Neznámé tramvaje na Mallorce – III. závěrečná část

26.08 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Tramvaje bychom dnes hledali v Palmě na Mallorce marně, neznamená to ale, že by zde žádná městská kolejová doprava neexistovala. Město má totiž k dispozici dvě linky metra, byť poněkud zvláštního. První linka byla otevřena teprve dne 25. 4. 2007, druhá, která má s tou první část trasy (tři stanice) společnou, byla uvedena do provozu až dne 13. 3. 2013.

Zatímco první trasa metra je v téměř celé délce vedena v tunelu, linka číslo 2 se ihned po odpojení ze společného úseku dostává na povrch a využívá koleje místní železniční tratě Palma – Inca. O této železniční trati jsme již hovořili v první části našeho miniseriálu o tramvajích na Mallorce. Byla to právě tato železnice, jejíž zprovoznění v roce 1875 přimělo obyvatele městečka Alaró k tomu, aby začali usilovat o vlastní tramvajovou trať. Vraťme se ale zpět do Palmy. Pro provoz obou linek metra zde postačuje jenom šest dvouvozových souprav, které jsou označeny jako série 71 výrobce CAF a které byly pro potřeby místní podzemní dráhy vyrobeny v roce 2006. Přechodnou dobu byly na trase linky č. 2 nasazovány i modernější jednotky řady 81 (z r. 2011), které se ale dnes objevují výhradně na spojích příměstských vlaků. Organizaci provozu pomocí pouhé šestice jednotek umožňují relativně dlouhé intervaly na trase číslo 1 a vyloženě sporadický provoz na trase číslo 2. Její denní interval, jenž činí 60 minut, má k všeobecnému vnímání metra daleko. O víkendech navíc linka č. 2 nejezdí vůbec. Pro vložení dalších spojů linky č. 2 přitom není díky téměř vyčerpané kapacitě železniční trati prostor.

Kromě metra se ovšem v Palmě přemýšlelo i o možném návratu tramvají, a to ještě předtím, než byla uvedena do provozu první trasa metra v roce 2007. Tramvajové koleje měly v rámci města směřovat jiným směrem než podzemní dráha, takže by si oba systémy vzájemně nekonkurovaly. Tramvaj se navíc jevila v řadě ohledů jako výhodnější řešení pro budoucnost (kapacita tramvaje by byla srovnatelná s dvouvozovými jednotkami řady 71 jezdícími dnes po trasách palmského metra, avšak náklady na pořízení vozidel, provoz i výstavbu systému by byly výrazně nižší).

Představitelé palmské radnici navštívili v roce 2007 francouzské Orléans a švýcarskou Basilej, aby se mohli seznámit s tamními tramvajovými systémy. Projekt tramvaje pro Palmu měl být následně dokončen již v prvním čtvrtletí roku 2008 a předpokládalo se, že už na podzim téhož roku začne výstavba. V plánu bylo nejprve 12,5 km dvoukolejných tratí, které by tvořily velký okruh kolem centra města s dlouhou větví k letišti. Náklady byly odhadovány na 380 mil. €, což dle tehdejšího kurzu představovalo cca 9,5 mld. Kč. Špičkový interval měl být výrazně hustší, než je tomu dnes v případě metra, neboť tramvaj měla v časech s největší přepravní poptávkou jezdit každých 5 minut. Ročně měly tramvaje přepravit až okolo 15 mil. cestujících.

Náklady byly v porovnání s metrem odhadovány 6x nižší (v přepočtu na 1 km), přesto se s realizací nikdy nezačalo, a to v důsledku příchodu ekonomické krize, která Španělské království citelně zasáhla. V dalších letech se sice zvažovaly ještě alternativy, které by mohly přinést nižší stavební náklady (například vybudování samostatné větve mezi centrem a letištěm, vybudování úplně jiných radiálních tratí ze středu města k okrajovým částem nebo do sousedních sídel atp.), celý projekt ale nakonec skončil u ledu.

Palma se tedy návratu tramvají do města nedočkala, jediný existující tramvajový provoz tak na Mallorce najdete jen v Sólleru. Každopádně však stojí za vaši pozornost, a budete-li mít příležitost, rozhodně jej navštivte.

Url: Neznámé tramvaje na Mallorce – III. závěrečná část