

Největší městský systém lanových drah na světě

25.09 2016 12:20, Redakce, Nezařazené

V následujícím příspěvku zamíříme do bolivijské metropolitní oblasti města La Paz (*Área Metropolitana de La Paz*), která na sebe před dvěma lety strhla pozornost celého dopravního světa, když v ní byly během půl roku otevřeny hned 3 lanové dráhy. Na tom by asi ještě nebylo nic tak zvláštního, jenže tyto dráhy jsou zajímavé tím, že nebyly navrženy prioritně pro turisty (kteří v ní nicméně hned našli vítanou atrakci), ale pro místní občany, kterým mají podstatně usnadnit život. Co víc, lanové dráhy od počátku neměly hrát „druhé housle", ale měly se stát základem nově budovaného systému, ve kterém budou ztělesňovat přední roli. Zatím se zdá, že se v daných podmínkách osvědčily…

Úvodem

Systém lanových drah je v rámci výše uvedené metropolitní oblasti rozkládající se na západě země rozvíjen především na území města La Paz a sousedního města El Alto. To druhé bylo až do roku 1985 součástí La Pazu a v posledních dekádách zaznamenává masivní přírůstky obyvatel. La Paz, naproti tomu, rostla výrazně jen do doby, dokud byl distrikt El Alto její součástí. V tomto století již počet obyvatel La Pazu soustavně klesá, naproti tomu počet obyvatel El Alta jen za posledních 15 let narostl o více než 200 000 a v roce 2008 se El Alto stalo druhým největším městem země, po Santě Cruz de la Sierra, která leží na východě Bolívie. Zatímco v roce 2015 mělo podle Národního statistického institutu Bolívie (*Instituto Nacional de Estadística de Bolivia*) v La Pazu žít 754 tisíc lidí, v El Altu 903 tisíc (v Santě Cruz de la Sierra žije téměř 1,5 mil. obyvatel).

Nehledě na demografický pokles v La Pazu, metropolitní oblast po něm pojmenovaná jako celek roste, jen mezi léty 2001 až 2015 stoupl počet tamních obyvatel z 1,572 mil. osob na 1,864 mil. osob. Tento trend razantního nárůstu započatý již ve století minulém ale nenacházel v předešlých dekádách adekvátní odezvu na poli dopravy, přitom značně členitý terén horského rázu komplikoval den co den statisícům lidem život. Jen pro představu uveďme, že udávaná střední nadmořská výška La Pazu je 3 625 m n. m., zatímco El Alta 4 070 m n. m.

Možná řešení se přitom z různých stran nabízela a zvažovala již v průběhu celého minulého století. Například v roce 1968 zpracovala jedna švýcarská společnost v rámci programu Rozvojové pomoci OSN předprojekt podzemní lanovky vedené v trase od historického náměstí San Francisco (La Paz) do distriktu El Alto, s jednou mezistanicí v místě tamního rozsáhlého hřbitova Cementerio General. Předpokládané vysoké náklady na realizaci ale byly hlavním důvodem zamítnutí dalšího rozvíjení

tohoto předprojektu.

Ve druhé polovině 70. letech 20. století přišla skupina plánovačů města, které tehdy vedl starosta Mario Mercado Vaca Guzmán (v čele radnice v letech 1975–1978; roku 1995 zahynul při letecké nehodě), s návrhem propojit visutou lanovou dráhou centrální část dnešního města El Alto zvanou La Ceja s lapazskou čtvrtí La Florida ležící v distriktu zvaném Zona Sur.

Později, v době, kdy radnici vedl Ronald MacLean Abaroa (v čele La Pazu 1987–1991), byla vypracována studie proveditelnosti na stavbu visuté lanové dráhy mezi La Pazem a El Altem. Zvažována byla trasa náměstí San Francisco – La Ceja. Tehdy se ale tento krok potýkal s různými negativními názory, které poukazovaly na nízkou přepravní kapacitu tohoto druhu dopravy, pravděpodobně vysokou cenu jízdného, či zásah do historického prostředí, kterému dominuje známá bazilika San Francisca. V jedné z volebních kampaní 90. let pak jeden z kandidátů na starostu brojil proti lanovce tím, že poukazoval na možné sociální důsledky, když by dle jeho slov o práci přišlo nemalé množství řidičů nabízejících přepravní služby v trase dálnice La Paz – El Alto. Dokonce se argumentovalo ztrátou soukromí, kterou by utrpěli obyvatelé, nad jejichž obydlími by se kabinky pohybovaly.

