

Zkrachovalý projekt trolejbusů v Barquisimetu

08.09 2016 09:49, Redakce, Nezařazené

Předchodzím článkem jsme se podívali do venezuelského města Mérida. Dnes ve Venezuele zůstaneme, ale posuneme se o něco více na severovýchod, a sice do města Barquisimeto. Tam měli rovněž v plánu vybudovat velkorysý BRT systém, jenž bude založen na trolejbusové dopravě, nicméně celá akce by se mohla označit za ukázku toho, jak by se některé věci neměly vůbec dělat…

Počátky

Barquisimeto je hlavním městem státu Lara ležícího v západní části země a má dnes okolo 2 milionů obyvatel. Roku 2003 začal být tehdejšími představiteli města projektován „Systém masivní dopravy Barquisimeta“ (*Sistema de Transporte Masivo de Barquisimeto*), který měl mít podobu metrobusu. Projekt byl roku 2004 předložen k posouzení larské vládě, která jej po příslušném zhodnocení schválila, a nedlouho poté přišla podpora i z federální úrovně, bez které by se nemohlo začít pracovat. Díky rychlému sledu událostí mohl být již v dubnu 2005 symbolicky položen první kámen stavby, avšak stavět se začalo až o pár týdnů později.

Celý tento systém, nazvaný Transbarca, byl původně navržen jako trolejbusový a jeho základem měla být síť koridorů ztělesňovaných vyhrazenými pruhy oddělenými od okolní dopravy. Podoba sítě se v průběhu času měnila, uveďme tedy jen, že celková délka koridorů, jež měly procházet metropolitní oblastí Barquisimeta (*Área Metropolitana de Barquisimeto*), měla zprvu činit zhruba 30 km. Plánována byla řada mimoúrovňových křížení i lávek pro pěší, preference trolejbusů na křižovatkách, jednoduché odbavování, automatizovaná kontrola provozu a další vymoženosti, nicméně již nyní můžeme předeslat, že nic z právě řečeného se nepodařilo uskutečnit. Podle informací z listopadu roku 2005 měl být systém otevřen už na konci roku 2006 a denně měl v průměru přepravovat 170 tisíc osob.

Stejně jako v sousední Méridě měl být i v Barquisimetu ústředním protagonistou provozu článkový trolejbus s pomocným naftovým agregátem. Objednáno bylo celkem 80 vozů o délce 18 metrů, a to u výrobce Neoplan, který je stavěl ve svém závodě v bavorském Pilstingu. Do jeho karosérií byla instalována výzbroj Bombardier Transportation, trakční motory dodávala plzeňská Škodovka. Srdce pomocného agregátu ESW o výkonu 200 kW představoval dieselový motor firmy Steyr Motors. Výroba trolejbusů by se dala stejně jako v případě Méridy označit za bezproblémovou, již na počátku roku 2008 bylo dokončeno více než 40 vozů, z nichž některé výrobce nechal otestovat na síti v Salzburgu. Nicméně na rozdíl od Méridy se trolejbusy v Barquisimetu nikdy nedočkaly komerčního provozu a celá realizace systému masivní dopravy se dá bez přehánění označit za jeden velký tunel

venezuelských veřejných rozpočtů.

Od optimismu k pesimismu

Ačkoli stavební práce zprvu nabraly slušné tempo, problémy na sebe nenechaly dlouho čekat. V březnu 2006 bylo ve městě registrováno 28 různých stavenišť, takže Barquisimeto bylo po dopravní stránce poměrně značně paralyzováno, nicméně místní občané věřili, že je vše jen dočasné. Jenže tak, jak se měnily jednotlivé garnitury na úrovni státu a města a spolu s tím probíhaly i změny na úrovni federální, docházelo postupně ke třenicím, přičemž hlavním motivem sporů bylo, jak se dalo čekat, financování. Projekt měl být totiž realizován z peněz pořízených z různých úvěrů, jenže finance začaly docházet nedlouho poté, co se začaly budovat první úseky s vyhrazenými pruhy (resp. koridory). Takto se nepodařilo dokončit včas téměř žádné dílo, a co hůř, od většiny rozestavěných staveb museli dělníci nedobrovolně odejít, až se nakonec nepracovalo na metrobusu nikde ve městě. Z ambiciózních plánů tak zbyla po celém Barquisimetu akorát různá stavební torza.

