

Návrat tramvají do USA? Ne vždy zcela úspěšný

26.11 2017 16:59, Redakce, Nezařazené

Po roce 2000 bylo možné sledovat velký boom v rozvoji tramvajových systémů ve Spojených státech. Města se snažila zpravidla implementovat do svých ulic zpět dopravní prostředek, který před desítkami let odstranila jako neperspektivní a ulice uvolnila automobilům. Likvidace tramvajových systémů byla nezřídka vnímána jako chyba, kterou by bylo možné v nových podmínkách napravit. Zdaleka ne všechny nové tramvajové systémy jsou ale tak úspěšné, jak bylo očekáváno. Důvodů k tomu je hned několik, zpravidla je však společným jmenovatelem chyba v plánování tras, ale také přílišné ohledy na zájmy developerů.

Jako příklad může posloužit nová tramvajová trať v Detroitu. Detroit usiloval o své novodobé tramvaje dlouhodobě, nicméně poté, co krachla vyjednávání o státní podpoře, vstoupila do hry skupina soukromých investorů, kteří se rozhodli ve spolupráci s městem vybudovat jedinou novou trať o délce 5,3 km, která byla otevřena dne 12. 5. 2017. Původně měly být pro tuto linku dodány české tramvaje od Inekonu, nakonec ale město upřednostnilo nabídku lokálního výrobce Brookville Equipment Corporation, jenž dodal celkem 6 tříčlánkových vozidel. V prvních dnech se zdálo, že zájem cestujících bude velký. Během víkendu, kdy se tramvajový provoz otevřel, se svezlo tramvajemi okolo 8.000 pasažérů, v pracovní dny pak klesl počet na cca 5.200 cestujících. Cestování tramvajemi ale bylo dlouhou dobu zdarma. Teprve v září bylo zavedeno klasické jízdné a pro pasažéry přestala být placená tramvaj atraktivní – počet pasažérů klesl o zhruba 40 % a dnes jich denně využívá tramvaj jen okolo 3.000. Jako hlavní důvod neúspěchu je přitom vnímáno zcela špatné trasování linky, která má jediný smysluplný přestup na železniční síť (na tratě ve směru Pontiac a Chicago), vyhýbá se však nejvýznamnějšímu autobusovému nádraží ve městě, kde by měla o pasažéry postaráno. V současné době se tak řeší, jak linku do budoucna prodloužit.

O úspěšném provozu tramvají nelze prozatím hovořit ani v Atlantě. Ta si svůj sen o tramvaji splnila 30.12. 2014, kdy otevřela jedinou linku ve formě dvojité smyčky (trasa tvoří osmičku), jež má délku 4,3 km. Pro provoz si dopravce pořídil celkem 4 vozy z produkce Siemensu (typ S70; též známý jako Siemens Avanto), jež byly kompletovány přímo v USA (v továrně v kalifornském Sacramentu). Trasa linky ale byla od počátku kritizována jako příliš krátká a neatraktivní. To se potvrdilo krátce poté, co dopravce zavedl jízdné ve výši pouhého jednoho dolaru (od 1. 1. 2016) – propad cestujících činil 60 % a dnes využívá služeb tramvají jen okolo tisícovky pasažérů denně. Atlanta tak hledá cestu, jak převést správu provozu tramvají pod společnost, jež má na starosti provoz metra, čímž by opět měla

mít možnost zavést nulové jízdné. Samozřejmě, že ztráta se bude jenom dál prohlubovat, nicméně počet pasažérů by mohl opět stoupnout, a tak bude mít město alespoň nějaká pěkná čísla na prezentaci, byť je nutné říci, že ani v době, kdy tramvaje cestování zdarma nabízely, nebyl zájem o svezení s nimi nijak ohromující a zůstával za původním očekáváním (maximum bylo cca 3 800 pasažérů za den). Také Atlanta proto plánuje, jak svou tramvajovou linku prodloužit, aby měla smysluplné vedení trasy. Přesvědčování je ale po propadáku s první linkou o mnoho těžší.

Také na 3,22 km dlouhé trati S Line v Salt Lake City slouží tramvaje Siemens Avanto (S70). Linka byla uvedena do provozu 8. 12. 2013 a v současné době s ní cestuje rovněž jen okolo tisícovky cestujících denně, zatímco původně se počítalo s alespoň trojnásobným počtem. Více pasažérů by rádo město dostalo do tramvají tím, že trasu tramvaje prodlouží.

Nejlepší výsledky nevykazuje ani poslední prodloužení tramvaje v Seattlu (na něm jsou nasazovány české tramvaje od Inekonu), nicméně předpokládá se, že ke zlepšení dojde poté, co bude dokončen úsek tratě přes centrum města. Tím dojde k propojení dvou momentálně samostatných městských tramvajových tratí v jeden celek s podstatně atraktivnějším vedením trasy. Také nová tramvajová trať v Cincinnati, jež byla otevřena v září 2016, zůstává momentálně za očekáváními, byť zde je možné sledovat v posledních měsících zlepšení. Od března do konce srpna se počet pasažérů v tramvajích zdvojnásobil, i tak jde ale v průměru jen o cca 2.000 cestujících denně, tedy dvě třetiny původně předpokládaného počtu.