V dalších letech se pak projekt lanové dráhy neustále skloňoval, její trasa se měnila, nicméně poté se usoudilo, že pokud lanovou dráhu, tak ne jen jednu, ale rovnou ucelený systém. Ten byl později pojmenován jako *Mi Teleférico* („Moje lanovka“) a rodil se ve výsledku poměrně rychle.

Jak se rodí lanovky

Roku 2011 si městská vláda La Pazu zajistila studii, ve které především zjišťovala, zda by byla pro lanové dráhy dostatečná poptávka. Jelikož výsledky studie vyzněly pozitivně, pokračovalo se v přípravách. V červenci 2012 prezident Bolívie Juan Evo Morales Ayma poslal národnímu shromáždění (parlamentu) návrh zákona, kterým se měla posvětit výstavba, zavedení a následná správa systému lanových drah ve městech La Paz a El Alto. Zákon č. 261 s prostým názvem „Ley del Teleférico“ (*teleférico* doslova znamená „visutá lanová dráha“) byl vzápětí schválen (dne 16. července 2012), a to i díky tomu, že pro něj byla zajištěna dostatečná podpora předem (prezident Bolívie neponechal nic náhodě a včas se sešel například se starosty obou měst či guvernérem departmentu La Paz, se kterými projekt projednával).

Zákon sám o sobě nebyl k vybudování systému lanových drah nutný, kdyby ovšem neřešil financování tohoto projektu z prostředků státního rozpočtu. Bolivijci se totiž rozhodli nespoléhat se na půjčky jiných vlád či mezinárodních organizací, ale na svou vlastní centrální banku, u které si bolivijské ministerstvo hospodářství a veřejných financí (*Ministerio de Economía y Finanzas Públicas*) mohlo vzít díky citovanému zákonu úvěr ve výši 1 633 372 800 bolivianos, což tehdy v přepočtu odpovídalo přesně 234,68 mil. USD. Výše tohoto úvěru se zároveň rovná ceně celého díla.

Výstavba systému, který měl sestávat ze tří linek, jež byly pro lepší orientaci označeny barvami, které jsou stejné jako v případě linek pražského metra, byla zadána tzv. „na klíč“, a to rakouskému molochu Doppelmayr. Tím, že bolivijská vláda zvolila tento způsob realizace díla, navíc bez jakýchkoli omezujících podmínek typu „Buy America“, mohli Rakušané téměř rovnou přistoupit k dílu, které rostlo až neuvěřitelně rychlým tempem. Bolivijci si pouze najali externí firmu, která na dodržování podmínek uzavřené smlouvy dohlížela a realizaci díla pravidelně kontrolovala. Stavba první, „červené“ jednolanové visuté dráhy začala na jaře roku 2013 a dokončena byla za rok, další dvě dráhy téhož typu se začaly budovat vzápětí.

Nad hlavami Bolivijců nejednou létaly helikoptéry, které pomáhaly umisťovat různé stavební prvky

především tam, kam se i člověk vlastní nohou sotva dostane. Takto se nad metropolitní oblasti La Pazu během několika málo měsíců vztyčily často vysoké stožáry (nejmenší má výšku 9,5 m a nejvyšší 45 m), díky kterým se mohla úspěšně natáhnout lana hned tří kabinkových lanových drah. Město se ale začalo měnit i jinak, neboť byly mimo jiné vystavěny zbrusu nové stanice západního střihu, kterých bychom v Bolívii našli i v této době ještě poměrně málo.