Důvod, proč finance rychle došly, je přitom prozaický. Jak se totiž později začalo v různých místních novinách ukazovat, jen malá část z určených prostředků šla na realizaci BRT systému. Různí politici napojení na soukromé domácí i zahraniční firmy totiž měli pojmout projekt jako výhodnou příležitost pro to, aby se na úkor občanů země obohatili. Ačkoli i Mérida byla kvůli svému rozhodnutí zavést trolejbusy kritizována a její projekt nebyl zcela prost kontroverzí, dokázala nakonec postavit řadu kvalitních staveb, které možno pokládat i za veřejnosti prospěšné. V Barquisimetu se naproti tomu dlouho nedařilo zcela dokončit ani alespoň jednu zastávku a úroveň prací byla oproti těm vykonaným v Méridě spíše nevalná.

Není divu, že obyvatelům Barquisimeta začala docházet trpělivost, a tak se některé spory na ose město–stát–federace musely začít rychle narovnávat. Bylo rozhodnuto o tom, že obec Iribarren, která je téměř celá součástí Barquisimeta (Barquisimeto je městem tvořeným dvěma obcemi, a sice částí obce Iribarren a obcí Palavecino) a která projekt spravovala, již nebude mít v dalších krocích rozvoje Transbarcy výsadní postavení a většina kompetencí přejde na jedno z federálních ministerstev. Ve společnosti Transbarca tak působily v roce 2009 dva společníci, a sice venezuelské ministerstvo veřejných prací a bydlení (*Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda*; v roce 2010 bylo zrušeno a jeho kompetence přešly pod dvě nová ministerstva) s 90% vlastnickým podílem a radnice obce Iribarren, jejíž podíl byl menšinový, a sice jen 10 %.

Již v březnu 2008 federální vláda oznámila, že budou práce znovu obnoveny, když se mělo podařit zajistit další finance, přičemž otevření prvního úseku mělo proběhnout už v prvním čtvrtletí roku 2009. Stavba se opravdu opět rozběhla v dubnu 2008, ale tempo prací nebylo nijak vysoké. V březnu 2009, kdy již bylo k dispozici 70 z 80 objednaných trolejbusů, sice do čela společnosti Transbarca nastoupil nový člověk a média uváděla, že již bylo postaveno 65 % ze *základního* 12,5 km dlouhého úseku, avšak provoz byl stále v nedohlednu. (Původně se pod pojmem „základní“ myslela mnohem delší trasa, ale ve světle nepříznivého vývoje byla čísla upravena směrem dolů a některé nedostavěné úseky nebyly započteny, a tak hodnota 65 % vypadala pozitivně. Později se zase čísla o celkové délce stavěných úseků s vyhrazenými pruhy upravovala nahoru, načež aktuální míry dokončení klesly pochopitelně dolů a začaly se teprve zvedat až ve chvíli, kdy se začalo intenzivněji stavět, na což si však místní museli ještě pár let počkat.)

Každopádně na jaře 2009, kdy trolejbusem cestoval tehdejší federální ministr infrastruktury, padl slib, že trolejbusy vyjedou již v srpnu 2009, protože tou dobou byl na 8 km silničních komunikací hotov nejen středový koridor tvořený dvěma vyhrazenými pruhy, ale i trolejové vedení bylo téměř kompletní. Výraz „hotov“ je třeba brát s rezervou, protože infrastruktura fakticky umožňovala jízdu

s trolejbusem, ale pro provoz s cestujícími ještě chybělo dodělat několik podstatných věcí jako například přechody k zastávkám i zastávky samotné. Trolejbusy byly v roce 2009 skutečně pod dráty několikrát odzkoušeny, takže fakticky jejich provozu nic nebránilo. Tedy až třeba právě na absenci zastávek.

