

Schwerin ukončil provoz poštovní tramvaje

15.04 2024 18:20, Libor Hinčica, Ostatní

Na podzim 2022 zaujala svět (nejen) dopravních médií zpráva o zahájení provozu nákladní tramvaje v německém Schwerinu. Pilotní projekt řešený v kooperaci místního DP a Deutsche Post – DHL byl spuštěn nejprve zkušebně v září 2022 a oficiálně od 28. 10. téhož roku. Prokázat měl reálnost využití stávající infrastruktury tramvají pro přepravu poštovních zásilek, tedy model, který byl v řadě měst v minulosti běžný (než poštovní tramvaje vytlačily automobily). Hlavním benefitem měla být pochopitelně úspora CO_2. S velkou pompou představený projekt ovšem v tichosti na podzim 2023 skončil, ačkoli ještě podle na jaře 2023 publikovaných zpráv měl probíhat do konce roku 2024.

Projekt za zelenější planetu nebyl, jak už to v německém prostředí bývá, poháněn čistým altruismem, ale penězi, konkrétně těmi, které na nejrůznější nápady slibující snížení emisí oxidu uhličitého chrlí ochotně spolková ministerstva. Pilotní projekt poštovní tramvaje měl být vzorem pro další města, nicméně zvolený koncept měl zvedat pochybovačně obočí každému, kdo se kolem veřejné dopravy alespoň trochu pohybuje (a současně zvládl atakovat pátý stupeň základní školy). Pro jednu jízdu dlouhou 28 km (s odjezdem v 11:17 z vozovny) byla po celou dobu zkušebního provozu vyhrazena jedna nízkopodlažní tramvaj (konkrétně Bombardier SN2001 ev. č. 803 z roku 2001), která se však v souvislosti se svým novým provozním využitím nedočkala žádných speciálních úprav.



Příští zastávka: udržitelnost, hlásají polepy na vozidle. O ekonomickou udržitelnost se rozhodně nejednalo. (foto: Deutsche Post – DHL)

Vozíky se zásilkami se odstavovaly do prostorů určených pro vozíčkáře a dětské kočárky. Takové zóny byly ve vozidle dvě, přičemž vzhledem k rozměrům vozíků bylo možné do tramvaje uspořádat celkem šest boxů, které měly umožnit přepravu až 450 zásilek. Na kolik bylo toto číslo jen marketingovým tahákem, případně zda ho vůbec kdy bylo v praxi dosahováno, dopravce ani Deutsche Post – DHL nikdy neuvedli. Pro zabránění pohybu vozíků byly vyrobeny speciální zábrany, které bylo zapotřebí pokaždé po zastavení sejmout, s vozíky vyjet na nástupiště a zpět do tramvaje natlačit prázdné vozíky (k překonání mezery mezi nástupištěm a nástupní hranou byla používána speciální plošinka), kde došlo k jejich fixaci pomocí téže „zábradlí“.

Používat 29,7 m dlouhou tramvaj pro přepravu 6 vozíků jednou denně kvůli třem zastávkám (Kieler Straße, Platz der Freiheit a Hegelstraße) každopádně nevypovídá o tom, že by se někdo příliš zamýšlel nad ekonomikou provozu, ostatně podmínky dotace ani nic takového po autorech projektu nevyžadovaly. Reálný svět ale s prostředky (nejen peněžními) počítat musí. Vezmeme-li v úvahu, že kromě řidiče tramvaje bylo nutné pro tuto legrácku zaměstnávat ještě manipulanty se zásilkami a že zásilky a prázdné boxy do vozovny tramvají musel stejně navážet automobil, je zjevné, že personálně i časově byl projekt mimořádně nákladný. Právě vysoká nákladovost spojená s absencí personálu měla být jedním z důvodů, proč byl projekt předčasně ukončen. Jako sekundární záminka pak bylo zmíněno poškození jednoho z boxů pro výdej zásilek na jedné ze zastávek, nicméně obdobná poškození se pochopitelně nevyhýbají ani standardním (ve smyslu automobily obsluhovaným) výdejním místům. Současně mělo platit, že zájem o výdejní místa na vybraných zastávkách nebyl velký, takže poštovní tramvaj měla jezdit málo vytížená (což svědčí o tom, že oněch 450 zásilek bylo vskutku spíše jen přáním než realitou).



Boxy se zásilkami v tramvaji a manipulant DHL. (foto: Deutsche Post – DHL)

Mluvčí Deutsche Post – DHL Jens Uwe Hogardt nicméně neoznačil projekt za neúspěšný, protože měl přinést *„užitečné provozní poznatky“*, které ale nechtěl specifikovat, z čehož lze spíše usuzovat, že německé sousloví *„hilfreiche betriebliche Erkenntnisse“* lze synonymně v řeči našich západních sousedů vyjádřit i slovíčkem *„nichts“* (= nic). Doručování zásilek tramvají prý není v současné době ve velkém měřítku praktické, a proto se další zkoušky neplánují, nicméně se pochopitelně nevylučuje, že by mohlo dojít v budoucnu k testování v některém z dalších německých měst, kde třeba základní zákon ekonomiky „má dáti – dal“ funguje jinak. Ostatně co kdyby některé ze spolkových ministerstev dostalo chuť uvolnit dotace na další díl (tramvajové) Pošty pro Tebe v jiném regionu?

Url: Schwerin ukončil provoz poštovní tramvaje