

V Bostonu se přiblížil konec tramvají PCC. 102 nových vozů dodá CAF

05.09 2022 19:44, Libor Hinčica, Tramvaje

Španělský výrobce kolejových vozidel CAF oznámil, že s jeho americkou filiálkou CAF USA podepsal dne 31. 8. 2022 bostonský dopravce MBTA (*Massachusetts Bay Transportation Authority*) smlouvu na dodání nových vozů pro linku Green Line (zelená linka). Projekt má celkovou hodnotu 811 mil. dolarů (cca 19,9 mld. Kč) a kromě tramvají zahrnuje i dodávku náhradních dílů, testovacích zařízení, řidičských simulátorů a záruční servis po dobu tří let. Kontrakt navíc umožňuje využití dalších opcí.

Nová vozidla nebudou prvními zástupci značky CAF v síti MTBA. Výrobce do města dodal na základě vítězství v tendru z roku 2014 už 24 vozů, které jsou nazývány jako „Type 9“. I tyto vozy jsou dnes nasazovány na Green Line. Následující generace vozů (označena jako „Type 10“) se má ale od těch předešlých výrazně lišit. Boston poprvé po řadě let poptal vozidla ryze tramvajové koncepce, a navíc výrazně delší, než bylo dosud zvykem. Tramvaje mají být řešeny jako 100% nízkopodlažní, sedmičlánkové a mít délku 34,4 m.



Designová studie nových vozů „Type 10“ z produkce CAF USA. Přestože jde o sedmičlánkové vozy, jsou články poměrně krátké a tramvaje mají mít délku cca 34 m. (zdroj: CAF)

Tzv. Green Line je považována za nejstarší podpovrchovou tramvaj na světě a někdy je označována za nejstarší metro v Severní Americe, což je ale poněkud nepřesné. V roce 1897, když tunelové úseky v Bostonu byly uvedeny do provozu, na ně nebylo nahlíženo jako na možný předstupeň pro budoucí využití coby klasického metra, ale jako na způsob, jak zrychlit tramvajovou dopravu v už tehdy ucpaných ulicích města, takže došlo jen k prostému přesunu vozidel z povrchu do podzemí. Současná podoba Green Line, která je začleněna do schématu metra, je výsledkem dalších desetiletí bouřlivého vývoje veřejné dopravy ve městě. Linka si udržuje charakter na pomezí mezi tramvají a metrem (z evropského pohledu by ji šlo asi nejvíce připodobnit k německým Stadtbahnům) a z hlediska počtu přepravených cestujících vykazuje velmi vysoká čísla – v období před Covidem-19 se jí svezlo v pracovní den okolo 137 700 cestujících, což z ní dělalo třetí nejvytíženější systém „Stadtbahnu“ v USA (ve Spojených státech se používá pro tento druh dopravních prostředků obvykle zkratka LRV, jež se ale v Evropě používá obvykle pro označení škály vozidel).

Přestože jde formálně o jednu linku, má trasa Green Line více odboček, takže fakticky jde o čtyři linky, kdy tratě mají celkovou délku 38,1 km (dalších 4,8 km je ve výstavbě). V podzemí je vedena pouze část v centru města (nejstarší tunelový úsek uvedený do provozu 1. 9. 1897 byl během let pětkrát prodloužen), zbytek je nadzemní s vedením na samostatném tělese, přičemž dochované odbočky (označované písmeny B, C, D a E) jsou pozůstatkem původního rozsáhlého systému bostonských tramvají, jejichž historie se začala psát již v roce 1856 a z nichž dodnes zůstalo jen torzo právě v podobě Green Line začleněné do sítě metra.

Pro provoz na trati dnes slouží tři typy vozidel, jež jsou označeny jako typy 7, 8 a 9. Nejstarší pocházejí z let 1986 až 1988 (od výrobce Kinki Sharyo), mladší generaci reprezentují vozidla od AnsaldoBreda z let 1998 až 2007 a nejmladší již zmíněný typ 9 od CAFu. Zatímco v případě typů 7 a 8 má dopravce k dispozici vždy necelou stovku vozů, v případě „Type 9“ jde jen o 24 jednotek. Všechny jmenované typy představují vozidlo s délkou okolo 22–24 m, přičemž v provozu se využívá jejich spojení do dvouvozových souprav.



V letech 2018 až 2020 bylo dodáno 24 vozů „Type 9“, rovněž z produkce CAFu. Jak je z obrázku zřejmé, přidržovala se jejich koncepce ještě původnímu řešení vozidel linky Green Line. Nová vozidla by měla být podstatně více podobná moderním evropských tramvajím a mají již být 100% nízkopodlažní. (zdroj: Wikipedia.org)

Nově objednaná vozidla od CAFu by měla s ohledem na svou délku (počítá se rovněž se spojováním do dvouvozových souprav, přičemž by měl být rozvolněn interval) postačovat pro kompletní náhradu vozů „Type 7“ a „Type 8“, které by měly být vyřazeny. Pro nejmladší vozy „Type 9“ (v provozu jsou teprve od roku 2018) je pak plánován jiný osud, který ovšem nepotěší fanoušky historie tramvají. Vozidla by měla být převedena na trasu Ashmont – Mattapan, která tvoří samostatnou část červené trasy metra (Red Line), fakticky se ale jedná o zcela oddělenou trasu nemající s metrem vůbec nic společného. Nasazovány jsou na ní dosud tramvaje PCC – vozidla, jež se stala předobrazem československých tramvají ČKD Tatra po druhé světové válce.