Ne všechny případy nově otevřených tratí jsou ale pochopitelně neúspěšné. Jako výborný příklad zvládnutého projektu slouží dlouhodobě Portland (zde nalezneme jak české tramvaje Škoda, tak vozy od Inekonu). Místní tramvajová síť má délku 11,6 km a denně využije služeb tramvaje přes 16.000 cestujících. Vozidel má dopravce 17 (kromě českých vozů jde i o tramvaje Unites Streetcar 100, které byly vyráběny podle licence od Škodovky). Portland nicméně patří mezi provozy, které touhu po tramvajích v amerických městech načaly. Otevřen byl již 20. 7. 2001. Na druhé straně ani v případě provozů, které byly otevřeny nedávno, nejsou všechny nad očekávání ztrátové. Zářným příkladem správného plánování je Kansas. Ten spustil provoz na trati dlouhé pouhých 3,5 km v loňském roce – 6. 5. 2016. Koupil si 4 tramvaje španělského výrobce CAF (typ Urbos 100) a počet pasažérů zatím překračuje očekávání, byť se někdy pohybuje jako na houpačce. Například v lednu 2017 používalo tramvaje průměrně téměř 3.000 pasažérů denně (což byl nejhorší výsledek), v červenci šlo ale o takřka 7.700 cestujících. Průměrné hodnoty se drží zhruba okolo 6.000, což je na jedinou trasu v amerických podmínkách velmi slušný výsledek.

Pro některé je úspěšná i jediná tramvajová linka ve Washingtonu, D.C. Ta byla otevřena po složitých peripetiích až v únoru 2017. Její 3,9 km dlouhá trasa (pro jejíž obsluhu má dopravce k dispozici 6 tramvají, z toho opět tři od českého Inekonu a další tři vyrobené dle licence Škodovky v USA) přitom vede v podstatě odnikud nikam. Tramvaj přesto zaznamenává průběžně růst pasažérů – od května 2017 se pohyboval jejich počet vždy okolo 100.000 měsíčně, tedy zhruba 3.300 denně. Jenomže provoz v hlavní městě USA je stále zdarma, což jeho atraktivitu pro pasažéry zvyšuje, a nikdo se neopovažuje odhadovat, jaký sešup v počtu přepravených cestujících by linka zaznamenala, kdyby bylo zavedeno jízdné.

Řadě amerických měst ale mnohdy bídné výsledky tramvají nevadí. Tramvaje totiž nebyly stavěny v některých případech jako investice do zlepšení veřejné dopravy, ale jako jakási úlitba developerům, kterým díky tramvajím rostou ceny nemovitostí a pozemků. Současně města věří, že přítomnost tramvajového provozu podpoří ekonomiku částí, jimiž projíždí, což se ukázkově povedlo například ve

zmiňovaném Portlandu. Ztrátu z provozu jsou tedy města ochotna tolerovat, pakliže se jim podaří prodat a zhodnotit pozemky podél její trasy (tím si pak zajistit cestující do budoucna), anebo vybrat více na místních daních díky tomu, že tramvaj přiváží cestující místním obchodníkům. Tramvaje se tak stávají více prostředkem pro podporu prodeje nemovitostí, než dopravním prostředkem, jež má sloužit lidem. To se pochopitelně stává terčem kritiky. Ačkoli všeobecně není rozvoj orientovaný na dopravu (TOD = *Transport Oriented Development*) v Americe kritizován, v některých městech USA se zdá, že byla překročena hranice únosnosti těchto projektů (to byl i důvod, proč byla smetena ze stolu celá řada tramvajových projektů, které chtěly získat dotace od státu).

Ty méně úspěšné potom bohužel nahrávají kritikům dalších tramvajových tratí, které jsou plánovány v amerických městech. Mezi nimi vyčnívá New York s tratí plánovanou podél pobřeží mezi čtvrtí Queens a Brooklyn. V New Yorku přitom většina obyvatel auto nevlastní a používá veřejnou dopravu, takže by se dalo počítat s tím, že tramvaj nouzí o pasažéry trpět nebude. Přesto současná podoba projektu ukazuje, že se neobejde bez městských financí. Řada jiných tratí (v Queensu, Bronxu či na Staten Islandu) sice podle studií má dnes možnost se během provozu „zaplatit“, jejich výstavba ale nemá podporu skupin, jež chtějí zhodnotit nějaké pozemky, jako je tomu u spojení mezi Queensem a Brooklynem. Tramvaje se tak stávají mnohdy spíše otázkou businessu než řešením svízelných dopravních problémů amerických měst.

Libor Hinčica

Url: Návrat tramvají do USA? Ne vždy zcela úspěšný