

Konec legendární římské úzkokolejky se blíží

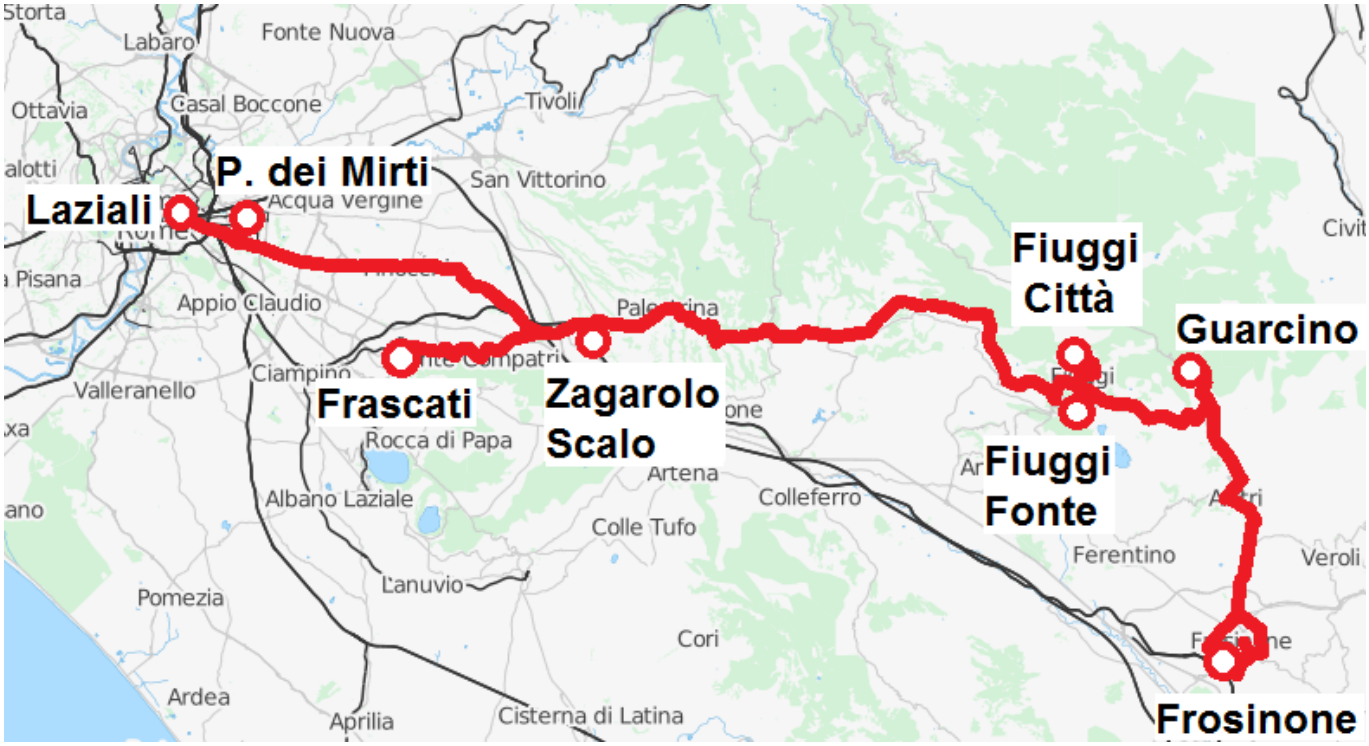
01.09 2022 21:40, Libor Hinčica, Tramvaje

Když si má člověk představit předválečnou italskou tramvaj, obvykle mu na mysli vytane milánská tramvaj série 1500, jež byla postavena na bázi americké koncepce známé jako „Peter Witt“. Tyto vozy byly vyráběny v letech 1927 (tehdy vznikly jen dva prototypy) až 1930. V Itálii je však možné se v pravidelném provozu svézt ještě staršími elektrickými vozy, které se pohybují svým charakterem mezi tramvají a příměstskou železnicí. Jde o vozy z roku 1926 nasazované na trati vedené od hlavního římského nádraží (Roma Termini) do římské části Giardinetti. Na dráze o rozchodu 950 mm by měl být v příštím roce zastaven provoz, načež má začít její přestavba na normální rozchod a celková modernizace.



