

Tramvaje ve Washingtonu, D.C., přepravily prvních 300 000 cestujících

08.08 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Začátek srpna věnovala velká část washingtonský deníků větším či menším zprávám o současnosti tramvajového provozu ve městě. Ten zahájil svou činnost dne 27. 2. 2016 po několika letech průtahů a prodražování celé stavby, z níž nakonec vzniklo jen torzo o délce 3,5 km, které na svém východním konci v blízkosti vozovny v podstatě nemá logické ukončení. Přesto se dnes dopravce chlubí, že tramvajová doprava překonává původní očekávání.

Ve skutečnosti ovšem toto tvrzení není úplně pravdivé. Původní očekávání vkládaná do tramvají byla mnohem větší, jakmile ale byl projekt postupně redukován, slevilo město také ze svých nároků. Tramvaj, která začala obyvatele Washingtonu vozit znovu po 54 letech, je dnes vnímána hlavně jako prostředek pro navýšení investic v oblasti, kterou v současné době vede její trasa. Skrze tyto investice město očekává zvýšení příjmů, které vybírá prostřednictvím místních dotací. Samotné předpoklady o počtu přepravených cestujících byly nastaveny nakonec velice nízko – systémem nazvaným DC Streetcar mělo podle původních očekávání jezdit cca 1 500 lidí denně, tedy průměrně zhruba 11 (!) lidí na spoj, budeme-li počítat s 18hodinovým provozem a intervalem 15 minut v každém směru jízdy. Dnes Washington hlásí, že je projekt výrazně úspěšnější – podařilo se zlepšit jízdní doby, tramvaje neměly žádné vážné incidenty a perfektně se daří také jejich údržba. Jízdní doba z jednoho konce trati na druhý trvá přibližně 20 minut. Mohla by být i kratší, v rámci projektu však byla jen část tratě koncipována tak, aby jízda tramvaje nebyla brzděna ostatními účastníky silničního provozu. Stojí-li tedy v kongesci auta, postává tam s nimi trpělivě i tramvaj. Navíc se ani po půlroce provozu nepodařilo ještě sladit funkci signálních plánů, takže na jedné z křižovatek (ne)funguje preference tramvají tak, že musí projít nejprve celý signální cyklus, než může tramvaj křižovatkou projet. A jak to vypadá s počtem přepravených cestujících? Tramvaj jezdí jen od pondělí do soboty a nejvíce lidí přepraví v pátek a v sobotu. Průměrně se denně tramvají v průběhu června svezlo 2 773 cestujících. Doposud nejlepším měsícem byl z hlediska počtu přepravených pasažérů duben, kde průměr vycházel na 3 399 cestujících denně.

Dopravce by rád počet cestujících navýšil, k tomu by ale musel zkrátit interval (ten je nyní cca 14 minut). Pro zkrácení na 12 minut by bylo zapotřebí mít v provozu všechny tramvaje, jeden z vozů Inekon Trio 12, který byl dodaný z České republiky, ale ještě v provozu s pasažéry nebyl, neboť se protáhla doba dodání náhradních dílů elektrické části. Další zkrácení – na 10minutový interval – by

nebylo možné bez pořízení dalších tramvají. Právě od častějšího provozu si ale DC Streetcar slibuje, že by mohl počet cestujících vzrůst.

Přestože výsledky provozu dosahují zhruba dvojnásobného stavu oproti značně nízko nastaveným předpokladům, vychází stále průměrná obsazenost vozidel na kapacitu minibusu o délce 7 m, nikoli na tramvaj o délce přes 20 metrů. Cestující do klimatizovaných vozidel nenalákal ve větším počtu ani fakt, že je cestování tramvají zdarma. I díky tomu jsou roční náklady na provoz tramvají odhadovány na 8 mil. dolarů. To je rozdíl oproti autobusové lince X2, v níž cestující za svezení platí, nicméně autobusy jezdí stále plné. Jejich trasa přitom kopíruje cestu tramvaje na celém úseku. Na rozdíl od tramvají však nabízejí autobusové spoje lepší ukončení v oblasti u vlakového nádraží (Union Station) a hlavně na opačném konci pokračují dále mimo periferii až k další stanici metra. Zavedení jízdného i do tramvají se město za současné situace obává. Odstrašujícím příkladem je pro něj Atlanta, kde po zavedení jízdného klesl počet pasažérů v prvních třech měsících o 48 %. Jedinou cestou, jak zlepšit provozní situaci, se zdá dokončit původně plánovanou trasu tramvaje, což by znamenalo nahradit zmíněnou autobusovou linku X2. Současná délka tramvajové tratě by tak vzrostla takřka dvojnásobně.

Město se ale investic do tramvají poněkud obává. První část tratě totiž vyšla díky nejrůznějším přehmatům v projektech na takřka 230 mil. $, v čemž je ovšem započtena i rozestavěná tramvajová trať v části Anacostia, o jejímž dostavění se přitom momentálně ani neuvažuje. Náklady tak byly výrazně vyšší, než se původně předpokládalo a Washington, D.C., tak dnes bohužel slouží spíše jako vzorová ukázka toho, jak by se při plánování a realizaci tramvajových drah rozhodně postupovat nemělo.

Url: Tramvaje ve Washingtonu, D.C., přepravily prvních 300 000 cestujících