

Jediný buenosaireský Alstom Citadis zřejmě už nevyjede

13.02 2019 10:14, Redakce, Nezařazené

V roce 2017 jsme informovali o definitivním konci nevelké tramvajové trati v Buenos Aires, která měla předznamenávat návrat tramvají do tohoto hlavního města Argentiny a za níž se během pár let utratilo zhruba půl miliardy Kč. Jenže tramvaje už podruhé v historii města prohrály, a tak trať byla do počátku roku 2017 zcela demontována a v její trase se nyní buduje podúrovňová silniční magistrála nazvaná „Paseo del Bajo“, která je jen jedním z dalších obřích kapacitních tahů na mapě města.

Na dané tramvajové trati, jejíž projekt byl nazván jako Tranvía del Este, bylo v pozdější době provozováno pouze jedno vozidlo Alstom Citadis 302, které po ukončení provozu v roce 2012 zůstalo na trati částečně skryté pod plachtou a trpělo pod náporem vandalů. Vozidlo bylo roku 2016 odtaženo na jihozápad města, kde se mělo zapojit do provozu na síti tzv. Premetra. Jak jsme již uváděli, jedná se o nevelký provoz typu rychlodrážní tramvaje (avšak v praxi vykazující nízké cestovní rychlosti), který byl v 80. letech zřízen při jihozápadní hranici Buenos Aires a je v podstatě reprezentován jednou dvoukolejnou tratí, která je na svém jižním konci rozvětvena do dvou krátkých úseků, z nichž jeden je jednokolejný, přičemž na žádném z konců této pomyslně ypsilonové sítě není smyčka, a jsou tedy využívána obousměrná vozidla.

Ačkoli bylo slibováno, že se tramvaj na Premetru ukáže v dohledné době, loni majitel Premetra, společnost Subterráneos de Buenos Aires (SBASE), uvedl, že se tak v krátké době nestane. Alstom Citadis totiž na rozdíl od starých sólo vozů přesahuje svou délkou délku zastávek Premetra a ještě jeho dveře kolidují s nástupními hranami. Rekonstrukce zastávek přitom byla odpískána, tramvaj tak na trať nemůže vyjet.



Těmito místy se proháněla tramvaj. Jižní úsek tehdy rovné cca 2 km dlouhé trati. (30. 1. 2019)



Zvítězil silniční bulvár.





Jediné, co se podařilo zachovat, je železniční spojka (vlečka) z přístavu. Pohled na jih.



Pohled na sever k přístavu.

Dalším problémem tramvaje je, že jsou pro ni náhradní díly drahé, vůz byl totiž odkoupen z madridského lehkého metra, ovšem bez sady potřebných náhradních dílů. V současných nepříznivých hospodářských podmínkách země, kdy i síť klasického metra vykazuje výpadky v provozu a kdy se čelní politici státu spíše vyjadřují v neprospěch drážní dopravy sloužící cestujícím, je vyloučeno, že by se někdo rozhodl do tramvaje, kterou město nechtělo, investovat, zvlášť když není dráha Premetra většinově segregována od okolního provozu a jsou na ní časté nehody s automobily. Ostatně v provozu je denně jen pár vozů. Dále je třeba podotknout, že Premetro obsluhuje čtvrti, které není možné hodnotit pro cizince i místní obyvatele jako vůbec bezpečné a vandalismus by tramvaji hrozil v těchto částech města více než u centra, kde byla přímo pod okny budov státní správy. K tomu je ještě nutné připočíst fakt, že ze tří měníren fungují na Premetru od roku 2008, kdy v jedné z nich proběhla krádež, jen dvě, přičemž dosud se nikdo neměl k tomu, aby třetí měnírnu opravil, takže není důvod na trať posílat vůz, který by mohl svou spotřebou působit problémy v napětí. Nesmí se také zapomenout na to, že projekt zkrachovalé “Tranvía del Este” iniciovala federální vláda, takže tramvaj je dosud v jejím majetku, ačkoli Premetro je městské.



Severní úsek bývalé trati, která byla od koleje na snímku vzdálená o něco více vlevo. Kolej je vlečkou do přístavu.


DOOSAN



Aut není nikdy dost, a tak jim staví další dálnici na dohled od centra města. Finance na její stavbu se získávají především dražbou železničních pozemků.





Provoz celého buenosaireského metra, kam Premetro patří také, by měl od příštího prosince spadnout pod nového koncesionáře (zájem má Keolis, RATP a stávající koncesionář Metrovías, který pro zachování koncese spojil síly s DB Engineering & Consulting). Neexistují ale zprávy ze strany SBASE coby vlastníka infrastruktury a vozidel o tom, že by byla v plánu nějaká modernizace systému Premetra, a poslední léta se sotva podařilo opravovat jen vybraná stará vozidla. Sdružení Asociación Amigos del Tranvía y Biblioteca Popular Federico Lacroze, které provozuje historický okruh ve čtvrti Caballito, loni požádala SBASE o přesun tramvaje do dílen Polvorín, či rovnou o její darování, aby více nechátrala a mohla se případně postupně opravit pro provoz na uvedeném malém okruhu. Tato žádost ale nebyla, alespoň prozatím, vyslyšena, takže s ohledem na vše výše řečené je velmi pravděpodobné, že osud ne zrovna levné tramvaje bude podobný, jako tomu bylo třeba u většiny ojetých (avšak draze nakoupených) vlaků z jihozápadu Evropy, které do Argentiny zhruba před deseti lety dorazily: čeká ji pomalý, ale jistý zánik.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: Jediný buenosaireský Alstom Citadis zřejmě už nevyjede