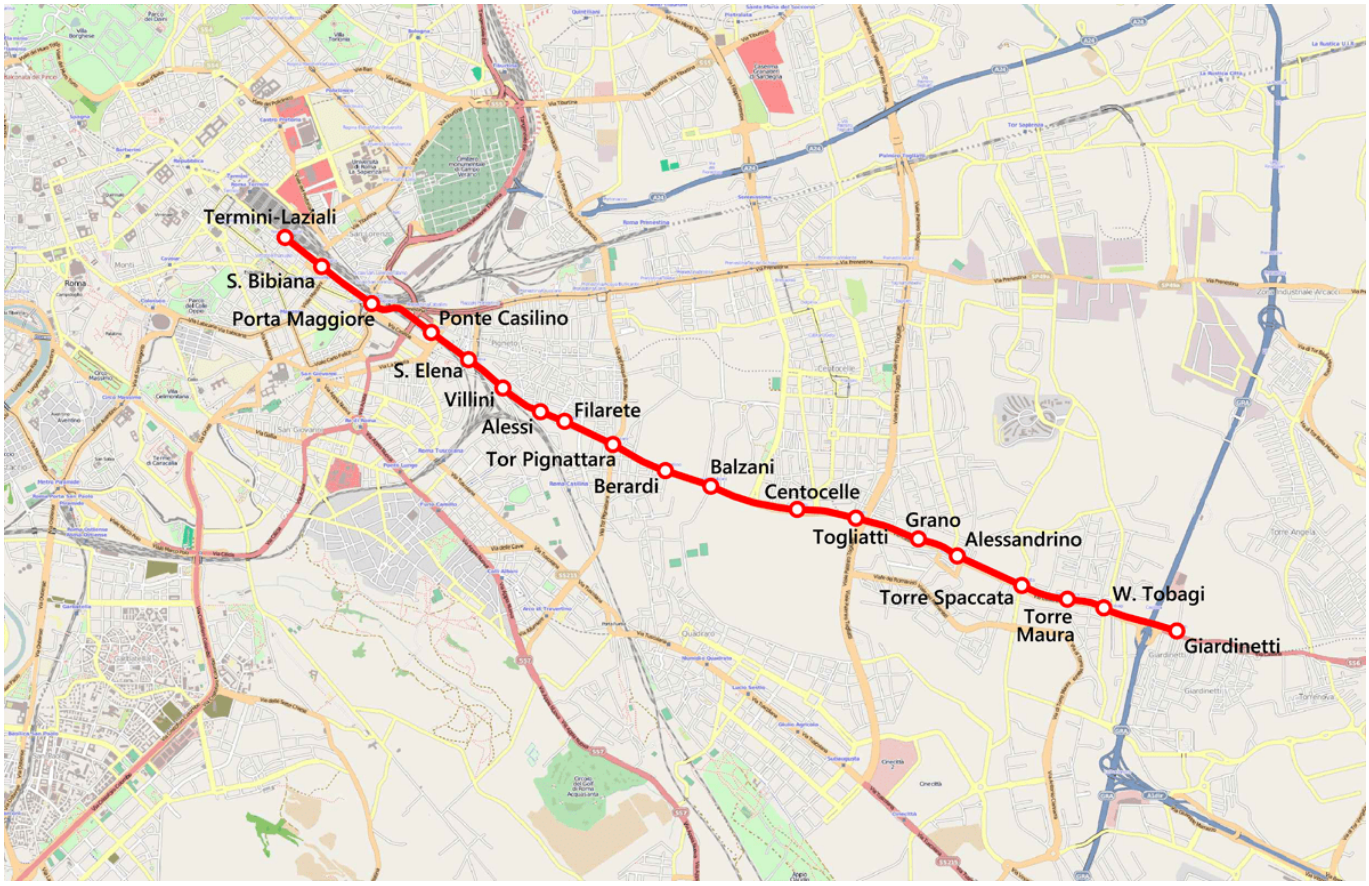
V roce 1927 byly zakoupeny čtyřnápravové vozy jež sloužily výhradně pro městskou dopravu ve třech městech po trase, včetně obsluhy římského úseku, odkud pochází i tento snímek. (zdroj: Wikipedia.it)

Trať Termini – Giardinetti má dnes délku pouhých 9,2 km. Jde o mrňavý pozůstatek původně rozsáhlého systému úzkorozchodných drah, jehož páteř tvořila hlavní trasa z Říma do Frosinone, z níž se vydělovalo několik kratších odbočných větví. Stavba tratě se rozběhla v roce 1913 a první úsek byl uveden do provozu o tři roky později (12. 6. 1916). Pokračování až do Frosinone bylo dokončeno v roce 1917, v průběhu 20. let pak přibylo několik kratších úseků. Na počátku 30. let byla délka úzkorozchodných tratí (o rozchodu 950 mm) 137,379 km. Sílící konkurence autobusové dopravy daná jak zdokonalením autobusů, tak výrazným zkvalitněním silnic, vedla k tomu, že už od roku 1935 začala být síť postupně redukována.



