

Neslavný návrat slavných tramvají. Znovuzrození vozů PCC v El Pasu

09.06 2023 20:18, Libor Hinčica, Tramvaje

Na samé hranici s Mexikem ve státě Texas bychom nalezli město El Paso, v němž dnes žije okolo 680 000 obyvatel. Od roku 2018 je jeho součástí nový tramvajový provoz, pro nějž však nebyly pořízeny zcela nové tramvaje, jak to je u nově zaváděných systémů v USA obvyklé, ale rekonstruované tramvaje koncepce PCC.

Při pohledu na mapu zjistíme, že El Paso prakticky splývá se sousedním městem Ciudad Juárez, jež už leží v Mexiku, přičemž s ohledem na americkou snahu o redukci počtu přicházejících imigrantů ze sousední země dnes existuje mezi oběma městy široká a dobře střežená hranice s vysokou zdí a přechod je možný jen přes velkoryse zbudované hraniční přechody. V minulosti ovšem hranice tak nepropustná nebyla, ba co víc, jezdily skrze ni tramvaje. Nejprve (od r. 1882) se jednalo o vozy tažené koňmi či mulou, v roce 1902 už ke slovu přišla elektřina. Samotné El Paso k mezistátní lince zavedlo v roce 1912 i městské tramvaje. Svého vrcholu dosáhla síť v polovině 20. let, kdy bylo v provozu celkem 83 km tratí.

V průběhu 40. let však byla většina tratí opuštěna, až nakonec zbyla jen jediná – ta do sousedního Mexika. Pro ni se podařilo obstarat tramvaje koncepce PCC, nikoli však nové, ale ojeté ze zrušeného provozu v San Diegu. To v letech 1937 a 1938 zařadilo do provozu celkem 28 těchto legendárních tramvají. Po zastavení místního provozu projevilo o většinu vozů zájem El Paso, jež pořídilo v roce 1950 nejprve 17 tramvají, k nimž v roce 1952 přikoupilo kvůli zvyšujícímu se počtu cestujících (což byla v té době v USA rarita) ještě další tři. Součástí dohody o prodeji bylo, že San Diego tramvaje opraví a upraví dle potřeb El Pasa, což mj. zahrnovalo i přestavbu interiéru na řešení s podélnými lavicemi, což mělo urychlovat hraniční kontroly.

Mezistátní linka byla cestujícími široce využívána, byla však trnem v oku mexickým obchodníkům,

podle kterých získávali občané Ciudad Juárez možnost si levněji nakoupit v USA. V roce 1973 tak bez předchozího oznámení radnice mexického města nechala v noci koleje na své straně hranice vytrhat, čímž se průjezd tramvají stál nemožný. Tramvaje tak končily u hranice v USA, počet cestujících ale drasticky poklesl, a tak došlo dne 4. 5. 1974 k definitivnímu zastavení provozu. Tramvaje, jež se konce provozu dožily, byly odvezeny do pouště v blízkosti letiště, kde se do nich sice zahryzával zub času, sušší klima oblasti ovšem vozidla poměrně obstojně konzervovalo. Když se pak objevila myšlenka, že by se tramvaje do El Pasa mohly vrátit, byť tedy jen do samotného města, nikoli na přeshraniční linku, byl podporován i plán na to, aby na budoucí trati sloužily původní tramvaje PCC, které by se mohly podrobit opravě.



Rekonstrukce původních vozidel se stejně nakonec proměnila spíše ve stavbu replik… (zdroj: El Paso Streetcar)

V roce 2012 si městská rada v rámci pokračujících příprav na stavbu městské tramvaje měla vybrat mezi replikami starých tramvají, anebo rekonstrukcí původních vozů, přičemž externí projektový manažer placený městem doporučil cestu replik, jež měly vycházet levněji. Vedení města ale hodlalo zachovat co nejvíce ze své původní historie a přiklonilo se na stranu rekonstrukce dochovaných vozidel, kterých v poušti postávalo ještě devět (podle jiných zdrojů osm). Pro potřebu plánovaných tras, jež byly koncipovány jako dvě vzájemně propojené smyčky o souhrnné délce 7,7 km v oblasti centra města, se předpokládala potřeba pouze šesti vozidel. Náklady byly odhadovány na 1,6 až 2,5 mil. $ (cca 34–53,25 mil. Kč) až za jeden repasovaný vůz a pouze na 1,2 mil. $ (přibližně 25,50 mil. Kč) za případnou repliku.

Vítězem výběrového řízení na rekonstrukci šesti tramvají se stala v roce 2015 společnost Brookville

Equipment Corp., která už dříve realizovala rekonstrukce tramvají PCC pro nostalgické linky v San Francisku a pro tramvajovou linku číslo 15 ve Philadelphii. Přestože v případě El Pasa bylo zájmem zachovat z původních tramvají co nejvíce prvků, šlo nakonec přece jen z větší míry o novostavby vybavené moderní elektrickou výzbrojí, polopantografy, klimatizací salónu cestujících, WiFi a výtahem pro vozíčkáře (což vedlo k rozšíření druhých dveří) atp. O poznání vyšší oproti očekávání se ukázala být cena za opravu vozidel. Jedna tramvaj vyšla na zhruba 3,13 mil. $ (tj. zhruba 66,7 mil. Kč).