Mnozí z místních nemohli dlouho uvěřit tomu, že se nad jejich domy kabinky opravdu někdy začnou hýbat, nebo že do nich někdy vůbec nasednou. Již v lednu 2014 se však zavěsily na lano první linky čtyři červené kabinky a dne 20. února 2014 se pak na první lince, jež byla nakonec osazena celkem 109 kabinkami, rozběhly „*definitivní zkoušky*“, kterými měl být získán příslušný evropský bezpečností certifikát, což se povedlo, a systém tedy splňuje nejpřísnější evropské standardy.

Původně se počítalo s tím, že by se mohlo na červené lince jezdit již od dubna 2014, neboť s příchodem jara onoho roku se už do útrob lanovky podívaly různé exkurze (žáci, studenti, úřední delegace apod.) a mnoho osob se jí již svezlo, nicméně nakonec se ještě některé detaily musely doladit, včetně staveb návazných, a tak se červená linka za velkých oslav otevřela až 30. května 2014. Zájem byl obrovský a za první dva dny provozu se lanovkou svezlo 57 tisíc osob.

Další linka, tentokrát žluté barvy, následovala dne 15. září 2014, a když se pak 4. prosince 2014 otevřela linka třetí, zelená, vytvořily zdejší tři lanové dráhy největší městský systém lanových drah na světě o délce více než 10 km (podle projektu měla být celková délka 10 377 m, zřejmě je ale o několik desítek metrů kratší; viz níže). Mezi městy La Paz a El Alto je vedena jen červená linka. Žlutá linka byla rovněž zřízena nad teritoriem La Pazu, ale končí přesně u hranice s městem El Alto, tudíž kdo vystoupí na konečné Qhana Pata, vyjde rovnou na ulici, která už patří městu El Alto. Zelená linka je pouze na území La Pazu, zajištěn je z ní však přestup na žlutou linkou, a to díky společné konečné s názvem Libertador.

Původně projektovaná délka červené linky byla 2 664 m, žluté 3 883 m a zelené 3 830 m, v době otevření linek však byly citovány o něco menší hodnoty, a sice 2 662 m, 3 743 m a 3 732 m. Na první zmíněné lince mající jednu mezilehlou stanici trvá cesta mezi krajními body zhruba deset minut, na zbývajících dvou majících dvě mezilehlé stanice pak přibližně 19 minut (žlutá linka), respektive 17 minut (zelená), ačkoli původně se počítalo s o něco kratšími cestovními časy (16,5 minut pro žlutou a 16 minut pro zelenou), nicméně vše se vyladilo podle provozních potřeb a navíc časové úspory jsou hlavně u červené a žluté linky oproti využití silniční přepravy i tak nemalé (při započtení dvou denních cest, tj. tam i zpět, je časová úspora u červené linky zpravidla 30 až 40 minut, u žluté skoro 40 minut, ale může být i téměř hodinová, pokud panují v ulicích velké zácpy).

Kabinky

Celkem je rozmístěno na třech linkách 443 kabinek (109 + 169 + 165), a to tak, aby byla na všech linkách nabízena přibližně stejná přepravní kapacita, která může dosáhnout maximálně 6 000 cestujících/hodinu. Lanové dráhy jsou ve všední dny a v sobotu v provozu 17 hodin denně, od 6:30 do 23:30 (dříve od 5:30 do 22:30, předtím ještě jinak, ale po analýze nabídky a poptávky došlo 20. srpna 2015 ke změně), o víkendu fungují jen 14 hodin od 7:00 do 21:00. Výprava kabinek, pokud jsou nasazeny všechny, probíhá v intervalu 12 sekund.

Systém je navržen tak, aby lidé měli dostatek času v koncových i mezilehlých stanicích nastupovat či vystupovat (přesně 72 sekund; pohyb kabinek se děje ve stanicích rychlostí 0,25 m/s) a aby naopak na trati kabinky jezdily přijatelnou rychlostí z hlediska bezpečnosti i zachováni atraktivnosti provozu (průměrně 5 m/s).