Boston obdržel první testovací vozy PCC již v roce 1937, sériové dodávky ale běžely až v letech 1941 až 1951, kdy bylo nakoupeno celkem 320 tramvají. K nim se podařilo získat v roce 1959 ještě dalších 25 ojetých vozů z Dallasu, takže celkový počet tramvají PCC se zastavil na čísle 346. Dodnes se podařilo ve stavu udržet deset z nich, které byly převedeny na apendix červené trasy metra shodou okolností právě z Green Line.



Dlouhým soupravám tramvají PCC na lince Ashmont – Mattapan už dávno odvzvonilo. Provozuschopné zůstávají 4 z 10 vozů, které obsluhují linku výhradně sólo. (foto: David Pirmann)

Trasa Ashmont – Mattapan byla coby tramvajová uvedena do provozu dne 26. 8. 1929, nicméně koleje v dané relaci existovaly už předtím, protože tramvaje se staly náhradou příměstské železnice. Z hlediska obratu cestujících nemělo smysl, aby byla trasa upravena na metro, na něž bezprostředně navazuje. Zastaralá infrastruktura ale navíc neumožňovala nasazení těžších vozidel, než byly právě tramvaje PCC. Těch se ale Boston snažil dlouhodobě zbavit. Doloženy jsou návrhy na náhradu autobusy, trolejbusy či moderními tramvajemi za cenu rekonstrukce tratě. Proti záměru zrušit tramvajový provoz či nasazení vozů PCC se ale vždy zvedla vlna nevole. Nejasná budoucnost každopádně vedla ke zhoršujícímu se stavu flotily. Řekli jsme si, že ve vozovém parku je stále deset tramvají PCC, ve skutečnosti jsou z nich ale použitelné pro provoz jen čtyři, zbytek je dlouhodobě odstaven.

Když byl v červnu 2016 schválen plán investic pro léta 2017 až 2021, podařilo se v něm sice provoz tramvají PCC udržet a vyčlenit na něj okolo 9 mil. dolarů (cca 221 mil. Kč; z toho 3,7 mil. dolarů/cca 90,7 mil. Kč na údržbu vozů PCC), zároveň ale bylo již tehdy alokováno bokem dalších 5 mil. dolarů (cca 123 mil. Kč) na zajištění alternativní formy dopravy, pokud by se v daném časovém období rozhodlo o náhradě „pí sí síček“. Na počátku roku 2019 byla představena varianta náhrady tramvají PCC vozidly Type 9, která se stanou po dokončení dodávek nových nízkopodlažních tramvají CAF Type 10 nepotřebná.



Na lince Green Line dojezdily tramvaje PCC až v roce 1985. Část vozů se přesunula na trať Ashmont – Mattapan, kde jezdí doposud. Na snímku vidíme tramvaje v polovině 80. let. (foto: David Pirmann)

Při pohledu na časovou osu zjistíme, že MTBA informovala o záměru nákupu nových vozidel už v roce 2018, avšak výběrové řízení bylo vypsáno až v červnu 2021. Na podání nabídek byl pouhý měsíc, následně ale trvalo dlouho vyhodnocování, takže zakázka přistála u CAFu až 31. 8. 2022. Na dodání prvních čtyř pilotních vozů měl mít vítězný uchazeč necelé čtyři roky, takže jejich dodávka je dnes očekávána na jaře 2026. Sériové dodávky mají začít na jaře 2027 a běžet tempem dvou vozů měsíčně, takže všechny tramvaje Type 10 budou k dispozici na jaře 2031. Právě tehdy lze tedy očekávat, že se tramvaje PCC z linky Ashmont – Mattapan definitivně odporoučí.

Závěrem dodejme, že CAF vyrábí svá vozidla pro americký trh v závodě ve městě Elmira (stát New York), přičemž úspěchy kromě tramvajových projektů (zmínit můžeme například Kansas City či Cincinnati) sklízí i na poli metra (96 jednotek pro Washington, D.C.) a železničních vozů (130 vagónů pro Amtrak). V USA ale neprobíhá celá výroba – rámy, podvozky a další části hrubé stavby se převážejí přes Atlantik ze Španělska a v závodě CAF USA probíhá jen finální montáž v rozsahu, který zaručuje splnění podmínek zákonných limitů pro poskytnutí federální finanční podpory.

Url: V Bostonu se přiblížil konec tramvají PCC. 102 nových vozů dodá CAF