

Konec poslední italské meziměstské tramvaje. Potřetí za deset let

02.10 2022 19:16, Libor Hinčica, Tramvaje

V Itálii se v minulosti zrodila celá řada tramvajových a trolejbusových meziměstských tratí, které ale byly s rozšířením autobusů a automobilů od 30. let pozvolna rušeny, zkráceny či pohlceny rostoucími městy, takže se jejich meziměstský charakter vytratil. Za poslední meziměstskou tramvajovou trať v Itálii byla považována ta, jež spojovala Milán s městem Limbiate. Také na této 11,6 km dlouhé lince byl ale od 30. 9. 2022 zastaven provoz – za posledních deset let už potřetí.

Historie meziměstské tramvajové dráhy do Limbiate se začala psát již v roce 1882, kdy byl do provozu uveden první úsek z Milána do tehdy samostatné obce Affori. V roce 1900 byla trať elektrifikována, v roce 1915 prodloužena do Vareda a v roce 1920 dosáhla konečně Limbiate. Provoz od roku 1900 vlastnila společnost Thomase Alvy Edisona, která postupně od 90. let 19. století přebírala pod sebe nejprve městské tramvaje v Miláně a od roku 1900 i tratě meziměstské.

Dokončení prodloužení do Limbiate, třebaže iniciované ještě Edisonovým podnikem, se odehrálo v roce 1920 už pod taktovkou nově založené firmy STEL (*Società Trazione Elettrica Lombarda*), která od Edisona převzala provoz na jeho čtyřech meziměstských tramvajových tratích v roce 1919 a zajišťovala jej po dobu následujících 20 let, tedy až do roku 1939, kdy došlo ke sloučení s městským dopravním podnikem ATM (*Azienda Trasporti Milanesi*).



Interiér řídicího vozu „Treno Bloccato“. (foto: Ing. Jan Petrás)

Pomineme-li nejrůznější přeložky, dočkala se posledního rozšíření meziměstská tramvajová dráha Milán – Limbiate v roce 1932, kdy došlo k vybudování 700 m dlouhé odbočné větve z města Affori do Bruzzana. Ta byla v roce 1961 začleněna formálně pod systém městských tramvají a nově byla obsluhována linkou číslo 9, takže přestala být vnímána jako integrální součást meziměstské tratě, u níž se počítalo se změnou trasování a rozsáhlou modernizací, kdy výsledkem měla být tzv. „expresní tramvaj“. Projekt takové rychlotramvaje byl představen již v roce 1959, chyběly na něj ovšem finanční prostředky, a tak se práce soustředily v nadcházejících letech jen na omezený okruh činností, které sice umožnily závěrem 60. let přeložit část tratě do nové stopy dle projektu rychlé tramvaje, avšak bez toho, že by byly naplněny původní představy o vyšších parametrech linky, které se tak nadále dostávalo jen nezbytné údržby a zachován zůstal i její jednokolejný charakter.

To platilo i v případě vozového parku, jenž byl obnoven v 80. letech přebráním vozů přezdívaných Treno Bloccato z jiných rušených meziměstských tratí. Šlo o vozy vyrobené v letech 1961 až 1964, které jezdily trvale spojeny do třívozové soupravy, kdy střední vůz byl motorový bez stanovišť řidiče a dva krajní byly motorové se stanovištěm. Nutno dodat, že vozidla nebyla ani po svém vyrobení zcela nová, neboť využívala komponenty z tramvají starší generace (konkrétně z období let 1941–51). V provozu se nicméně udržela až do posledního září letošního roku, kdy byl provoz na dráze do Limbiate zastaven.

Otazník nad budoucností dráhy ale visel již dlouhou dobu, nemluvě o tom, že už v minulosti se začalo s postupným zkracováním trati. V dubnu 1999 byla zrušena trať v centru Milána kvůli výstavbě trasy metra M3, takže tramvaje začínaly svou trasu až v Affori. V roce 2011, po dokončení nového dopravního terminálu Comasina na konečné metra M3, došlo k dalšími zkrácení po tuto zastávku.