V tu dobu už bylo jasné, že se původní rozpočet 350 milionů dolarů nepodaří dodržet, když bylo řečeno, že celá investice, která nebyla dokončena ani z jedné čtvrtiny, vyjde na nejméně dvojnásobek a že většina z výše uvedené částky se ztratila na místech, které neměly se stavbou vůbec nic společného.

Pozastavit se v této souvislosti musíme u intermodální stanice s plným názvem „Estación Central Simón Bolívar", která byla navržena na západě města coby víceúčelový areál a která spolkla vůbec nejvíce prostředků. Na ploše o rozloze několika desítek hektarů měly být integrovány různé druhy dopravy a vystavěny jak dispečink BRT systému, tak i dílenské a deponovací prostory trolejbusů. Středobodem areálu měl být pětipodlažní objekt o rozloze 12 ha zakrytý velkolepou kopulí, jenž měl poutat pozornost k celému areálu už zdáli, jenže práce na něm byly zastaveny již roku 2008. Od té doby se s velkými obtížemi podařilo dokončit vybrané okolní objekty a některé plochy, ale samotnou ústřední budovu, která měla mít multifunkční využití a která ve svém rozestavěném stavu připomíná železobetonové Koloseum, budou místní vídat ještě velmi dlouho. Vozovna trolejbusů či dispečink ani nezačala být stavěna.

„Tato stavba je bílým slonem navrženým pro komerční činnost a ne jako dopravní terminál," prohlásil dnes už bývalý ministr pozemní infrastruktury Haiman El Troudi na adresu „Kolosea" v době, kdy zaujímal ve venezuelské vládě křeslo (2013–2015). V té době se opět – a již po několikáté – připravovala dostavba, ale završit se ji stále nedaří.

Nicméně zpět do historie, neboť ještě v roce 2009 se práce znovu zastavily. Na začátku roku 2010 úřady ujišťovaly veřejnost o tom, že pro trolejbusy bude po dokončení prací v síti dostatek proudu, neuběhlo však mnoho let a veřejnosti bylo sděleno, že bude problém pro trolejbusy dostatek energie zajistit… Na konci srpna 2011 bylo oznámeno, že díky další finanční injekci se první etapu Transbarcy podaří zprovoznit v druhé polovině roku 2012. Kromě toho úřady přiznaly, že míra dokončení celé původně plánované investice je pouhých 25 % a že v roce 2008 již mělo být hotovo více než 50 % prací.

Zkušební provoz

V roce 2011 bylo stanoveno, že do provozu bude z 80 trolejbusů vypraveno prozatímně jen 15 kusů. Slibované zázemí pro trolejbusy v areálu intermodální stanice se teprve mělo projektovat, neboť jak uvedla tehdejší prezidentka společnosti Transbarca Elizabeth Leal, která se své pozice ujala v první polovině roku 2009 (skončila v roce 2012), v počátcích projektu se narýsovaly koridory a zastávky, ale na některé další skutečnosti tohoto typu se zapomnělo.

Za účelem dokončení BRT systému byli zhotovitelé stavby seskupení v dočasném sdružení společností „Barquitrans" (tvořit jej měly společnosti DYCVENSA, Vinccler, Siemens a Sisa) povoláni roku 2011 zpět na místo činu. Ledy se ale začaly více hýbat až roku 2012.