Tramvaj PCC v barevném provedení, v jakém jezdily vozy tohoto typu v El Pasu, jezdí i na slavné lince F v San Francisku. Nejedná se však o vůz pocházející původem z El Pasa. (zdroj: Wikipedia.org)



Ve stejném laku však jezdí nyní i „originální“ vozy PCC v El Pasu. Na snímku je po dokončení první vůz před přepravou do El Pasa.(zdroj: El Paso Streetcar)

První z tramvají byla do El Pasa přivezena dne 19. 3. 2018 (ev. č. 1506), poslední dorazila o devět měsíců později – 19. 12. 2018 (ev. č. 1511). Evidenční čísla tramvají netvoří souvislou řadu, neboť jim byla ponechána táž čísla, s nimiž do sedmdesátých let v El Pasu jezdily, konkrétně jde tedy o čísla 1504, 1506, 1511, 1512, 1514 a 1515. Tramvaje se vzájemně na první pohled odlišují svým lakováním. Dva vozy nesou kombinaci zelené nadokenní části, oranžové podokenní části a bílé střechy, což odpovídá nátěru z 50. let, dvě tramvaje jsou zelené s tmavě zeleným širokým proužkem v podokenní části a bílou střechou, což je lakování, v němž tramvaje sloužily a v 60. letech, a dva vozy jsou v podobném lakování, avšak s červeným pruhem, který dokumentuje závěrečnou fázi provozu na přelomu 60. a 70. let.

Samotná stavba tramvajového systému v El Pasu začala již v prosinci 2015 a celkové náklady byly odhadovány na 97 mil. dolarů (cca 2 mld. Kč). Na rozdíl od jiných amerických měst se El Paso obešlo bez podpory z federálních fondů a většinu finančních prostředků na výstavbu sítě poskytl nezvykle přímo stát Texas. První zkušební jízda na téměř dokončené trati se konala dne 3. 4. 2018, ke slavnostnímu zahájení provozu došlo dne 9. 11. 2018, kdy však tramvaje obsluhovaly jen šest ze 27 vybudovaných zastávek (všechny jsou pouze jednosměrné). Plný provoz byl spuštěn až od 12. 11. 2018. Až do 6. 1. 2019 bylo možné se tramvají svézt zdarma, následně se přešlo na běžný tarif místní MHD.



„Rekonstruovaná“ tramvaj PCC v jednom z použitých barevných provedení. (zdroj: El Paso Streetcar)

Denní vypravenost činila ve špičkách pět vozů (jako rezervní tedy zůstávala jediná tramvaj), přičemž interval by nastaven na 12 minut v případě menší spodní smyčky (Downtown Loop) s tím, že každý druhý spoj přejížděl na větší smyčku (Uptown Loop) a obsloužil všech 27 zastávek. Objet celý okruh zabralo cca 45 minut. Záměrně v této části textu používáme minulý čas, protože tramvajové spojení bylo později značně redukováno, přičemž důvodem tohoto omezení byl příchod pandemie Covidu-19, resp. její pozvolný odchod. Samotná pandemie totiž s tramvajemi udělala poměrně krátký proces – město jejich provoz od 22. 3. 2020 jednoduše uzavřelo a obešlo se bez nich až do 29. července 2021, tedy celých 16 měsíců. Poté sice provoz tramvají obnovilo, avšak jen ve čtvrtek, v pátek a v sobotu od 16 do 23 hodin. V roce 2022 byl provoz sice rozšířen, ale jen nepatrně. Jízdní řád byl posunut na časy od 15 do 22 hodin a k dosavadním třem dnům přibyly ještě středa a neděle, v neděli je ale režim nasazení tramvají odlišný (od 12 do 18 hodin).

Faktem ovšem zůstává, že se provoz tramvají s velkým zájmem veřejnosti právě nesetkal. Vezmeme-li provozní data za rok 2019, tedy dosud jediný rok, kdy tramvaje jezdily v plném rozsahu, mělo být přepraveno celkově jen 272 000 cestujících. Horší výsledek měly jen tramvajové provozy v Atlantě (225 600) a v Little Rocku (127 100). V roce 2022 přepravily tramvaje v El Pasu v osekaném režimu provozu 65 400 pasažérů, a to v situaci, kdy bylo zcela zrušeno jízdné. Tramvajový provoz tak generuje roční ztrátu zhruba 2,9 mil. dolarů, a do jeho rozšiřování se nikdo nehne. Naopak se ohledem na dosavadní výsledky se již objevují názory, zda by neměl být provoz tramvají výrazněji omezen. Nejpesimističtější plány počítají jen příležitostným provozem při zvláštních událostech, anebo v rámci objednaných jízd. Od 7. 5. 2023 byl provoz tramvají znovu zastaven, a to kvůli problémům s velkým množstvím imigrantů, kteří prakticky zaplnili ulici Father Rahm Avenue v blízkosti místního kostela, kde se snažili hledat pomoc. Přestože se situace v oblasti za pomoci amerických úřadů rychle uklidnila, byl provoz tramvají obnoven až po dvou týdnech váhání od 31. 5.

2023 (stále v omezeném rozsahu).



Vedení dvojice jednokolejných smyček v El Pasu. (zdroj: El Paso Streetcar)

Závěrem článku doplňme, že tramvaje PCC v El Pasu mají k dispozici nově vybudovanou vozovnu, která však byla s ohledem na rozpočtová omezení zhotovena jen v nejnutnějším rozsahu a část vozidel je deponována pod širým nebem. Ačkoli stále existují plány a úvahy stran možného rozšíření tramvajového systému, prozatím jde jen o sliby a hmatatelný projekt je v nedohlednu, přičemž je asi vcelku pochopitelné, že zastánci tramvají jsou nyní poněkud v defenzivě. Není jistě bez zajímavosti, že jednou z tras, jejíž proveditelnost je studována, je i obnovení spojení do Ciudad Juárez. Jelikož projekt má podporu na obou stranách hranice, tvrdí optimističtí politici, že není otázka, zda se tramvaje na mexický břeh Rio Grande někdy vrátí, ale kdy.

Url: Neslavný návrat slavných tramvají. Znovuzrození vozů PCC v El Pasu