Pohled na stanoviště řidiče tramvaje ze soupravy „Treno Bloccato“. (foto: Ing. Jan Petrás)

Zbylý úsek do Limbiate měl délku 11,6 km a političtí reprezentanti města i kraje slibovali, že se dočká modernizace. Už v roce 2006 bylo dokonce vypsáno výběrové řízení na rekonstrukci tratě, jenomže na realizaci záměru si zapomněli zodpovědní činitelé vyhradit finanční prostředky. Po zjištění, že zadarmo trať nikdo nerekonstruuje, byl projekt odpískán. Jak ale praví známé pořekadlo: „Slibem nezarmoutíš,“ a tak se sliby týkající se modernizace úseku Milano, Comasina – Limbiate vracely jako bumerang v dalších letech, zatímco opakovaně došlo k přerušení provozu. Poprvé se tak stalo už v létě roku 2009, avšak jen na dobu letních prázdnin, které byly využity na provedení plánované dílčí údržby. Delší a závažnější odmlky přišly v letech nadcházejících, a to vždy po zásahu místní obdoby drážního úřadu, který vyhodnotil při kontrolách stav trati jako nebezpečný pro provoz. Poprvé se zastavily tramvaje dne 14. 5. 2012 a znovu je bylo možné na trať vrátit až po provedení nezbytných údržbových prací dne 22. 10. 2012 (s tím, že teprve od 15. 12. 2012 byl provoz na trati obnoven i o víkendech). Nemalou zásluhu na obnovení provozu tramvají měli tehdy občané a političtí zástupci z čtvrtí a obcí, jimiž dráha projíždí, neboť ti se vyslovili jednoznačně pro zachování tramvajového provozu a vyvíjeli patřičný tlak na město i dopravce, aby byl provoz obnoven.

Povolení bylo vydáno jako dočasné na období pěti let, což v roce 2017 vedlo k repríze celé situace, když bylo nutné od 12. 6. 2017 do 11. 9. 2017 nahradit dopravu zase autobusy, přičemž byly vynaloženy nemalé finanční prostředky na údržbu signalizačního zařízení, přejezdů i kolejového svršku. Tyto injekce se symbolem € fungovaly jako morfium – odlehčily sice dráze od jejích největších bolestí, pomáhaly ji ale jen udržovat při životě, nikoli zajistit její dlouhodobé přežití. To mohlo být spojeno jen s proměnou zchátralé jednokolejky s výhybnami na moderní dvoukolejnou tramvajovou dráhu.



Soupravy „Treno Bloccato“ vznikly v letech 1961 až 1964 přestavbou starších vozů z let 1941 až 1951. Původně byly určeny pro provoz na trati Milán – Gorgonzola. (foto: Ing. Jan Petrás)

Ještě v roce 2019 politici slibovali, že práce na prvním úseku od konečné Comasina po vozovnu Varedo o délce 7,7 km začnou v roce 2020 a spolknou 98 mil. €. Region Lombardie za tímto účelem převzal od obcí i potřebné akcie, dne 16. 5. 2019 byla podepsána smlouva mezi jednotlivými aktéry o financování stavby, kdy většinu (68 mil. €) přislíbil zaplatit stát a o zbytek se měly podělit region Lombardie (13,6 mil. €) a místní samosprávy (16,4 mil. €). Se stavbou, jejíž dokončení bylo přislíbeno do konce roku 2025, se ale ani tentokrát nezačalo.

Důvodem bylo bobtnání rozpočtu s ohledem na nevyjasněnost projektu a další požadavky dotčených obcí. Ty hodlaly – vcelku pochopitelně – využít rekonstrukci tramvajové trati pro další investiční akce, například pro úpravu inženýrských sítí a kanalizací, výstavbu nových chodníků atp. Zároveň ale byla poněkud limitována vůle těchto obcí zmíněné doprovodné akce financovat z vlastních prostředků. Probíhala tak další kola vyjednávání, kdy se tu a tam některý z aktérů rozhodl do rozpočtu přisypat od pár set tisíc až po miliony eur více, čímž se měl – použijeme-li obrat někdejšího slovenského předsedy vlády Petera Pellegriniho – *naškrabkať* potřebný obnos. Celý projekt nazývaný „metrotranvia“ zahrnující rekonstrukci 11,6 km dlouhé trati byl nakonec ohodnocen na více než 153 mil. € (3,8 mld. Kč) s tím, že největší břímě byl ochoten nést nadále stát (107,84 mil. €), následovaný regionem Lombardie (27,85 mil. €) a milánským magistrátem (14,7 mil. €). Zbylé prostředky měla poskytnout společnost provozující metro (cca 1,3 mil. €) a obce podél trati (2 mil. €).



