již v roce 1990 s tím, že se počítalo s využitím formy „lehké železnice“ nebylo však zřejmé v jaké budě podobě. Teprve v roce 2003 například padlo rozhodnutí, že by mělo dojít k propojení na stávající tramvajovou síť, což v praxi znamenalo zejména upřednostnit rozchod 1 000 mm oproti rozchodu 1 435 mm, s nímž se rovněž v plánech koketovalo (v úvahu totiž přicházelo také napojení na síť metra).

Plán na realizaci záměru byl v průběhu let několikrát přepracován a odsouván. V navržené trase tramvaje tak stále (už od roku 1990) jezdí autobusová linka 550. Právě tu by měla tramvaj konečně nahradit.

Náklady na samotnou výstavbu jsou odhadovány na 275 mil. €, přičemž většinu nákladů by mělo nést město Helsinky (124 mil €), menší část Espoo (67 mil. €) a zbytek peněz by měl přitéct ze státní kasy. Celkové náklady jsou však vyčísleny vyšší (zahrnují i nákup vozidel a dalších zařízení), konkrétně na 459 mil. € (z nichž 278 mil. € mají poskytnout Helsinky a cca 97 mil. € město Espoo).

Z celkové délky 25 km by mělo být po katastru Helsinek vedeno 16, zbylých 9 připadá na město Espoo. Očekává se, že se stavbou by se mohlo začít již v roce 2017 a ukončena by moha být už v roce 2021. S ohledem na rozvoj oblastí, jimiž dráha povede, se předpokládá, že služeb tramvaje využije v roce 2025 denně okolo 88 000 občanů. To je necelý trojnásobek v porovnání se současným počtem přepravených cestujících na autobusové lince číslo 550.

Url: Helsinky hodlají téměř zdvojnásobit velikost tramvajové sítě. Díky jediné tratě