Kabinky byly vyráběny v rakouských závodech ve městech Wolfert a Bludenz. Každá kabinka má

výšku 2,1 m, délku
2,4 m a šířku 1,8 m. Základní struktura kabinek je vytvořena z hliníku, na ní jsou osazeny polykarbonátové desky o tloušťce 5 cm, které jsou tvarovány tak, aby daly všem stranám kabinky klenutý tvar. Uvnitř byly umístěny dvě podélné lavice ze syntetického materiálu imitujícího dřevo, na které se může posadit až 10 cestujících. Lavice se dají ovšem sklopit, aby se mohly přepravovat i osoby na vozíku. Osvětlení zajišťují stropní LED diody. Ventilaci umožňují větračky v horní části předsuvných vstupních dveří umístěných jen na jedné straně kabinky. Kapacita kabinek je na všech linkách shodná, a sice výše uvedených 10 sedících osob, zatížení kabinky ovšem nesmí přesáhnout 750 kg. Pokud někdo přepravuje objemná či těžká zavazadla, staniční personál může vstup dalších osob do kabinky omezit. Kabinky jsou vybaveny různými bezpečnostními systémy, mimo jiné jsou vybaveny sestavou tlumičů, které zabraňují přílišnému rozhoupání kabinek v důsledku silného větru či nevhodného chování některých pasažérů.

Již na tomto místě můžeme podotknout, že ne všichni si unikátního dopravního systému váží. Už v prosinci 2014 byly v médiích publikovány zprávy o nejčastějších prohřešcích některých nevychovaných cestujících. Mezi čtyři největší patřily: stoupání si na lavice, pokládání noh na lavice, odhazování odpadků v kabinkách a lepení žvýkaček, především pod lavice. Mezi těmi, kteří si natáhli nohy na lavici, byla i jedna místní televizní moderátorka, která svůj skutek sama zvěčnila a publikovala na nejmenované sociální síti. Podobná „selfíčka“ se ale na internetu nesetkala s velkým obdivem jako spíše s tvrdou kritikou, navíc už v lednu 2015 byla pranýřována a hnána před soud jedna peruánská zpěvačka, která si v kabině „ustala“ pro potřeby videoklipu, a to bez písemného svolení provozovatele. Zpěvačka se posléze za své jednání písemně omluvila, čímž se celá záležitost vyřešila. Nicméně našli se i tací, kteří měli potřebu po kabinkách škrábat či je jinak ničit, nebo dokonce ničit i jiná zařízení lanových drah. Společnost Mi Teleférico k právě uvedeným skutkům uvedla, že pochopitelně ne všechny z nich bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu, nicméně tím, jak jejich množství bují, dochází k postupnému znehodnocování systému a následnému poklesu jeho pozitivního obrazu v očích veřejnosti.

Ovšem s neukázněnými jedinci se dopředu počítalo, a tak byly celý systém osazen desítkami kamer (například na červené lince jich je 77, v kabinkách nicméně nejsou). Společnost Mi Teleférico na konci roku 2014 prohlásila, že je nucena obrazové záznamy začít využívat ve větším množství a že jakékoli ničení majetku bude řešeno před trestními orgány. Kromě toho spustila informačně-vzdělávací kampaň, ve které poukazovala na to, jak by se lidé neměli chovat a proč. Další opatření bylo přepravního rázu, a to v podobě snahy o zamezení vstupu do kabinky pouze dvěma lidem, neboť bylo zjištěno, že pokud do kabinky vstoupí dvě osoby, a to zejména mladého věku, je pravděpodobnost páchání deliktů nejvyšší. Proto se obvykle počká na třetího pasažéra a teprve pak se kabinka obsadí a vypraví.

