



## Washington, D.C., hodlá zrušit tramvaje. Nahradí je trolejbusy?

01.06 2025 18:47, Libor Hinčica, Tramvaje

V úterý 27. 5. 2025 oznámil starosta amerického hlavního města, že dojde k náhradě jediné tramvajové linky ve městě za „novou generaci tramvají“. Jak bylo upřesněno, tyto „tramvaje“ budou v podstatě elektrobusesy, které mají využívat stávající kabelové trasy ke svému nabíjení. Toto řešení má přinést možnost podstatně rozšířit „tramvajový provoz“ mimo jedinou stávající trať.

Projekt tramvají ve Washingtonu, D.C., byl svého času velmi ambiciózní a měl zahrnovat síť o délce cca 55 km (v různých obdobích se plány měnily, takže lze nalézt údaje o nižším i vyšším celkovém počtu kilometrů). Jako první měla vzniknout 7,7 km dlouhá linka v části Anacostia (nazývaná *Anacostia Line*), pro jejíž první etapu byly již v roce 2005 objednány u tehdejší společnosti DPO Inekon tři obousměrné tramvaje Trio 12. Samotná výstavba linky byla opakovaně přerušena a později se navíc ukázalo, že již hotové práce byly zrušovány (už položeným kolejím mělo například zcela scházet odvodnění). V roce 2010 byly stavební práce zastaveny a k jejich obnovení už nedošlo. Jen v letech 2009 a 2010 přitom mělo být za stavbu této linky utraceno přes 25 mil. dolarů (cca 550 mil. Kč).

Tramvaje pořízené původně pro provoz na *Anacostia Line* byly do Washingtonu, D.C., dodány na počátku roku 2010 (tři roky byly mezitím skladovány v Ostravě) a bylo rozhodnuto, že budou zařazeny do provozu na druhé lince nazvané jako *H Street/Benning Road*. Ta měla původně propojit centrální nádraží (*Union Station*) se stanicí metra *Benning Road*, jenomže i tento záměr opakovaně narážel na problémy s financováním i vedením projektu (při pokládce kolejí se například pozapomnělo na vybudování napájecích kabelů). Do projektu tramvajové tratě, pro níž byly objednány ještě další tři tramvaje United Streetcar 100 vyráběné na základě licence od Škody Transportation (dle modelu Škoda 10T), se sypaly další a další dolary, aniž by byl viditelný termín dokončení. Nakonec došlo k otevření trati až 26. 2. 2016, kdy ale tramvaje vyjely jen na úseku od

nádraží k vozovně, resp. těsně za vozovnu. Chybějící úsek ke stanici metra Benning Road nebyl přes řadu slibů nikdy dokončen.

Vystavěná 3,9 km dlouhá trať s osmi stanicemi tak představovala jen torzo, o jehož životaschopnosti panovaly od počátku obavy. V jeho vybudování se přitom utopilo těžko představitelných 200 mil. dolarů (okolo 4,5 mld. Kč). Tramvaje nemají vyhrazený koridor a sdílí komunikaci společně s automobily, takže stojí v identických dopravních zácpách, jako stávaly autobusy. Fakticky ovšem průjezdnost oblastí ještě zhoršily, protože trasa tramvají ve finální relaci je natolik nepoužitelná pro většinu cestujících, že nebylo možné zrušit ani omezit stávající autobusové spojení. Aby ostudný projekt tramvají měl alespoň nějaké využití, rozhodlo vedení města, že bude cestování tramvajemi zdarma, přičemž z úst lokálních politiků pochopitelně nikdy nezaznělo, že by celý projekt zpackali. Ostatně lhaní si do kapsy si neodpouštějí ani nyní, když s vážnou tváří hovoří o náhradě „novou generací tramvají“, která přitom nemá s tramvajemi ani zbla společného.



Tramvaje jezdí po ulicích omšelé a omlácené od dopravních nehod... (foto: Libor Hinčica)

Že se ovšem náhrada tramvají podbízí, je více než pochopitelné. Přestože je svezení s nimi stále zdarma, denně jimi cestuje průměrně jen okolo 2 290 cestujících, což znamená (pro pracovní den) při 12minutovém intervalu a 18 hodinách provozu vytížení cca 13 pasažéry na spoj. Skutečnost, že je cestování bezplatné, se přitom projevila na sociální struktuře pasažérů, takže cesta může být někdy poněkud dobrodružná. Vozidla mimoto zjevně trpí absencí údržby (na pohled jsou obitá od nesčetných oťukávání s ostatními účastníky silničního provozu), byť je jistě obtížné vybrané komponenty kvůli krachu Inekon i United Streetcar obstarávat.

Proklamace o tom, že zavedení tramvají přineslo místním obchodníkům navýšení tržeb, nelze (i vzhledem k uvedeným číslům) vnímat jinak než jako pouhý politický marketing (předpokládáme-li tedy, že v onom zvýšení nejsou zohledněny příjmy drogových dealerů).

Koncem května 2025 bylo poprvé připuštěno, že tramvaje ve městě skončí, jejich financování je zajištěno už jen do roku 2027. Člen městské rady Charlers Allen uvedl, že vzhledem k tomu, že byla postavena jen jediná linka, nelze hovořit o tramvajové síti, a tak nejsou tramvaje úspěšné. Jejich provoz navíc ročně polyká kolem 10 mil. dolarů (cca 220 mil. Kč). Náklady na prodloužení ke stanici Benning Road byly vyčísleny na 100 mil. dolarů (zhruba 2,2 mld. Kč), navíc se blíží doba náhrady vozidel, která – ačkoli vyjela až v roce 2016 – jsou přece jen starší a účetně se odepisují delší dobu.

Ona „*nová generace tramvají*“ má mít podobu elektrobusů, které jsou v provozu operativnější. Počítá se přitom s možností využití stávající napájecí infrastruktury tramvají, avšak nebylo prozrazeno v jakém rozsahu. Jistě zajímavá je zmínka, že by náhradníkem tramvají mohl být trolejbus, což by umožnilo použít skutečně velkou porci z dříve vybudovaného zařízení. Použitím trolejbusu, který by mohl díky trakčním bateriím pokračovat dále, než dnes jezdí tramvaje (včetně oné stanice metra Benning Road), by mělo být docíleno pocitu „*lepší služby autobusu*“, neboť i cestování tramvajemi mají lidé vnímat odlišně v porovnání s cestou autobusem. Jinými slovy, že je trolejbus vyšší a lepší forma autobusu, která by mohla ukojit touhu vedení města prezentovat linku stále jako odlišnou od obyčejného autobusu (elektrobusu).

Url: [Washington, D.C., hodlá zrušit tramvaje. Nahradí je trolejbusy?](#)