Pro trasu do Limbiate byly typické třívozové soupravy „Treno Bloccato“ z počátku 60. let. (foto: Ing. Jan Petrás)

Dotčené subjekty se na jaře 2020 konečně dohodly na financování, jenomže se nadále táhly diskuze o finálním řešení trati. Pomineme-li pozitivní angažovanost města Limbiate, které iniciovalo prodloužení dráhy o jednu zastávku (a ochotu spolufinancovat toto prodloužení částkou 200 000 €), narážel projekt nové trati na nesoulad s urbanistickými a územními plány dotčených obcí (přestože se zde o rychlé tramvaji hovořilo – sice s přestávkami – nejpozději od roku 1959). Procesní složitost a prodlužování původně stanoveného harmonogramu schvalovacího procesu vedly k tomu, že milánská radnice, jež je zodpovědná za koordinaci celého projektu, požádala v lednu 2022 region Lombardie o prodloužení stanoveného plánu činností o jeden rok. Žádost přišla v době, kdy již měly být podle původního rozvrhu zahájeny stavební práce. Vzhledem k tomu, že ještě nebyl vybrán ani zhotovitel, bylo jasné, že lombardské regionální vládě nezbude než městu ustoupit. Zahájení stavebních činností tak bylo posunuto na leden 2023 a plánované dokončení celé trati na duben 2027 (ovšem namísto dubna 2025, takže zde došlo k diferenci odpovídající již dvěma letům).

Tramvajové trati do Limbiate ale nebylo dopřáno, aby plynula přešla do výluky (resp. po plánovaných etapách). V létě 2022 přišel dopravce ATM se zprávou o zanedbaném stavu infrastruktury tramvajové trati a potřebě vynaložení zhruba 6 až 7 miliónů euro (tedy až cca 171,5 mil. Kč) na její opravu, aby bylo možné dále uchovávat stávající režim provozu. Tato investice si přitom měla vynutit několikaměsíční výluku. Pokud by peníze na údržbu nedorazily, hodlal dopravce od září 2022 nahradit provoz tramvají autobusy. Tento postup se setkal u obcí i regionu s velmi nízkou mírou pochopení. Andrea Monti z politické strany Liga severu komentoval například celou situaci následovně: *„Zdá se, že Milán neměl vůbec v úmyslu uvažovat o možnosti vyhnout se uzavření trati. Žádat nyní 7 milionů eur, aniž by bylo jasné, na základě jaké studie mají být provedeny údajně nezbytné práce do konce září, prostě není seriózní.“*

Přes nesouhlas obcí bylo nakonec dne 28. 9. 2022 oznámeno, že od 30. 9. 2022 dojde k zastavení provozu na celé trase. Hlavním důvodem se stalo vypršení povolení k znovuzahájení přepravy osob na trati ze září 2017. Zodpovědnost za další provoz na trati bez tohoto povolení nechtěl na sebe nikdo převzít. Přestože ATM přispěchal v létě s kalkulací nákladů ve výši až 7 mil. €, ukázalo se, že není úplně jasné, na co vše měla být tato nemalá suma použita. Bylo proto přislíbeno, že dojde k vyhodnocení a nacenění očekávaných prací, na jejichž konci by mohlo být další dočasné povolení pro provoz (tedy dle stejného scénáře, jako tomu bylo v letech 2012 a 2017). To by umožnilo provoz tramvají v dosavadní podobě zase obnovit. Na jedné straně ale stojí potřeba obstarání těchto financí, na straně druhé účelnost jejich vynaložení ve vztahu k plánované rekonstrukci na dvoukolejnou rychlodráhu.

Jistě by šlo souhlasit s tím, že vynakládat 6–7 mil. € na opravu trati, u níž se předpokládá už v lednu 2023 zahájení stavebních prací, je investice nerozumná. Vadou na kráse této jinak rozumné úvahy je fakt, že od ledna do července 2022 se podařilo časový harmonogram plánované přestavby tratě do Limbiate znovu posunout, takže leden 2023 už neplatí a byl nahrazen až rokem 2024 (s plánovaným dokončením díla v roce 2028). Vzhledem k tomu, jak dlouho se projekt táhne a jak je už několik let odkládán, se obce bojí toho, že se tramvaje objeví zpět nejdříve v roce 2030, pokud vůbec. Posun termínu totiž není jediným strašákem. Už v červenci 2022 totiž bylo oznámeno, že s ohledem na růst cen na trhu už není možné předpokládat, že rekonstrukce tratě vyjde na 153 mil. €, ale na sumu o dalších 24 mil. € vyšší (tj. o cca 588 mil. Kč). Odkud by se měly tyto peníze vynořit, není v tento okamžik vůbec jasné.

Závěrem článku doplňme, že pro trať do Limbiate si už Milán vybral i vozidla. V roce 2020 byla podepsána smlouva na dodání až 80 tramvají Stadler Tramlink, z nichž část měla být určena pro pro provoz na trati do Limbiate. Opce nicméně prozatím využita nebyla a je otázka, zda k tomu vůbec (vzhledem k posunu harmonogramu) v budoucnu dojde.

Url: Konec poslední italské meziměstské tramvaje. Potřetí za deset let