Snaha zachovat vysokou úroveň přepravních služeb je pochopitelná, navrhovaná životnost stávajícího systému je totiž 40 let (do roku 2054) a je zájem na tom, aby se těšil oblibě, protože bez dostatku cestujících se mu nepovede tak, jak bylo slibováno. Podle plánů má investice v již uváděné výši 234,68 milionů USD (dnes cca 5,7 mld. Kč) bolivijské vládě během čtyř dekád vygenerovat zisky ve výši 700 milionů USD. Toto ovšem za předpokladu, že poptávka bude příznivá a bude odpovídat prognózám, lanovky se nebudou potkávat s vážnějšími nehodami či právě vysokou mírou vandalismu a provoz bude nabízen v přibližně takové intenzitě jako dosud – základní jízdné je zatím totiž jen 3 bolivianos (cca 10 Kč) a některé početné skupiny obyvatel mají jízdné ještě zlevněné na 1,5 bolivianos (cca 5 Kč), tudíž masovost systému je nezbytným předpokladem pro generování dostatečných příjmů, a tedy i zisků.

Statistiky

Zvědavost místních a celkově zájem o lanovku byly v prvních týdnech značné. Prvotní čísla navíc působila velmi příznivě a některé funkcionáře již tehdy utvrdila v tom, že nepřející hlasy škarohlídů se minuly účinkem a že lanová dráha je tím správným receptem pro oblast, do které se již stěží zavedou nové silniční pruhy (zvláště když je protkaná nejen hustou zástavbou, ale také více než 350 řekami či potoky, třebaže z nichž většina teče pod povrchem) a kde by se už kvůli profilu většiny ulic jiný ekologický dopravní prostředek sotva mohl uchytit v takové míře. Zmínit tedy můžeme, že miliontý pasažér se svezl již 26. června 2014 a nedlouho poté, dne 20. července 2014, byl registrován pasažér číslo 2 000 000, což bylo v oblasti městských lanovek označeno za světový rekord. Nicméně více prozradí data dlouhodobější a stejně tak hodnoty relativní.

V srpnu 2015 bylo oznámeno, že třemi lanovými dráhami cestovaly do 4. srpna onoho roku v průměru tři osoby/kabinku, přičemž nejmenší vytíženost, 9,9 % (tj. méně než osoba na kabinku), měla zelená linka, u které existují *„jako lepší možnost paralelní trasy konvenční dopravy.*“ Nejvyšší vytíženost, okolo 36 %, měla linka žlutá, a linka červená se mohla chlubit mírou 20,9 % (cca 2 osoby na kabinku). Nejslabší období představovaly dny pondělí a úterý, ve kterých, jak uvedl výkonný ředitel státní společnosti Mi Teleférico, César Dockweiler, je 20 % kabinek (neboli 89 ks, z toho 22 červené linky, 34 žluté linky a 33 zelené linky) staženo z provozu, když se na nich provádí údržba.

Nicméně, pokud se člověk podívá na celkové statistiky, ty k 4. srpnu 2015 uváděly, že celý systém přepravil od počátku svého fungování 27 milionů osob a vygeneroval příjmy (do nich je započten příjem nejen z jízdného, ale i návazné služby jako reklama, pronájem staničních prostor, parkování apod.) ve výši více než 90 mil. bolivianos, což odpovídá asi 315 mil. Kč. V polovině dubna 2016 bylo registrováno více než 44 milionů přepravených cestujících a příjmy ve výši přes 150 mil. bolivianos (cca 525 mil. Kč). Tito pasažéři přitom měli předejít spotřebě více než 3 milionů litrů benzinu a vypuštění 8 tisíc tun plynných emisí do ovzduší.

Na jaře tohoto roku bylo dále poukázáno na to, že zatímco cena energie spotřebované jednou kabinkou červené linky při jízdě tam a zpět mezi koncovými stanicemi 16 de Julio a Estación Central je 1,76 bolivanos (dnes něco málo přes 6 Kč), minibus (o ekvivalentní kapacitě) operující v podobné trase La Ceja de El Alto – třída Pérez Velasco spotřebuje při jízdě tam a zpět energii v hodnotě 19,44 bolivianos (dnes skoro 68 Kč), tj. lanovka vychází na tomto příkladu až 11x levněji. I kdybychom vzali v úvahu, že by byla daná čísla nějakým způsobem nadsazená v neprospěch minibusu, bude vzhledem k místním podmínkám lanová dráha i tak výrazně úspornější, a tedy se místním po této stránce vyplatí.

