

Prodloužení tramvaje ve Washingtonu má další odklad

10.04 2023 18:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Od 27. 2. 2016 má hlavní město USA opět tramvajový provoz, jehož provoz je ale výrazně ztrátový, což je dáno skutečností, že s ohledem na nulový tarif negeneruje vůbec žádné příjmy. Jízdné zdarma mělo původně sloužit k přilákání cestujících jen v prvním roce provozu. Výsledky počtu přepravených pasažérů ovšem byly i s blížícím se uplynutím této lhůty natolik tristní, že město rozhodlo o jeho prodloužení. Vlažný zájem o svezení tramvají je dán její neatraktivní trasou, která představuje torzo původně plánovaného rozsahu.

Připomeňme, že stavba tramvajové linky *H Street/Benning Road Line* byla zahájena už v roce 2007 a původně se uvádělo, že bude dokončena do roku 2011. V té době však bylo v pochybné kvalitě hotovo jen zhruba 20 % tramvajové tratě, takže projekt i v dalších letech polykal obrovské prostředky, přičemž se tu a tam objevily i názory, zda by nebylo lepší na dokončení tratě rezignovat. Obdobně ostatně Washington, D.C., zamrazil už dříve projekt druhé tramvajové linky (poté, co za její stavbu už zvládl vynaložit více než půl miliardy korun).

Linka H Street/Benning Road začínající v těsné blízkosti hlavního nádraží (Union Station) a autobusové stanice měla šťastnější osud a svého dokončení se přece jen dočkala, její 3,2 km dlouhá trasa končící u tramvajové vozovny ovšem nespojila žádné logické body, jež by měly generovat cestující. Dosáhla sice ulice Benning Road, ba co víc, nacházejí se na ní dokonce tři zastávky, most přes řeku Anacostia, kterým by se koleje přiblížily ke stanicím metra Minnesota Avenue nebo Benning Road (ano, jde vskutku o dlouhou ulici), už nepokořila. Tím nebylo možné nahradit expresní autobusovou linku, která zajišťuje právě spojení mezi centrálním nádražím a předmětnými stanicemi metra.

Vedení města již při otevření tramvajové tratě v únoru 2016 slíbilo, že ji dále až ke stanici metra

Benning Road v souladu s původními plány prodlouží, jenomže až dosud tak neučinilo, což zároveň prodlužuje životnost nulovému tarifu za svezení tramvajemi. Nejdříve se počítalo s jeho zrušením v roce 2022, poté byl termín posunut na rok 2025 a nyní se hovoří o tom, že tramvaj ke stanici metra Benning Road dorazí nejdříve v roce 2026, a tak lze očekávat, že i jízdné zdarma bude mít delší životnost. Prodloužení má mít délku 3 km a náklady na něj jsou odhadovány na 200 mil. dolarů, tedy zhruba 4,3 mld. Kč. Vysoká cena je dána očekávaným spojením investiční akce s rekonstrukcí mostů na trase a s úpravou stávajících silnic, které by se měly dočkat nových cyklostezek a cyklopruhů. Na vylepšení pro tramvaje se ale nepomýšlí.



Tramvaje Trio 12 pro Washington, D.C., se vyráběly v Ostravě pod patronátem společnosti Inekon. S ohledem na zpoždění ve výstavbě byly tři vozy opatřeny speciálním ochranným voskem, který tramvaje chránil do doby jejich opožděné expedice do USA. Na snímku vidíme druhou dokončenou tramvaj v březnu 2008 v areálu ústředních dílen DP Ostrava. (foto: Libor Hinčica)

V současné době je tramvajová trať vedena v ose jednoho jízdního pruhu, což tramvajový provoz nesmírně zpomaluje. To platí obzvlášť tehdy, když se čas od času někdo rozhodne využít tramvajovou trať jako parkoviště. Nedávno se žurnalisté ve Washingtonu, D.C, zabývali tím, zda je na existující trase rychlejší použít tramvaj, anebo souběžně vedený autobus. Výsledkem bylo, že bylo spojení autobusem o 4 minuty rychlejší (14 minut autobusem versus 18 minut tramvají). Důvody k hlemýždímu tempu tramvaje byly dva – jelikož je tramvaj na rozdíl od autobusu v souběžně vedeném úseku zdarma, cestující, kteří mají svůj cíl cesty v této části trasy využívají přirozeně prioritně služeb tramvaje, což znamená, že tramvaj na rozdíl od autobusu zastavovala na všech zastávkách. Druhým důvodem bylo, že tramvaj musela po trase „vyzvonit“ parkující automobil, což

má být na trase nikoli na denním, ale prakticky na hodinovém pořádku. Poněkud úsměvně pak působí fakt, že auto, které tramvaj v době tvorby oné nesmírně investigativní reportáže zastavilo v její cestě, patřilo lokální policii.

Ačkoli absence vyhrazeného pásu pro tramvaj je vnímána jako jeden z hlavních nedostatků celého řešení washingtonské tramvaje, omezení osobních automobilů je pro městské plánovače ve Washingtonu naprosto nemyslitelné, a tak i v projektu prodloužení směrem na Benning Road počítají s tím, že se tramvaje budou plahočit za osobními automobily, neboť podle Ronalda Nicholsona z odboru dopravy: *„Vyhrazení jízdního pruhu pro tramvaje by znamenalo získat soukromé pozemky.“* Možnost restrikcí pro osobní automobily (a tím využití stávající infrastruktury) se vůbec nepřipouští.

I když tramvaj ke stanici metra Benning Road ještě nejezdí a výhled, že tomu tak v roce 2026 bude, je bezpochyby optimistický, investoři už skupují podél budoucí trasy pozemky. Stejně jako v řadě dalších měst USA je totiž tramvaj ve Washingtonu, D.C., vnímána především jako akcelerátor pro podnikatele v oblasti, tedy stroj na peníze, nikoli jako kapacitní dopravní prostředek, který by měl nahrazovat autobusy v nejvytíženějších relacích a přispívat k lepší přepravní nabídce. Města v pozici investorů tramvajových tratí neskrývaně nahrávají spekulantům s pozemky a nemovitostmi, kteří si po zavedení tramvají slibují větší příjmy z pronájmů či prodejů. Ne ve všech amerických městech, v nichž se tramvaje podařilo uvést do provozu, je ale možné hledat příčinou souvislost mezi zavedením tramvají a podnikatelským boomem, ostatně i v případě existující tramvajové tratě ve Washingtonu, D.C., jsou prezentovaná čísla údajného navýšení příjmů podnikatelů diskutabilní.

Udržování současného torza původně plánované tratě v provozu je v nesmírném deficitu, takže prodloužení jakýmkoli směrem se jeví jako nutnost. I když je možné se svézt tramvají zdarma, z 30 měst USA, v nichž je dnes tramvajová doprava provozována, vykazují menší počet přepravených cestujících než hlavní město jen dvě – El Paso a Atlanta. Ve Washingtonu v loňském roce využilo služeb tramvaje jen 307 300 cestujících, což odpovídá denně průměrně 842 pasažérům. Vezmeme-li v úvahu, že tramvaje jsou v provozu průměrně 18 hodin, vychází to hodinově na necelých 47 pasažérů a při intervalu 12 minut na průměrně 9 cestujících na spoj…

Url: Prodloužení tramvaje ve Washingtonu má další odklad