Už bylo řečeno, že trolejové vedení bylo již v roce 2009 téměř hotové na úseku o délce 8 km. Jmenovitě bylo vedeno severovýchodním směrem, a to od úrovně nedokončené intermodální stanice Simón Bolívar (viz výše) ležící na západní straně města po třídě Florencio Jiménez a návazné třídě Libertador, kde se zastavilo na úrovni tamní severně ležící průmyslové zóny (u rozhraní s ulicí č. 15). Dále měly podle původních plánů trolejbusy odbočit z třídy Libertador doprava a jet po koridoru

směrem na jih, odkud pak měly směřovat po zabočení doleva opět na východ města, nicméně trolej byla ukončena u průmyslové zóny a kromě toho se nepodařilo ani na jednom z konců předmětného 8km úseku vystavět žádnou smyčku, a tak teprve na konci září 2012 bylo v souvislosti se snahou dokončit projekt dohodnuto, že se dráty dále do centra a poté na východ města natahovat nebudou a konce zatrolejovaných úseků budou vyřešeny smyčkami
– minimálně jedna z nich dodělána nikdy nebyla, stejně jako dílny a vozovna. Současně s tím se počítalo, že by některé trolejbusy mohly jezdit i mimo nezatrolejované úseky. Nicméně již tehdy experti upozorňovali na to, že trolejbusy nejsou dimenzovány na to, aby mohly v nezávislé trakci při normální zátěži obsluhovat delší trasy a že by mohlo dojít k poruše celého pohonného systému, která by pak trolejbusy úplně paralyzovala.

Po dobu několika let byly trolejbusy odstaveny v areálu místního letiště, díky čemuž celá flotila neutrpěla neúměrně velké škody, byť léta nečinnosti na ní jisté stopy zanechala. V roce 2012 bylo několik odstavených vozidel vybráno s tím, že se u nich prověří schopnost provozu. Původně plánovaných 15 vozů ale oživeno nebylo, počet vybraných vozidel byl podle všeho menší. Každopádně v druhé polovině roku 2012 se několik trolejbusů začalo zkoušet přímo na trati, a protože testy probíhaly dobře, bylo rozhodnuto o tom, že po dokončení nezbytných stavebních prací bude systém Transbarca konečně spuštěn.

Zahájení zkušebního trolejbusového provozu s cestujícími mělo proběhnout na konci září 2012, pak se odsouvalo s tím, že se tak stane do konce roku 2012. Otevřeny měly být zatím ale jen tři stanice, ačkoli v plánu jich bylo více než 10 (některé se ještě stavěly, nebo nebyly vůbec rozestavěné), a ani nemělo dojít k využití celého zadrátovaného úseku o délce 8 km, protože konečné (tj. intermodální stanice Simón Bolívar a u průmyslové zóny) ještě nebyly hotové. Kvůli tomu se mělo jezdit jen v trase Cementerio – Variquisimeto, která měla nepatrně kratší délku, a zastavovat jen na jedné mezistanici s názvem La Salle.

Dne 23. listopadu 2012 byl zkušební provoz s cestujícími konečně zahájen, a to v elektrické trakci, avšak jen od pondělí do pátku mezi 10. a 12. hodinou dopolední, přičemž další čtyři hodiny byly využívány pro zácvik řidičů, který byl veden s pomocí zkušených pracovníků z méridského provozu. Od poloviny prosince 2012 měli cestující možnost cestovat od 10. až do 16. hodiny odpolední.
V polovině února 2013 se měl zkušební provoz přeměnit na „předkomerční“, a to do doby, než budou všechny stanice hotovy a stavba zcela ukončená. Nicméně než se tak stalo, byl provoz v elektrické trakci podle dostupných informací utlumen. Trolejbusy tak měly naposledy využít sběrače dne 6. února 2013 a dále se měly na jejich místo drát autobusy.

Místo trolejbusů autobusy

Je třeba upozornit na to, že celý projekt Transbarca byl s postupem času více a více kritizován a trolej umístěná pouze na části původně plánované trasy byla mnohým trnem v oku, zvlášť když trolejbusy nebyly uzpůsobeny na to, aby se mohly pohybovat mimo trolej i do vzdálenějších lokalit. Avšak fakt, že vrchní vedení nebylo nataženo všude tam, kde to bylo slibováno, s postupem času jaksi upadl do pozadí.