Pokud se na čísla podíváme jednoduchou optikou, dojdeme k závěru, že při stávající tendenci (cca 1,9 mil. přepravených osob/měsíc generujících příjmy okolo 6,5 mil. bolivianos/měsíc) a při podmínce, že tato bude dlouhodobě vykazovat malé změny, dorovnají generované příjmy bankovní úvěr nutný pro realizaci projektu za zhruba dvě dekády. Jestli započteme provozní a další náklady (jejichž celková výše není zatím nikde udávána), pak můžeme soudit, že projekt začne být ziskový o ještě pár let později. Pouze vyšší poptávka by návratnost projektu mohla rychleji urychlit (návazné služby nemají takový význam a jejich podíl na celkových příjmech byl zatím okolo 14 %), pro což ještě existují vzhledem k poměrně nízké průměrné obsazenosti kabinek jednotlivých linek předpoklady. Nicméně místní autority zůstávají optimistické, neboť systém lanových drah považuji za počin, který je a bude dále rozvíjen tak, aby měl co nejvyšší možnou užitečnost, o čemž ostatně ještě bude řeč níže.

Jubilant

50miliontý cestující nesoucí jméno Edwin Cruz se svezl lanovkou v neděli 3. července 2016 okolo půl

šesté večer. U této události se je možné na chvíli pozastavit, byť podobné významné milionté jubilanty registruje provozovatel už od počátku. Původně se pan Cruz pracující coby obyčejný úředník svézt nechtěl a na stanici červené linky přišel proto, aby zkontroloval saldo na kartě, ale jeho čtyřletá dcera, se kterou byl na procházce, si prosadila svou. Jaké pak bylo jeho překvapení, když po projití turniketu v 17:20 byl ještě před nástupem do kabinky červené linky osloven staničním zaměstnancem s tím, že je oním šťastlivcem. Jmenovaný byl pak pozván na slavnostní obřad konaný o dva dny později, při kterém získal od státních i soukromých společností 18 hodnotných cen, mimo jiné zpáteční letenku pro dvě osoby (tou druhou se stala jeho dcera) do 500 km vzdáleného města Trinidad včetně ubytování v 5hvězdičkovém hotelu. Úterní ceremonie se sice nemohla zúčastnit dcera obdarovaného, zato na ní nechyběli bolivijský ministr dopravy či výše zmíněný ředitel Dockweiler. Že bývají podobní „premianti“ obdarováváni, není žádnou novinkou ani ve světě, nicméně takto atraktivní dárky nerozdá leckterý západoevropský dopravní podnik za celou svou existenci.

Každopádně na akci bylo řečeno, že vývoj přepravených cestujících místního systému lanových drah je v souladu s očekáváními a že již brzy projde turniketem další člověk, který bude rovněž obdarován (70, nebo 75miliontý). V té době dosahoval počet denně přepravených cestujících v systému čísla 90 000, z toho cca 40 000 připadalo na žlutou linku, 25 000 na červenou a 15 000 na zelenou linku.

Jak se rodí integrovaný systém

Jak již bylo vyjádřeno výše, panuje snaha o to, aby se lanovými dráhami systému Mi Teleférico přepravovalo pokud možno co nejvíce lidí. Pro cestu lanovkou je tak možné zakoupit si nejen jednorázové jízdenky, ale také tzv. „inteligentní kartu“, na kterou lze dobít kredit a ten pak při cestách využívat. Kromě toho, že existuje zvýhodněné jízdné pro některé skupiny obyvatel, vyhlašuje provozovatel lanovky různé akce, například letos zlevnil již zvýhodněné jízdné, které je uplatňováno v případě, že člověk realizuje přestup mezi zelenou a žlutou linkou a má onu „inteligentní kartu“ pořízenou. Dále se začalo například zlevňovat jízdné v denních obdobích s nejnižší přepravní poptávkou a jistých výhod se dostává i rodinám.

