

V Buenos Aires a Santiagu de Chile zvažují tramvaj. Na letiště

18.01 2020 11:38, Redakce, Nezařazené

Není to tak dávno, co byla nedaleko od centra hlavního argentinského města zrušena krátká tramvajová trať (projekt zvaný "Tranvía del Este"), jež byla vybudována v tomto století a která se kvůli svému trasování "od ničeho k ničemu" stala provozním fiaskem, třebaže měla být zárodkem plánovaného vzkřísení tramvajové dopravy ve městě, které se v dávné minulosti těšilo z toho, že má největší systém tramvají na světě. Jak jsme informovali loni v únoru, na jejím místě byla vybudována podúrovňová silniční magistrála. Jeden ze členů nově zvolené centrální vlády, která je politicky provázána se stejnou garniturou, jež stála u zrodu tohoto zkrachovalého projektu, přišel 16. ledna 2020 s tím, aby se moderní tramvaj postavila ve městě znovu, teď ovšem v daleko racionálnějším směru.

Nová tramvajová trať by měla začínat na náměstí Plaza Italia, které leží nad stejnojmennou stanicí zelené linky metra (značena písmenem D) a přes které proudí hned několik autobusových linek. Mimoto je v blízkosti náměstí Italia i stanice jedné z železničních drah. Z náměstí by po pravé straně třídě Sarmiento měla tramvajová trať směřovat ke břehu řeky Río de la Plata, před kterou by měla zabočit na okamžik doprava a poté hned doleva, až by dorazila k odbavovací hale letiště Jorgeho Newberyho, jež je jedno ze tří civilních letišť určených pro obsluhu Buenos Aires a jeho okolí a ze všech těchto tří letišť je centru města suverénně nejblíže. Nicméně dostupnost letiště Newberyho není optimální, jelikož je od husté obytné zástavby odděleno velkou rekreační oblastí s parky a jeho terminál je ještě separován od okolí přistávací dráhou. Obsluha takto posazeného letiště místní MHD navíc zrovna neodpovídá západoevropským standardům. Kolem letiště sice vede železniční trať, ale z druhé strany přistávací dráhy (tj. blíže centru), a navíc nikdo nebyl dosud schopen blízko letiště vybudovat železniční zastávku.

Duchovním autorem tramvajového projektu je Matías Lammens, který se s ním coby svým volebním esem v minulosti neúspěšně ucházel o post šéfa vlády autonomního města Buenos Aires (de facto tedy primátora, nicméně od roku 1996 už primátoři v Buenos Aires oficiálně nejsou), a nyní jej coby ministr turismu a sportu hodlá vzkřísit s tím, že se na něm nejprve zkusí domluvit s vládou města. Ta však stála za snesením neúspěšné tramvajové trati (pro objektivnost je ovšem třeba připomenout, že trať nikdy nebyla prodloužena, jak se původně předpokládalo) a nebyla za poslední léta navzdory předvolebním slibům schopna rozestavět ani žádnou novou stanici metra, přičemž spíše preferovala rozvoj silniční dopravy. Tudíž bez zafinancování centrální vlády je tramvajový projekt zřejmě jen zbožným přáním Lammense.

A co Santiago?

Chilské hlavní město Santiago se snažilo tramvaje obnovit také, ale zatím jen slovně. Plánovaná trať o délce 8,8 km v obci Las Condes, která spadá do metropolitní oblasti hlavního města a je se Santiagem přímo propojena na jeho severovýchodním okraji, byla schválena chilským ministerstvem dopravy a telekomunikací roku 2009 s tím, že bude dokončena v roce 2017. Jenže v roce 2010 došlo k prodloužení linky 1 místního metra o několik stanic, čímž se na krátkém úseku plánovaná tramvajová trať dostávala do souběhu s tímto úsekem metra. V roce 2017 navíc tehdejší prezidentka země oznámila stavbu linky 7 podzemní dráhy, přičemž tato linka byla už předtím narýsována tak, že pokrývala podstatnou část spádové oblasti plánované tramvajové trati. Totéž ministerstvo tak realizaci tramvajové trati roku 2018 odpískalo s tím, že by měla nízký společenský přínos a ještě by konkurovala místnímu metrobusu.

Předloni se nicméně objevil nápad postavit tramvajovou trať k santiažskému mezinárodnímu letišti umístěnému severozápadním směrem od Santiaga. Letiště se poslední léta těší z raketového nárůstu počtu přepravených cestujících a momentálně se rozšiřuje do mamutích rozměrů. Na letiště po většinu dne proudí od centra města každých zhruba 5 minut autobusy různých společností, někdy ještě posilované o další spoje. K nim se navíc přidávají různé mikrobusy a nepřeberné množství aut. U odbavovací haly tak v některých okamžicích nastává chaos, když se silniční doprava opatrně snaží prokličkovat mezi velkým množství lidí.

V březnu 2018 tedy přišla francouzská společnost ENGIE s návrhem na výstavbu cca 12km tramvajové trati, která by spojila stanici zelené linky metra (č. 1) Pajaritos s letištěm při cestovní době 18 minut. Tato doba není nijak ohromující, neboť autobusy, pokud nejsou zácpy, které při výjezdu z města nebývají obvykle velmi silné, zvládají tuto trasu za zhruba 20 minut a některé jezdí přímo od centra. Chilské ministerstvo dopravy a telekomunikací nicméně kontrovalo loni v srpnu protinávrhem, aby tramvajová trať vedla od stanice budoucí linky metra 7 Huelén, čímž by délka trati byla jen 6,5 km. Problémem je ovšem to, že se daná linka začne stavět nejdříve na konci roku 2020, a tak se tento projekt spíše jeví jako záležitost vzdálenější budoucnosti. Na závěr je ještě nutné vysvětlit, proč s iniciativou přišla francouzská společnost, tj. “odkud vítr vane”. Koncesionářem mezinárodního letiště je totiž podnik Nuevo Padahuel, za kterým stojí francouzsko-italské konsorcium tvořené firmami Groupe ADP (ADP = Aéroports de Paris; podíl 45 %), VINCI Airports (40 %) a Astaldi Concessioni (15 %).

Text: Vít Hinčica

Url: V Buenos Aires a Santiagu de Chile zvažují tramvaj. Na letiště