Jako zajímavost uveďme, že trolejbusy zvládaly při jedné vykonané zastávce ujet 7 km za 15 minut, avšak původně navrhovaná cestovní doba pro tento úsek s více než desítkou stanic byla 11 minut. I když si odmyslíme skutečnost, že ve zkušebním režimu trolejbusy z důvodu prevence málokdy využívaly max. traťovou rychlost 60 km/h, sotva můžeme předpokládat, že by při takovémto množství zastavení mohly 11 minut dodržovat. Nicméně když byl projekt svého času představován, málokdo

zkoumal reálnost podobně líbivých tvrzení.

Všeobecný tlak na konečné zprovoznění systému Transbarca byl nesmírný, a jakou podobu tento systém bude nakonec mít, už evidentně nebylo příliš podstatné, tedy alespoň ne pro venezuelské politiky. Důkazem toho budiž fakt, že již dne 14. prosince 2012 se za přítomnosti zástupců federálních orgánů zahájil zkušební provoz na dalším 5,2 km dlouhém úseku Transbarcy, který byl geograficky vymezen stanicí Variquisimeto a třídou Avenida 20, tj. jednalo se o navazující úsek vedený přes samotné centrum města, s orientací sever–jih. Ačkoli se mělo jednat o další stavební kámen projektu tamního masivního dopravního systému, ve skutečnosti tato pompézní akce představovala pouhé nasazení čínských autobusů na stávající neupravené silniční komunikace, neboli nic jiného kromě konvenčních autobusů k vidění nebylo. Systém Transbarca se tím ale mohl prohlásit za rozšířený…

Vysvětlení tohoto zřejmého divadla je prosté: v roce 2005 tehdejší autority města i státu Lara slibovaly, že 80 elektrických vozidel jedoucích ve vyhrazených pruzích pomůže Barquisimetu v odlehčení dopravní zátěže. Nicméně bylo zamlčeno, že koridory nemohly být stavěny všude. Například právě v trase od průmyslové zóny do centra vměstnat koridor do ulice o šířce 30 m jednoduše nešlo, respektive jen za cenu velkých kompromisů. Místním politikům tak nakonec nezbylo nic jiného, než se spokojit s tím, že někde koridory nebo alespoň vyhrazené pruhy prostě nebudou.

Dokončení systému Transbarca

Když už se zdálo, že celá fraška nebude mít konce, začalo se kvapně stavět s tím, že do poloviny září 2013 musí být systém Transbarca dokončen, a to při příležitosti 461. výročí založení Barquisimeta. Kromě již dokončeného koridoru vedeného za západu na sever města byly stavěny koridory v ose centrum–východ. Jak již bylo řečeno, kvůli prostorovým poměrům se nemohly vyhrazené pruhy zřídit mezi severně ležící průmyslovou zónou a centrem města.

Nicméně kvalita dostavovaných koridorů byla mizerná a oddělení vyhrazených pruhů od okolního provozu bylo převážně vyřešeno betonovými sloupky, které se však mnohdy rychle začaly drolit. Na stanice se skleněnými dveřmi, které se budou otevírat automaticky ve chvíli, kdy bude vozidlo v zastávce, se rezignovalo, pro usměrnění pohybu nastupujících a vystupujících cestujících se využila prostá zábradlí. Na bezbariérový přístup se již také nebral zřetel, což posléze vyvolalo ze strany handicapovaných protesty a někteří z vozíčkářů dokonce neváhali blokovat vyhrazené pruhy svým tělem.