Kromě toho se ale už od počátku otevření systému lanových drah pracovalo na tom, aby tento nezůstal v kontextu metropolitní oblasti La Pazu osamocen. Dosud totiž byli lidé zvyklí výhradně na přepravu po silnici a řada z nich sama o sobě neměla potřebu lanovku využívat. Již dne 27. prosince 2014 však došlo k alespoň částečnému propojení systémů Mi Teleférico a La Paz Bus. U toho druhého se musíme rovněž pozastavit.

Systém zvaný „La Paz Bus“ je reprezentován autobusovou dopravou, která nebyla v metropolitní oblasti La Pazu donedávna vůbec rozvíjena, minimálně ne tak, jak ji chápeme v našich končinách. Přepravu lidí zajišťovaly v dané oblasti až do roku 2014 zejména různé minibusy, umně přestavěné ojeté dodávky, taxíky a teprve pak až autobusy, nicméně žádný z těchto způsobů přepravy nebyl organizován městem, ale soukromými společnostmi (případně samostatnými řidiči–živnostníky), které měly v majetku vlastní vozový park a od města dostávaly licenci k přepravě osob. Jednotlivé subjekty zajišťující přepravu osob se tradičně (nicméně ne nutně) sdružovaly do různých odborů, což ostatně platí dodnes.

V roce 1983 sice v La Pazu začala s pomocí dovezených autobusů Fiat vyrobených v Argentině fungovat klasická městská autobusová doprava, a to z iniciativy státu, který následně její administrativu převedl na město, nicméně špatná správa, nedostatek náhradních dílů, špatná kontrola fungování nabízených služeb a dokonce i nezákonné obchodování s některými komponenty i pohonnými hmotami vedly k tomu, že provozující společnost zvaná Empresa Municipal de Transporte

Automotor po pár letech fungování své aktivity ukončila a místním obyvatelům zůstal nadlouho v paměti obraz státu coby neschopného organizátora veřejné dopravy.

V tomto kontextu se privátním dopravcům dařilo, a to v podstatě i po celá 90. léta. Nicméně růst životních nákladů a následné nařízené zmrazení tarifů jízdného v roce 1999 vedly k tomu, že přepravní subjekty přestaly věnovat kvalitě provozu větší pozornost a nadto ve své snaze maximalizovat zisk zavedly praktiku zvanou „trameaje“, při které jednotlivé původně dlouhé trasy rozkouskovaly na několik dílčích, přičemž za každou z těchto tras si účtovaly samostatné jízdné. Ve výsledku tedy cena jedné jízdenky byla teoreticky neměnná, ale pasažér se za tuto cenu nesvezl už tak daleko jako dříve, což v mnoha případech představovalo faktické zdražení přepravy o dvojnásobek i více.

Závislost na praktikách silničních dopravců, kteří většinou rezignovali na základní bezpečnostní i hygienické standardy, natož pak na dodržování nějakého jízdního řádu, se však začala místním obyvatelům zajídat a požadovali změnu. V důsledku silného veřejného tlaku bylo následně rozhodnuto o tom, že se vytvoří autobusový systém, který svou nabízenou kvalitou přinese do ulic města revoluci. V roce 2012 bylo městem La Paz vypsáno výběrové řízení na 61 autobusů, které vyhrála čínská společnost King Long, když nabídla všechny vozy za cenu 65 mil. bolivianos (okolo 230 mil. Kč), což bylo méně než cena odhadovaná. Po podpisu smlouvy ze dne 17. prosince 2012 začali Číňané autobusy vyrábět. První vůz byl představen v roce 2013, první autobusová linka nově budovaného systému pak byla otevřena dne 24. února 2014. Vozy byly opatřeny barevným schématem „Pumakatari“ (podle něho se také celý autobusový systém takto někdy nazývá), na kterém jsou ve stylu jedné z místních kultur vyobrazeny had a puma.

