

Jediná tramvaj v New Yorku

22.08 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Pokud zavítáte do New Yorku jako fanoušek veřejné dopravy, bude pro vás hlavním tahounem systém místního metra, jež je řešeno kombinací nadzemních a podzemních úseků z různých období a s nezaměnitelnou architekturou. Autobusy, kterých jezdí po městě přes 5 700, se obvykle příliš velkému zájmu netěší, byť ve flotile je možné nalézt vozy různých zajímavých technických řešení. Co byste však v ulicích New Yorku hledali marně, je tramvaj, tedy s jedinou výjimkou.

New York je považován za kolébku tramvají v podobě, v jaké se brzy rozšířily ve velkém počtu do dalších částí USA a Evropy. Ulice jednotlivých částí New Yorku (dříve samostatných měst) byly křižovány tramvajemi desítek společností s různými typy pohonu (včetně těch na baterie).
Na Manhattanu dojezdily tramvaje již ve 30. letech 20. století, poslední linka v rámci New Yorku pak zanikla dne 7. 4. 1957. Od té doby New York spoléhá jen na služby autobusů a metra.

Není však bez zajímavosti, že ve městě existují tramvajové koleje a stále i jeden (byť nepojízdný) tramvajový vůz. Jedná se o vůz PCC původem z Bostonu ev. č. 3303 vyrobený vagónkou Pullman v roce 1951, který původně sloužil na linkách tzv. Green Line (městské tramvaje). Z Bostonu jej společně s dalšími vozy odkoupil spolek Brooklyn Historic Railway Association. Za tímto spolkem stojí osoba Roberta Diamonda, který se proslavil v roce 1981 objevením nejstaršího městského železničního tunelu na světě, který byl postaven v roce 1844 a později byl s ohledem na převedení železniční trati zrušen (přičemž se předpokládalo, že tunel byl zlikvidován). Tunel se stal později památkou a do Guinnessovy knihy rekordů byl poněkud nepřesně zanesen jako nejstarší tunel metra (v americké angličtině subway) na světě (byť šlo o tunel pozdější Long Island Railraod – LIRR, tedy železniční). Sám Robert Diamond realizoval až do roku 2010 v tunelu velmi populární prohlídky pro veřejnost. Provádění turistů provlhlým tunelem, do nějž se vstupovalo po žebříku přes kanálový otvor v silnici, ale nebylo z pohledu Roberta Diamonda nejlepším využitím této kulturní památky a jeho snem bylo vrátit do tunelu koleje a provoz, přičemž se nemělo jednat o koleje ledajaké. V druhé polovině 80. let založil Robert Diamond společně s dalšími přáteli výše zmíněný spolek Brooklyn Historic Railway Association (BHRA), který si vytyčil za cíl vrátit do ulic Brooklynu tramvaj. Tramvaj, která by na své trase mohla využívat historický tunel.

Jen si představte, že žijete například v Táboře (pokud zde některý z našich čtenářů žije, nebude mít s touto představou jistě problém), ráno se probudíte a rozhodnete se, že svou energii v následujících 25 letech věnujete tomu, aby přes vaše město začaly jezdit tramvaje. Jaké by asi byly v českém prostředí vaše šance na úspěch? A jsou o mnoho větší ve Spojených státech? Alicia Keys zpívá ve své

oslavné písni o New Yorku „Empire State of Mind“ (kterou u nás proslavil svou českou upravenou verzí „Ostrava“ Ruda z Ostravy s Martinou Pártlovou), že New York je betonová džungle, v níž se plní vaše sny. Ten od Roberta Diamonda, resp. celého spolku BHRA, se nesplnil. Nutno však dodat, že tomu nebyl daleko. S výstavbou tramvajové trati spolek začal a sehnal i vozidla, byť starší.