Nakonec byl dokončen jen koridor po třídě Venezuela a částečně i po třídě Avenida 20, což znamená, že vozidla nasazovaná na linky Transbarcy musí jezdit s ostatní dopravou po nemodifikovaných komunikacích. Již jednou námi citovaný ministr El Troudi na počátku července roku 2013 prohlásil, že trolejbusy do komerčního provozu Transbarcy nezasáhnou, *protože „systém trolejbusů není přizpůsoben na provozní potřeby města.“* Namísto toho se promptně pořídilo od výrobce Yutong 130 plynových autobusů, ovšem nečlánkových. Ty nabízejí sice jen 40 míst k sezení, což je asi o polovinu méně, než nabízejí článkové trolejbusy, ale toto se dá ve světle všech výše uvedených událostí považovat spíše za detail. Yutong je mimochodem ve Venezuele dobře zabydleným zahraničním výrobcem, roku 2012 si Venezuela pořídila pro svá města podle oficiálních pramenů 1 216 autobusů této značky a dalších 2 000 si objednala v září 2013.

Otevření Transbarcy pro komerční provoz bylo na pořadu 14. září 2013 na den Barquisimeta, jen několik hodin předtím přitom nikdo z federální vlády nebyl schopen potvrdit, zda se tak stane, či ne.

V onen den byly zprovozněny dvě základní linky č. 1 a 2 operující na dvou tzv. kmenových trasách,

přičemž v západní části města jezdily linky v téže trase. Celkem bylo zřízeno přes čtyřicet zastávek, nicméně kvůli uvedenému částečnému sdílení tras se uvádělo, že jich bylo obsluhováno až šest desítek. Délka obou linek činila 33,7 km.

Téhož dne bylo zároveň řízeno šest konvenčních autobusových linek, které ke kmenovým trasám z různých blízkých sídel navážely cestující, načež byly pojmenovány jako napájecí.

Na konci roku 2013 začalo být cestování v rámci systému Transbarca zpoplatňováno, přičemž veřejnosti bylo řečeno, že je potřeba získat prostředky na údržbu vozidel, a tím i zachování nabízeného komfortu. Nicméně celý systém spíše připomínal parodii na pohodlnou dopravu, která navíc vůbec nebyla rychlá. Například v centru města do trasy metrobusů dodnes běžně vstupují davy lidí, a to i v místech, kde byly zřízeny vyhrazené pruhy. Není divu, malé patníky jim v pohybu zabránit nemohou. Během prvních měsíců komerčního provozu Transbarcy proto několik osob pod koly metrobusů zahynulo, načež bylo řidičům metrobusů nařízeno na podstatné části sítě jezdit za snížené rychlosti 30 km/h.

Intervaly na kmenových linkách nebyl nikdy krátké a postupně se natahovaly, až dosahovaly sotva uvěřitelných 30 minut a později dokonce i 45 minut. Autobusy Yutong zajišťovaly dopravu na kmenových i napájecích linkách systému, ale jejich počet nedostačoval, zvlášť když se řada z nich potýkala s lehkými i vážnými nehodami, které způsobovali neukáznění řidiči a po kterých se do provozu vracelo v krátké době jen minimum z nich. Připočíst je pak nutno i různé technické závady vozidel.

Nové vedení Transbarcy proto již v posledním kvartálu roku 2013 přišlo s tím, že využije odstavené trolejbusy. V prosinci 2013 začaly být trolejbusy postupně přetahovány z vojenského letiště k mezitím částečně uzpůsobenému areálu intermodální stanice, kde byly zaparkovány spolu s autobusy Yutong. Nepřetáhly se ale všechny, a jak o pár měsíců vysvětlil dosud úřadující prezident společnosti Transbarca Nelson Torcate, jednalo se *„o více než 30 trolejbusů…, které vykazují složitější mechanické závady.“* Prezident Transbarcy si postěžoval, že například pneumatiky vozů se musejí shánět *„v Evropě a čelní skla v Mexiku*,“ tudíž řešení těchto závad nebylo snadné. Rovněž ale zmínil snahu trolejbusy provozovat v závislé trakci, nicméně prohlásil, že mnohé části trolejového vedení již byly rozkradeny. V červnu 2014 bylo oznámeno, že 22 trolejbusů bude od 16. dne onoho měsíce nasazováno na zatrolejovaném úseku od intermodální stanice ke stanici Libertador. Datum se sice naplnit nepodařilo, ale trolejbusy o pár dní později přece jen vyjely, i když se staženými sběrači. Vyvinutá maximální rychlost trolejbusů je sice při použití dieselagregátu v průměru o 40 % nižší, ale vzhledem k pomalosti celého systému, kdy autobusy vykazovaly hlavně v ulicích centra města hlemýždí tempo, se nejednalo o relevantní překážku.