K dnešnímu dni bylo zatím zprovozněno šest autobusových linek, které jsou každá pojmenovány i barevně odlišeny. Pro potřeby některých z nich muselo dojít ke zlepšení silniční infrastruktury, do budoucna se lokálně počítá i se zavedením vyhrazených pruhů. Co se je však podstatné, je to, že oranžová autobusová linka má od onoho 27. prosince 2014 jednu ze svých zastávek v blízkosti stanice Libertador, která slouží jako konečná pro žlutou a zelenou linku lanové dráhy. Tarifní integrace sice ještě neproběhla, nicméně fakt, že se oba systémy fyzicky přiblížily k sobě, byl prvním důležitým krokem pro to, aby mezi lanovkami a autobusy mohla vůbec nějaká výměna pasažérů proběhnout. To je důležité nejen pro zlepšení výsledků hospodaření lanových drah, ale také autobusů, které musí být kvůli své vyšší provozní nákladovosti dotovány.

Ačkoli privátní silniční dopravci protestovali i proti zavedení městských autobusů, jejich podnikání nijak zvláště zasaženo nebylo, neboť městský autobusový systém zatím obslouží poměrně nepatrné množství cestujících. Nicméně nutnost subvencovat provoz městských autobusů hlasitě kritizovali i tak.

Budoucnost Mi Teleférica

V metropolitní oblasti se má v brzké době vybudovat a zprovoznit dalších šest lanových drah. Stane se tak zejména díky zákonu z 26. ledna 2015, který předpokládá rozšíření systému o cca 20,3 km, přičemž tentokrát má být investováno okolo 450 mil. USD. Jedna z těchto šesti nových lanovek, která získala bílou barvu, má být otevřena ještě letos, zkoušky na ní byly zahájeny v tomto létě.

Pokud budou všechny plánované lanové dráhy otevřeny, vznikne systém, ve kterém se bude možné z jedné lanovky dostat na jakoukoli jinou lanovku bez nutnosti užití jiného druhu dopravy. Výjimku bude představovat pouze linka fialová (viz výše uveřejněnou mapku). Nicméně v dlouhodobém výhledu není vyloučeno zřízení i jiných linek.

Je jisté, že dosavadní úspěch Mi Teleférica je dán jednak hustým zalidněním, ze kterého se může rekrutovat dostatek zákazníků, přičemž zatím nebyl přepravní potenciál již existujících tří linek naplněn ani z poloviny, a přesto se dá už nyní očekávat, že i při konstantní poptávce, jaká panuje dnes, by bolivijská vláda do konce životnosti lanových drah na zavedení nového dopravního systému minimálně neprodělala. Proto není divu, že se krátce po otevření třetí linky přistoupilo k budování dalších linek. Zřejmě klíčovou roli ve prospěch lanových drah hraje členitý terén tamní metropolitní oblasti, v rámci kterého je tento dopravní prostředek zpravidla značně rychlejší než jakýkoli jiný druh dopravy. Pro zavedení lanové dráhy dále mluvila i skutečnost, že celá oblast postrádala jakýkoli systém dopravy s alespoň minimálními standardy kvality a že ani zavedení městské autobusové dopravy nemůže být provedeno v takovém měřítku, aby bylo možné konkurovat desítkám zavedených silničních dopravců, pokud by se tedy tito neměli vymýtit z trhu zákonem nebo za cenu přílišných subvencí, díky kterým by bylo jízdné v městských autobusech výrazně nižší, nehledě pak na to, že nákup stovek vozidel není v možnostech ani La Pazu, ani El Alta. Kromě toho zřízení alespoň low-costové verze BRT systému, kterým se v mnoha městech (nejen) Jižní Ameriky řeší nedostatek financí na zavedení třeba tramvají či metra, naráží v metropolitní oblasti La Pazu na problémy se značnou zástavbou, takže spoléhat se na autobusy by jen znamenalo zavřít oči nad problémem, kterými jsou v dané oblasti husté zácpy, jež dále plodí různé negativní efekty, mezi kterými figurují i tolik skloňované značné časové ztráty.

Lze tedy závěrem jen vyslovit přání, aby se systému Mi Teleférico, který zcela změnil vnímání La Pazu a sousedního El Alta, dařilo i nadále.

Text: Vít Hinčica

Url: [Největší městský systém lanových drah na světě]