Síť úzkorozchodných elektrických drah v době největšího rozsahu, tj. do roku 1935. (zdroj: Wikipedia.it)

Jednou ze zajímavostí systému bylo, že se na něm vedle vlaků určených pro příměstskou dopravu objevovala od roku 1927 vozidla, která byla určena výlučně pro městskou dopravu, a plnila tedy funkci tramvaje. Čtyřnápravové osobní vozy se vedle městského úseku v Římě (tehdy Termini – Piazza die Mirti) objevovaly také v dalších dvou městech, a sice ve Fiuggi a Frosinone. Když byla v roce 1935 zastavena doprava na 33 km dlouhém úseku mezi oběma zmíněnými městy, zůstala městská tramvaj ve Frosinone nadále ostrovně zachována, byť přežila jen do roku 1937. Ve Fiuggi se podařilo městský provoz udržet až do roku 1960. Největší redukce provozu dráhy nastává v průběhu 70. a 80. let, přičemž velkou roli sehrála v ukusování kilometrů příroda, když došlo k opakovaným sesuvům na část trati, a následně k poškození části tělesa během povodní v únoru roku 1984. Poté už zůstal zachován jen úsek Termini – Pantano o délce 18,2 km, který se už celý nacházel na katastru Říma. Z tohoto důvodu došlo po dodání nově objednaných vozů v roce 1984 k jejich úpravě pro městský provoz, byť byly objednány ještě pro provoz příměstský.



Ze systému o délce přes 130 km zbylo posledních 9,2 km pouze na území Říma. (zdroj: Wikipedia.it)

Část trati o délce 9 km v úseku stanic Giardinetti a Panatano byla nákladně rekonstruována (a zdvoukolejněna) v letech 1996 až 2006, přičemž trať byla po modernizaci uzpůsobena pro adaptaci na metro s možností změny rozchodu na 1 435 mm. K této přeměně skutečně došlo, přičemž úzkokolejné vozy zde vyjely naposledy už 7. 7. 2008, tedy pouhé dva roky po dokončení zmíněné rekonstrukce. Paradoxní bylo, že plány na podobu budoucí trasy C římského metra se mezitím výrazně proměnily, neboť bylo rozhodnuto, že půjde již o metro automatické (bez strojvůdce). Z tohoto důvodu byla většina úprav a příprav provedená na trati v předešlých letech nepoužitelná a dráha byla postavena prakticky nanovo, přičemž metro bylo uvedeno do provozu v roce 2014.

Nadále tak zůstala v provozu jen 9,2 km dlouhá trať od římského hlavního nádraží k nové konečné Giardinetti, na níž se objevuje několik typů vozidel. Dodnes jsou v provozu vozy výrobce STEFER z let 1926 a 1941, kterých bychom napočítali celkem 15 (tvoří třívozové soupravy). Mimoto je v provozu ještě 5 jednotek AnsaldoBreda z roku 1989 a 6 jednotek Firema z roku 1999.



Vůz výrobce Firema z roku 1999 ev. č. 834 reprezentuje nejmladší generaci vozidel na trati. Na snímku jej vidíme v zastávce Porta Maggiore, kde tramvaje, úzkorozchodná dráha i autobusy projíždějí skrze pozůstatky Aureliánských hradeb z let 271 až 275. Přítomnost trolejového vedení zjevně zvládají památky dobře. (foto: Libor Hinčica)

Všechna tato vozidla by se měla stát brzy historií. Již v příštím roce má dojít k zastavení provozu v souvislosti s plánovanou přestavbou na rozchod 1 435 mm. Ta byla oficiálně oznámena v roce 2020 (hovořilo se o ní ale pochopitelně již předtím) a v roce 2021 se podařilo zajistit její začlenění mezi 44 významných infrastrukturních akcí, na kterých se spolupodílí financováním italská vláda. V prosinci 2021 došlo k důležitému aktu převedení majetku dráhy z regionu Lazio na město Řím. Někdejší úzkorozchodná železnice má být začleněna do systému římských tramvají, přičemž nově vzniklá linka by měla nést písemné označení G (což má v cestujících evokovat jakousi provázanost s metrem, neboť tramvaje v Římě nesou standardně číselná značení; i proto je projekt označován někdy jako „Metrotram“).

Kromě rekonstrukce stávající devítikilometrové trati by mělo dojít také k vybudování prodloužení o délce 3,6 km od konečné Giardinetti ke konečné Tor Vergata a ke kratičkému protažení (o 470 m) blíže autobusovému terminálu u hlavního nádraží (kam ostatně úzkorozchodné vlaky až do roku 1950 jezdily). Náklady jsou odhadovány na 214 mil. € (cca 5,24 mld. Kč), přičemž v nich má být započten i nákup nových tramvají. Těch by mělo být pořízeno pro linku 22. V úseku Giardinetti – Tor Vergata se bude trať částečně překrývat s trasou metra linky C, avšak podle provedené studie by zde nemělo údajně docházet k odlivu pasažérů či nevyužití jednoho ze systémů, ale naopak k synergii a dosažení lepší provázanosti mezi oběma druhy dopravy. Výhledově se navíc počítá s možností vybudování dalšího prodloužení od Tor Vergata o délce 4 km.

Url: Konec legendární římské úzkokolejky se blíží