Nákup starých ojetých tramvají PCC, kterých se podařilo z Bostonu a z Buffala získat celkem 15 (+ jeden dvounápravový pronajatý vůz z roku 1897 zapůjčený z norského Osla), ovšem nebyl z nouze ctností, ale promyšleným krokem. Jak už slovíčko „historic“ v názvu spolku napovídá, chtěl Robert Diamond s partou přátel vrátit do New Yorku tramvaje, které sice budou sloužit veřejnosti, ale zároveň budou atrakcí pro turisty. Volba padla na tramvaje PCC, ke kterým Robert Diamond až nekriticky vzhlíží a které považoval za nejlepší řešení pro vyřešení dopravních problémů města. Není jistě bez zajímavosti, že s ohledem na stáří vozů PCC začaly být později zvažovány také jiné varianty, zejména úplné novostavby vozidel. Aby tramvaje plnily požadavky na přepravu imobilních cestujících, přemýšlelo se mj. nad tím, jak postavit takovou tramvaj, která bude svou koncepcí stále odpovídat 30. létům minulého století a bude tedy na oko stále legendárním vozem koncepce PCC, ale zároveň bude nabízet nízkopodlažní část. Není jistě bez zajímavosti, že jako modelové řešení takové retro tramvaje byl v jedné z pozdějších studií vypracované spolkem BHRA použit nákres české tramvaje VarioLF.

Oficiálně se začalo o návratu tramvají do Brooklynu hovořit už v roce 1989. Vytipována byla jako nejvhodnější trasa od náměstí v Brooklynu (v blízkosti Brooklynského mostu) na jih v blízkosti břehu řeky East River (která je ve skutečnosti mořským průlivem, nikoli řekou) do části Brooklynu zvané jako Red Hook. Tato část města je v současné době odkázána jen na služby autobusů, a ačkoli z pobřeží lze obdivovat panorama Manhattanu s desítkami mrakodrapů nebo sochu Svobody, zachovává si oblast původní industriální ráz s prostornými sklady z období, kdy u břehu existovala ještě kotviště lodí. Způsobem, jak tuto oblast oživit, měla být dle představy spolku BHRA tramvajová trať. Ta měla přinést investice, turisty a blahobyt. Nejedná se přitom o úkol nijak nedosažitelný. Tramvaje v USA schopnost nalákat investory již několikrát prokázaly.

Spolek BHRA získal v průběhu devadesátých let veškerá potřebná povolení na to, aby mohl stavbu tramvajové tratě zahájit a v roce 1999 se skutečně začalo s pokládkou kolejí. Většinu financí hodlal spolek získat z různých příspěvků, podporovatelů projektu a sponzorských darů (tak se podařilo například získat starší železniční kolejnice, které měly být na trati použity). Právě díky tomu ovšem výstavba neběžela tempem, jaké si spolek BHRA představoval. Původní termín dokončení trati se nepodařilo do roku 2003 splnit, nicméně všeobecně se očekávalo, že rozestavěná tramvajová trať bude dokončena prodloužením původního povolení. K tomu ale nedošlo. Newyorský úřad pro dopravu místo toho nechal práce zastavit. Připravovaná tramvajová trať byla v té době hotová z necelé čtvrtiny (položeno bylo cca 1 200 metrů kolejí). Práce byly zastaveny v březnu 2003, v květnu téhož roku pak došlo k situaci, která dodnes budí na obou stranách konfliktu emoce. Pracovníci newyorského úřadu pro dopravu (New York City Department of Transportation, zkráceně NYC DOT) přijeli do Red Hooku, kde zabavili veškerý stavební materiál, který se na místě nacházel, aniž by byl vystaven nějaký doklad o množství zabavených věcí. Oficiálně bylo zabavení věcí dáváno do souvislosti s finanční pomocí, kterou město v průběhu deseti let projektu poskytlo. Ta činila celkem 50 000 dolarů. Zabavený materiál, jenž byl majetkem BHRA, přitom měl dle Roberta Diamonda zhruba 10násobnou hodnotu a předseda spolku se o něj hodlal soudit (podle svých slov však najal zajímavého právníka, který začal brzy hájit spíše zájmy protistrany).

