

Návrat nákladních tramvají (nejen) do Berlína?

28.07 2021 21:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Tlak na snižování emisí vede v posledních letech především v německy mluvících zemích k opraš ování v minulosti běžných způsobů přepravy nákladů pomocí tramvají. Řada provozovatelů tramvají zkoumá (například Karlsruhe, Berlín, Frankfurt), jaké možnosti nabízí jejich tramvajová síť pro zajišťování městské logistiky. Heslo „náklad patří na koleje“ se tak přestává vztahovat jen na přesun přepravovaného zboží na železnici, ale také na možný přesun zboží na tramvajové koleje.

Nákladní tramvaje nebyly v minulosti ničím výjimečným, avšak s rozvojem automobilů se zboží dříve přepravované tramvajemi začalo přemisťovat postupně na silnice, čemuž třeba v Československu v letech po první světové válce napomohlo i daňové znevýhodnění nákladních tramvají. V červenci 1921 byl totiž přijat zákon, kterým byla zavedena povinnost účtovat 30% daň z účtovaných dovozních poplatků, která se ale nevztahovala na silniční přepravu (ať už povozy či automobily). Přestože šlo o značné znevýhodnění kolejové dopravy, byla města, kde se nákladní tramvajová doprava udržela ještě dlouhá léta a její role byla v rámci městské logistiky nezastupitelná. Jednoznačným vítězem z pohledu množství přepravených nákladů v Československu bude Ostrava, kde se tramvaje v letech po druhé světové válce významně podílely na výstavbě nových obytných celků v Zábřehu a především v Porubě. Zároveň šlo ale o období, kdy už bylo zřejmé, že nákladní tramvaje narazily na své limity.



Minulostí jsou nákladní tramvaje od loňska i v Drážďanech. Velká budoucnost nákladních tramvají se nekonala a VW projekt dotoval. (zdroj: Wikipedia.de)

Růst měst a příchod nových tramvají s vyšší cestovní rychlostí již nepřinášel prostor pro souběžný prostor pomalu jedoucích nákladních vlaků. Změny přicházely i v oblasti legislativy (výstavba především dočasných vlečných kolejí se stávala prakticky nemožná), největší roli ale hrála z pohledu podnikatelů cena za přepravu, čas a snadná dostupnost vlastní dopravní techniky (zlevnění automobilů). Je nutné si uvědomit, že poválečná éra s sebou přinesla nové systémy organizace výroby a dodavatelských řetězců s tlakem na dodávání zboží v přesně určených časových oknech, takže zdlouhavé překládky, posunování a několikadenní putování zboží po kolejích se staly pro řadu dřívějších zákazníků nákladních tramvají neakceptovatelné. Ostatně to platí dodnes pro „velkou dráhu“. Nedostatky nákladních tramvají v městské logistice (kde už zkrátka nešlo automobilům konkurovat) lze analogicky přenést na železnici, která ve své současné podobě přes nejrůznější proklamace a sny zkrátka nemůže automobily v oblasti přepravy nejrůznějšího zboží nahradit, a to ani rychlostí, ani cenou. Ostatně když náš časopis v roce 2018 kupoval trolejbus Škoda 15 Tr z Chomutova pro akci v Opavě, ukázala se nakládka na železniční vagón natolik komplikovaná, časově náročná a drahá, že jsme nakonec rádi zvolili o polovinu levnější transport na silničním trajleru, který byl v Opavě za deset hodin, přičemž náklad byl po celou dobu pojištěn a hlídán proti vandalům.

V době, kdy si můžete z obchodu se zeleným mimozemšťanem objednat doručení zboží na vaši domovní adresu s časem dodání do 30 minut, se původní koncept nákladních tramvají zkrátka dávno vyčerpal. Německo nicméně patří mezi země, které se snaží opakovaně zamýšlet nad tím, jak tento druh přepravy zboží opět uvést v život. V 80. letech řada provozovatelů v někdejším východním Německu nákladní tramvaje testovala, včetně Berlína, a to přesto, že kontinuita nákladních tramvají byla přerušena a už od roku 1963 se (s výjimkou vnitropodnikových přeprav) nákladní tramvaje v NDR nepoužívaly. Renesance nákladních tramvají v 80. letech vykrystalizovala na příkaz shora ve snaze ušetřit pohonné hmoty, neboť po ropných krizích dolehl růst ceny černého zlata i na předlužené východní Německo, které se snažilo hledat úspory ve spotřebě nafty za každou cenu. Doslova. Žádný z pokusných nákladních tramvajových provozů nepřinášel ekonomické úspory, ať už šlo o přepravu trabantů v Magdeburgu, piva v Drážďanech, nebo psacích strojů v Erfurtu. Jediným měřítkem byly uspořené litry nafty. Není divu, že se žádný větší rozmach nekonal a po sjednocení Německa v roce 1990 byl z ekonomických důvodů provoz všech nákladních tramvají (jež vznikaly úpravou běžných osobních tramvají) zastaven.



