



V USA přibyl další tramvajový provoz

14.06 2022 21:30, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 20. 5. 2022 byl do provozu uveden další tramvajový provoz na území Spojených států amerických. V arizonském městě Tempe, v němž žije okolo 180 000 obyvatel a které bychom našli v blízkosti hlavního města Arizony Phoenixu, byla do provozu uvedena 4,8 km dlouhá tramvajová linka, jež doplňuje ve městě systém lehké železnice Valley Metro Rail, kterou je město od roku 2009 napojeno mj. na zmíněnou metropoli Phoenix. Tramvaj má s trasou Valley Metro Rail hned dvě přestupní stanice. Celkem se na nově vybudované trati nachází 14 zastávek (s ohledem na odlišné vedení v ulicích v centru města je v jednom směru 10 zastávek a v opačném 12).

Projekt výstavby tramvajové sítě byl financován z lokálních daní a ze státního rozpočtu, přičemž občané si přípravu tramvaje a její vybudování odsouhlasili při schvalování regionálního dopravního plánu již v roce 2004. Pak ovšem běžela fáze studií a projektování a nezbytné bylo získat finanční prostředky na náročnou investiční akci. Právě skutečnost, že v únoru 2016 se výstavba tratě v Tempe objevila v rozpočtu na infrastrukturu tehdejšího prezidenta Baracka Obamy, byla pro realizaci klíčová. Ze státní pokladnice totiž mělo přitéct do Tempe 75 mil. dolarů (cca 1,75 mld. Kč), což mělo pokrýt přibližně 37 % očekávaných nákladů na stavbu (ty byly odhadovány na 201 mil. dolarů, tedy astronomickou sumu vycházející v přepočtu na zhruba 4,6 mld. Kč). Státní příspěvek byl ovšem s ohledem na změnu v Bílém domě (nástup Donalda Trumpa) a odlišné priority v oblasti utváření městské infrastruktury poněkud přiškrten, i tak ale Tempe dosáhlo alespoň na 50 mil. dolarů (přibližně 1,15 mld. Kč). Zbylé finanční prostředky byly získány především z lokální daně na rozvoj infrastrukturních projektů, která činí půl centu z veškerého obrátu, přičemž příslušné schválení takového financování rozvoje veřejné infrastruktury si občané Tempe odsouhlasili již v roce 1996.



Dodání prvního vozu se uskutečnilo už 13. 3. 2021. Na zbylé se ale muselo dlouze čekat. Na vině měl být především Covid-19. (zdroj: Valley Metro Rail)

Příprava stavby tramvajové tratě byla zahájena 1. 6. 2017, přičemž tato etapa zahrnovala přeložky inženýrských sítí, jež musely vyklidit pozici pro budoucí tramvajovou trať. Ostrá fáze výstavby samotné trati byla zahájena na podzim 2018 s tím, že konec budování 4,8 km dlouhého úseku se očekával v polovině roku 2021. Jako dodavatel vozidel, kterých bylo objednáno celkem šest, byla vybrána americká společnost Brookville Equipment Corporation se svým modelem Liberty NXL představující tříčlánkový vůz o délce zhruba 20,2 m. Zpoždění dodávek nových tramvají ale stálo za tím, že se otevření tramvajového systému muselo opakovaně posunout. Nejprve na konec roku 2021, poté až na jaro letošního roku. Slavnostní prezentace prvního dodaného částečně nízkopodlažního vozu se sice konala již 22. března 2021 (přičemž tramvaj dorazila do Tempe dne 13. 3. 2021), výrobce však do léta předal jen dvě další vozidla a na zbylá se muselo čekat. Dodané tramvaje tak sloužily jen k realizaci zkušebních jízd, zácvičku personálu, případně jako kulisa k nějakému kulturnímu programu ve městě.

Doplňme, že nákup vozidel vyšel na 33 mil. dolarů, takže jedna tramvaje stála v přepočtu zhruba 125 mil. Kč. Tramvaje jsou vybaveny trakčními bateriemi, protože krátké úseky v centru města jsou poježděny bez využití trolejového vedení.

Teprve po dodání všech šesti vozů bylo možné dne 20. 5. 2022 od 10:00 zahájit ostrý provoz, přičemž prozatím je možné cestovat tramvajemi zadarmo. Jízdné by mělo být zavedeno až od roku 2023. Provozovatelem nové linky je stejně jako v případě příměstské lehké železnice (svým charakterem odpovídajícím meziměstským tramvajím) společnost Valley Metro Rail. Interval je pouze 15-20

minut.



Tramvaj Liberty NXL je 20,2 m dlouhá a svou koncepcí de facto kopíruje tramvaje dodávané v minulosti Inekonem (potažmo Škodovkou). Chybí však krajní jednokřídlé dveře. (zdroj: Valley Metro Rail)

Přestože lze jistě budování tramvajových tratí vnímat ve světle marasmu dopravního plánování v USA pozitivně, má provoz tramvají v Tempe i své kritiky. Ti necílí proti tramvajím obecně, poukazují ale na fakt, že budování tramvajových systémů v amerických městech není spojováno ani tak se snahou o zlepšení mobility, ale je motivováno především snahou zvýšit ekonomický rozvoj oblastí, byť za cenu ztrátového provozu pouliční dráhy. Tento nešvar je pro řadu v nedávné minulosti otevřených tramvajových provozů v USA typický. O opravdovém úspěchu lze hovořit snad jen v Portlandu, který byl v roce 2001 na samotném začátku novodobého rozvoje tramvají v USA. Jeho příklad se sice snažila řada měst napodobit, z rovnice úspěšného provozu tramvají ale obvykle zcela vyhodila proměnnou rovnající se dopravní smysluplnosti a veškerou pozornost soustředila jen na ekonomický rozvoj (spojený s růstem cen pozemků a nemovitostí). V praxi to znamená, že tramvaje často sdílejí společnou infrastrukturu s automobily, což je dělá nesmyslně pomalé. I Tempe přitom vyhradilo pro tramvaje pásy jen tam, kde to bylo prostorově možné (a kde i auta jezdí rychle), zatímco v samotném centru si na omezení individuální dopravy nikdy netroufl. Není divu, že se někdy říká, že tramvaje v USA jsou velmi drahým způsobem, jak nezlepšit mobilitu obyvatelstva. Jaké budou výsledky provozu tramvají v Tempe nicméně ukáže až čas.

Url: [V USA přibyl další tramvajový provoz](#)