Dne 30. 6. 2003 bylo ze strany NYC DOT oficiálně přikázáno odstranit veškeré již vystavěné zařízení

tratě z ulic Brooklynu, což ovšem spolek BHRA odmítal, takže likvidaci nakonec muselo zajistit město New York. Tramvaje PCC byly buďto sešrotovány, nebo dále odprodány do městečka Shelbourne Falls ve státě Massachussetts, s výjimkou výše zmíněného vozu ev. č. 3303 z Bostonu. Pronajatá historická tramvaj z konce 19. století byla předána do muzea newyorských tramvají (které se ale nachází v městě Kingston ve státě New York, nikoli přímo v New York City).

Robert Diamond se snu o tramvaji v Brooklynu nevzdal ani přes tyto nezdary a dál se snažil bojovat o jejich návrat do města. V letech 2010–11 si nechalo město pod nátlakem zpracovat studii od společnosti URS, která měla prokázat, zda je tramvaj vhodným dopravním prostředkem pro Brooklyn. Už samotné zadání studie ale bylo diskutabilní, protože společnost, která ji měla zpracovávat, předala v pozadí celou zakázku nenápadně na další firmu (Nelson Nygaard), která se orientovala na studie, jež měly prokazovat vhodnost BRT (Bus Rapid Transit) systémů v zemích Jižní Ameriky a ve státech Střední Ameriky. Studie za 300 000 dolarů uvedla, že výstavba tramvajové tratě o délce 6,8 mil (11 km) by spolkla 176 mil. dolarů a že její výstavba v navržené trase by byla téměř nemožná (původní plány BHRA ale počítaly jen s tratí o délce 6 km, cca 3,75 mil). Ačkoli většina obyvatel Red Hooku nevlastní osobní auto (konkrétně 81,5 %, ostatně jako většina obyvatel New Yorku) a je odkázána většinou na služby městské dopravy, studie uváděla, že by tramvaj používalo pravděpodobně jen 1 822 lidí denně a že by si systém na sebe nikdy nevydělal. Navíc by prý nepřinášely tramvaje žádný přínos v porovnání s autobusy, a tedy ani žádný ekonomický přínos pro město. Na základě toho byl projekt definitivně odpískán.

Robert Diamond se ale nenechal odradit a jeho spolek BHRA vypracoval vlastní studii (s rozsahem přes 500 stran), která poukázala na věcné chyby ve studii zadané NYC DOT a která naopak vyzdvihla přínos tramvaje. Reálně to ale žádný dopad nemělo. Sám Robert Diamond se domnívá, že příčinou k odklonu od tramvajové dopravy v Brooklynu a změně politického kurzu v této otázce byly zákulisní hrátky spojené se štědrou podporou společností dodávajících CNG pro místní plynové autobusy.

Z 15 tramvají PCC zůstala v Brooklynu jediná. Ta stojí na krátké části vystavěné tramvajové tratě (včetně sloupů trolejového vedení, avšak bez troleje) na břehu moře v blízkosti jedné ze zastávek místního vodního taxi a její rozbitý čelní reflektor zírá směrem k soše Svobody. Tramvaj, jež byla svého času téměř kompletní, je dlouhodobě vystavována útokům vandalů, čímž se její technický stav dále zhoršuje. Je smutnou připomínkou jednoho snu, který se (zatím) nepodařilo přetavit v realitu. Robert Diamond se však nevzdává. Poukazuje na to, že žije v zemi, která dala světu řadu významných zločinců, jako byl například mafián Al Capone, takže se nemůže některým praktikám příliš podivovat. Na druhé straně – tohle je Amerika, tohle je New York – „concrete jungle where dreams are made of“…

Url: Jediná tramvaj v New Yorku