Nakládka kontejneru do tramvaje Flexity v Berlíně. (foto: ONOMOTION GmbH)

Jistým fenoménem se stal od roku 2001 provoz CarGoTram v Drážďanech. Ambiciózní projekt přepravy dílů na výrobu automobilů v reprezentativním závodě VW nikdy nenaplnil předpokládaná očekávání z pohledu objemu přeprav a po celou dobu byl ze strany VW dotován v souladu se slibem městu, že slavná prosklená fabrika na dohled centra města nebude zatěžovat občany kouřícími kamiony. První pokus o zastavení provozu v roce 2016 nákladní tramvaje v Drážďanech ještě přežily, loni se ale kapitola jejich provozu definitivně uzavřela. Věštby o expanzi nákladních tramvají vykřikované po roce 2001 po spuštění provozu CarGoTram zůstaly – jako většina věšteb – nenaplněné.

Současná vlna zájmu o nákladní tramvaje v Německu je odrazem snah o záchranu planety za využití nejrůznějších alternativních způsobů dopravy osob i zboží. Nahrává tomu také popularita mikromobility (sdílených kol, koloběžek a růst počtu messengerů na jízdních kolech v době post-třetí vlnové-covidové), u níž se rovněž řeší možné zapojení do dodavatelských řetězců v lokálních

podmínkách. Přestože lze o smyslu mnohých opatření a návrhů pochybovat (především ve vztahu k chybějící poptávce po takových službách), nesmíme zapomínat na to, že města mnohdy zkrátka musí nějakou činnost na poli bádání v oblasti hledání zelených, zelenějších a nejzelenějších opatření vykazovat a na druhé straně bude vždy existovat dostatek firem, které ochotně za peníze vypracují studie prakticky na cokoli.



Zajímavé řešení nákladního elektrokola s kontejnerem. (foto: ONOMOTION GmbH)

Berlín v květnu 2021 odzkoušel na nádvoří vozovny Lichtenberg za nemalého zájmu médií možnost přepravy nákladního kontejneru, přičemž zkouška se odehrála ve spolupráci s firmou ONOMOTION GmbH. Ta se snaží v oblasti mikromobility prosadit s neotřelým a bezpochyby zajímavým systémem nákladních elektrických jízdních kol. Jejich součástí je malý nákladní kontejner o objemu 2,1 m^3 s výškou 2 m a šířkou 1,7 m, který je možné jednoduše z jízdního kola odejmout a manipulovat s ním. Zkouška ve vozovně Lichtenberg posloužila pouze k tomu, že se prokázalo, že je možné takový kontejner naložit do tramvaje Bombardier Flexity a zaparkovat jej v zóně určené pro stojící cestující, dětské kočárky a vozíčkáře (s oblibou nazývané jako víceúčelový prostor), kde bylo možné využít bezpečnostních pásů k zajištění kontejneru během přepravy. Pomalou rychlostí poté tramvaj absolvovala několik koleček kolem vozovny, aby se novinářům dokázalo, že zabrzděný a přivázaný kontejner skutečně nespadne a nepředstavuje riziko pro cestující (aby vzápětí zaznělo, že polstrování určené pro pasažéry není pro přepravu kontejnerů vhodné). Dopravní podnik označil zkušební jízdu za úspěšnou s tím, že se bude tématem dále zabývat.

Podle představ BVG a ONOMOTION by bylo možné využívat tramvaje pro přepravu kontejnerů s nákladem pravidelně. Vstupuje do toho ale pár „ale“. Zatím nebyla řešena otázka, jak by byl takový transport organizován, kdo by za něj nesl zodpovědnost, jak by probíhala úhrada za přepravu a jak by probíhala nakládka a vykládka. BVG má v tomto směru jasný postoj – vykládka a nakládka nesmí být delší než klasická výměna cestujících a přeprava by se mohla realizovat pouze v mimošpičkových časech, kdy je nižší obsazenost vozů. To lze ale s požadavky na včasné dodání zboží těžko kombinovat, navíc by nutně docházelo po dobu nakládky a vykládky k zablokování jedněch dveří, což by snižovalo komfort pro pasažéry a pohyb cestujících ve vozidle. Představa je taková, že by nákladní

automobily jezdily do vozoven Lichtenberg a(nebo) Marzahn na okrajích města, kde by docházelo k překládce kontejnerů do tramvají, které by jezdily do centra, kde by bylo možné jednotlivé kontejnery vyložit a dopravit na místo určení za pomocí elektrických jízdních kol. Plán v podstatě přesně kopíruje ideu schválenou berlínským senátem už v roce 2017. Euforie, kterou nápad sklidil v době svého představení, tehdy rychle vyprchala. Nyní se s pokusem přepravy kontejneru v prázdné tramvaji po vozovně opět dostalo téma do pozornosti médií. Jestli se ale skutečně podaří koncept nákladních tramvají smysluplně někdy oživit, a jakou bude mít podobu, zůstává nadále otázkou. Všechny dosavadní pokusy o reinkarnaci nákladních tramvají v Evropě lze shrnout známým výrokem z jedné z úvodních přednášek Divadla Járy Cimrmana: *„Nápad jistě dobrý! – Výsledky nebyly dobré…“*

Url: Návrat nákladních tramvají (nejen) do Berlína?