Síť Transbarcy se postupně začala rozšiřovat, aniž by přibyly nové koridory. Vytvořeny byly nové linky kmenové i napájecí. V polovině září 2015 bylo oznámeno, že Transbarca přepravila za dva roky komerčního provozu 67 milionů osob, což odpovídá v průměru jen cca 92 000 osobám/den.

V roce 2016 byly trolejbusy nadále do provozu nasazovány, ale sběrače už zřejmě nikdy nezvednou, protože letos se začalo s postupnou demontáží instalovaného trolejového vedení. Některé trolejbusy začaly být podle vyjádření Transbarcy uzpůsobovány na trvalý provoz s naftovými motorem, což si mělo vyžádat i některé větší zásahy do pohonné jednotky vozu.

Shrnutí

Systém Transbarca se po 10 letech od svého navržení dočkal roku 2013 zprovoznění, byť v úplně jiné

podobě, než v jaké byl navrhován. Průběžně prováděné změny přitom neměly vliv na růst celkové úrovně kvality systému. Jak se bylo možné dočíst, chyby byly prováděny již od samého počátku, ať už jde o stránku projekční, konstrukční, správní, či kontrolní. Kvalitní, avšak pro Venezuelu jistě drahé trolejbusy, které byly nakoupeny v Německu, stály několik let pod širým nebem a do provozu zasáhlo se sběrači jen několik málo z nich, navíc jen na velmi krátkou dobu. Přínosu drátů na krátkém úseku mimo centrum města rozuměl v zemi bohaté na ropu jen málokdo a trolejbusy tedy musely vyklidit pozice ještě před tím, než měl systém Transbarca vstoupit do fáze komerčního provozu. Později se sice trolejbusy vrátily, ale působí jen v trakci nezávislé.

Torzo multifunkčního objektu intermodální stanice dodnes hyzdí západní část města. Koridory s vyhrazenými pruhy se nepodařilo zavést všude tam, kde o tom snili projektanti, kvůli čemuž vznikl systém, který nemůže být plně efektivní. Invaze krátkých autobusů namísto článkových vozidel jen podtrhla marnost celé tamní administrativy, ať už je, či byla reprezentována kýmkoliv. Od chvíle, kdy byl systém Transbarca uveden do komerčního provozu, došlo k nápravě několika chyb, ty se však spíše omezovaly na rovinu marketingovou a propagační, avšak pachuť z předchozích let, kdy se v místních médiích řešily žaloby různých zainteresovaných stran a kdy pomalu nebylo měsíce bez článku o korupci závratných rozměrů, zůstává. Kvalita vyhotovených děl je obecně velmi špatná a řada objektů již začala podléhat zubu času.

Původci projektu Transbarca jsou známí, nicméně ti, kteří prostředky na něj určené v průběhu let tunelovali, identifikováni nebyli a spravedlnosti unikají. Náklady na zavedení Transbarcy se podle posledních odhadů vyšplhaly k 1 mld. amerických dolarů a to je vzhledem k tomu, co lze v Barquisimetu dnes vidět, až příliš.

Text: Vít Hinčica

Url: Zkrachovalý projekt trolejbusů v Barquisimetu