

Washington, D.C., zvažuje výměnu tramvají. Po dvou letech provozu

02.03 2018 17:02, Redakce, Nezařazené

Chcete-li návod na to, jak nepostupovat při výstavbě tramvajových tratí, seznamte se s projektováním, stavbou a provozem tramvají v hlavním městě USA. Množství nejrůznějších přehmatů, které provázely návrat tramvají do Washingtonu, D.C., by vydal na obsáhlou publikaci, u níž by však v některých pasážích nebylo jasné, zda se pohybuje v rámci literatury faktu, komedie, či tragédie.

Tramvaje ve Washingtonu, D.C., vyjely po neuvěřitelných průtazích poprvé dne 27. 2. 2016. Dnes jimi každý pracovní den jede okolo 3.000 lidí, o víkendech pak jen okolo 2.000. Při teplém počasí jsou výsledky o něco lepší, i tak ovšem platí, že průměrně se každým spojem sveze jen 25 lidí. Podobně hubené výsledky sice vykazuje veřejná doprava i v některých dalších městech USA, v nich se však za MHD – na rozdíl od tramvají ve Washingtonu – platí. Město přitom zatím nemá žádný plán na zavedení jízdného, a tak celý provoz tramvají pilně dotuje. Nutno dodat, že mu zřejmě nic jiného nezbývá, pokud chce, aby tramvaje jezdil alespoň někdo.

První linka tramvaje sice vede do blízkosti centrálního autobusového nádraží a k hlavní železniční stanici, nicméně najít počáteční stanici je poněkud složité (tramvaje totiž nebyly přivedeny před nádražní budovu, nebo k autobusovým stáním, ale přesně na opačnou stranu od hlavního proudu cestujících). Pokud se už cestující k tramvajím dostanou, stejně raději většina z nich sáhne po souběžně vedené autobusové lince, protože ta je doveze až k stanici metra Benning Road, zatímco tramvaj končí „v území nikoho“ (konečná je zde fakticky situována jen proto, že je zde i vozovna). Počet potenciálních cestujících, pro které by mohla být tramvaj atraktivní, je díky zvolenému trasování první linky velice malý.

Není divu, že tramvaje za více než 200 miliónů dolarů (při započtení nákladů na výstavbu a dosavadní provoz) jsou nezřídka terčem kritiky. Teď se navíc zdá, že město bude muset vynaložit další nemalou částku, a to za nová vozidla. Nikoli však pro plánované rozšíření sítě tramvají, ale pro stávající 3,9 km dlouhou linku, na níž jezdí 6 tramvají, z nichž polovina má svůj původ přímo v ČR a

druhá polovina má české kořeny. První tramvaje do Washingtonu dodala společnost Inekon Group. Jednalo se konkrétně o model Trio 12 určený pro americký trh. Celkem byly dodány tři vozy, které byly vyrobeny v Ostravě již v roce 2007, ale kvůli nedokončené stavbě tramvajové trati byly do USA dodány až o dva roky později a s cestujícími vyjely až v roce 2016, tedy po 9 letech po vyrobení. Další tři tramvaje dodala firma United Streetcar. Šlo o společnost z Oregonu, která vyráběla tramvaje dle licence české Škody Transportation, takže vozy jsou velmi podobné originálům typu Škoda 10T, jež Škodovka do některých měst USA dodala. Jenomže činnost společnosti United Streetcar byla pro nepřesvědčivé výsledky ukončena, čímž se zkomplikovalo obstarávání náhradních dílů. Český Inekon sice existuje, nicméně podle zpráv z Washingtonu jsou i v jeho případě obtíže se získáváním náhradních dílů. Na vině má být především vzdálenost, protože dopravit díly přes oceán mezi dvěma kontinenty na vzdálenost zhruba 7.000 km je přece jen poněkud obtížné.

A tak se ve Washingtonu zrodil zajímavý plán, jak problém s náhradními díly na vozidla dvou různých typů vyřešit. Tento plán spočívá v nákupu nových vozidel, která by stávající vozový park nahradila. Možnosti takové investice momentálně prověřuje washingtonské oddělení dopravy DDOT. Předpokládá se, že nová vozidla by byla uzpůsobena i pro jízdu na úsecích bez trolejového vedení, protože na některých plánovaných úsecích (reálně se však nepočítá s otevřením žádného z plánovaných prodloužení před rokem 2024) by neměla být trolej. Pokud by byl nákup nových tramvají jako náhrada zánovních vozů od Inekonu a United Streetcar schválen, očekává se, že by k jejich pořízení mohlo dojít v roce 2020. Starší tramvaje by pak měly být z provozu vyřazeny. K odprodeji by pak mohly být nabídnuty některým z dalších měst, kde se vozy od těchto výrobců používají.

Libor Hinčica

Url: Washington, D.C., zvažuje výměnu tramvají. Po dvou letech provozu