

Rychlodrážní tramvaj v argentinské Mendoze

16.10 2016 15:24, Redakce, Nezařazené

Dnes se podíváme znovu do Jižní Ameriky, a to na projekt zvaný „Metrotranvía de Mendoza“, o kterém jsme se zmínili v našem článku o tramvajích na pneumatikách v Medellínu.

Počátky

Tramvaje jezdily v Mendoze, která se nachází nedaleko chilských hranic (vzdušnou čarou cca 1 000 km západně od Buenos Aires a necelých 200 km severovýchodně od Santiaga de Chile), mezi léty 1885–1965 (s přerušením v roce 1964), do roku 1912 ovšem výhradně v animální trakci. Zrušení tramvají operujících po celou dobu na rozchodu 1 435 mm ovšem nebylo vykompenzováno, jak bývá zvykem, masivnějším nástupem autobusů, ale zaváděním tratí pro trolejbusy, jejichž akční rádius je dnes v Mendoze o něco větší, než tomu bylo kdysi u tramvají (viz přiloženou mapku níže). První trolejbus vyjel na trať už v roce 1913, a to jako první v Jižní Americe, nicméně vůz se dvěma sběrači na střeše vydržel ve městě údajně jen dva roky, třebaže provozovatel měl v úmyslu prvotní tříkilometrovou trať rozšířit o dalších 82 (!) km. V roce 1958 nicméně trolejbusy zavítaly do ulic Mendozy podruhé a drží se v nich úspěšně dodnes.

Od železnice k rychlodráze

Mendoza, ve které dnes žije jen asi 120 tisíc lidí, avšak v jejím bezprostředním okolí má bydliště dalších min. 800 tisíc lidí, v minulosti sloužila jako významný přestupní uzel, neboť se zde přesedalo z úzkorozchodných vlaků příchozích z Chile na vlaky širokorozchodné, které cestující dopravovaly dále do vnitrozemí Argentiny, a naopak. I úzkorozchodné vlaky jezdily do vnitrozemí Argentiny (byť do jiných směrů), nicméně přestup byl zpravidla v Mendoze tak jako tak nevyhnutelný. Roku 1979 ovšem vyjely mezi Mendozou a sousedním státem osobní vlaky po kolejích o rozchodu 1 000 mm naposledy a roku 1984 se přes Andy naposledy projely i vlaky nákladní. Dnes už by se mezi Chile a Mendozou nikdo vlakem projet nemohl, většina drážního tělesa totiž vykazuje jeden z těchto tří stavů: chybí, zasypáno, poškozeno. O možné obnově infrastruktury se mluví hlavně v souvislosti s čilou přeshraniční obchodní výměnou, jenže financovat se nikomu tento projekt i přes občasná vzletná slova politiků obou sousedících zemí nechce, zvláště když existují obavy, že by si na sebe obnovená dráha nemusela zcela vydělat (v kontextu současných nízkých cen ropy je to pak ještě pochopitelnější).

Poslední pravidelný osobní vlak mezi Mendozou a Buenos Aires vyjel naposledy v roce 1993,

v pozdějších letech byly organizovány už jen sporadické jízdy a čilejší pravidelná nákladní železniční doprava se také nedaří navzdory opakovaným pokusům nastartovat. Železniční infrastruktura na území podhorského města, do které řadíme nejen několik tratí a přípojných/spojovacích větví, ale i rozsáhlé seřaďovací, údržbářské, nákladní či deponovací prostory, tedy začala chátrat.

Uveďme, že z hlavního argentinského města Buenos Aires pronikaly vlaky do Mendozy většinou od jihovýchodu, a právě jihovýchodně od hranic Mendozy začala v posledních dekádách znatelně narůstat obytná zástavba a spolu s tím se sem nastěhovaly i některé menší či větší podniky. Ne zrovna zanedbatelný nárůst populace si žádal vhodné dopravní řešení, trolejbusy ale tentokrát přednost nedostaly. Zavedení trolejbusu mimo hranice Mendozy přitom nebylo problematické, neboť dopravu v tamní aglomeraci zvané „Gran Mendoza" zajišťuje společnost Empresa Provincial de Transporte de Mendoza (EPTM) spravovaná provincií Mendoza, která už trolejbusy za hranicemi města dávno provozuje, nicméně jihovýchodní část aglomerace je poměrně rozsáhlá a dotahovat trolejbusové dráty až k jejímu konci se nejevilo jako racionální. Jednak kapacita trolejbusů, které jsou v Mendoze provozovány výhradně v sólo provedení, nebyla shledávána jako dostatečná, aby uspokojila všechny pasažéry po tak dlouhé trase, pokud by tedy neměl být zaveden velmi krátký interval (což by ale zřejmě vedlo ke zbytečnému přetěžování silničních komunikací), a jednak by už trolejbusy nebyly pro mnohé rychlostně atraktivní.

Jako daleko lepší řešení se tehdejší administrativě zdálo využití prakticky opuštěného drážního tělesa, na kterém se bez závratných investic mohla zavést příměstská kolejová doprava. Po různých studiích a analýzách bylo rozhodnuto o zřízení cca 12,5 km dlouhé dvoukolejné trati o rozchodu 1 435 mm (železniční trať měla 1 676 mm) v jihovýchodně orientované trase Mendoza – Gutiérrez. Jako ideální se jevilo zavést na této infrastruktuře rychlodrážní tramvaj, nebo, chcete-li, lehké metro. V březnu 2009 se započalo se stavebními pracemi v hodnotě zhruba 62 mil. peso (tehdy přes 300 mil. Kč, dnes by to bylo kvůli dlouhodobě padajícímu argentinskému pesu sotva 90 mil. Kč…), které měly být ukončeny do 12 měsíců, a komerční provoz měl být zahájen v roce 2011. Nicméně na stavbě došlo ke zpoždění a roku 2011, jmenovitě dne 26. září, se podařilo zorganizovat pouze předinauguraci systému, a to při příležitosti návštěvy tehdejší argentinské prezidentky Cristiny Kirchnerové. V ten den se jeden z vlaků přistavil k zastávce Progreso a prezidentka se s ním svezla do stanice Luzuriaga, kde proběhl slavnostní akt. Oba koncové body se nacházejí v metropolitní oblasti (viz mapu), nikoli v samotné Mendoze, a důvodem toho, proč se událost konala mimo hranice tamní regionální metropole, byl fakt, že většina tramvajové infrastruktury v té době ještě nebyla vůbec hotová.

Vozový park

Pro jedinou linku se 3 stanicemi a 12 zastávkami (budeme-li se držet místní terminologie), která byla označena jako *Línea Verde* (tj. „zelená linka"), byla pořízena ojetá vozidla z amerického San Diega. Jedná se o dvoučlánkové soupravy Siemens–Düwag typu U2, kterých se pro systém zvaný San Diego Trolley otevřený v roce 1981 pořídilo 71 kusů, jež byly dodávány postupně (první vlaky přišly v roce 1980 a poslední o deset let později) a jež získaly ev. č. 1001–1071. Společnost San Diego Metropolitan Transit System (MTS) jako správce systému začala roku 2010 soupravy, které byly pro rychlodrážní provoz přímo navrženy, postupně vyřazovat, přičemž poslední soupravu vypravila v lednu 2015. Namísto typu U2 se dnes v San Diegu provozuje nástupnický typ SD100 z 90. let a také už moderní typ S70 (Avanto) dodávaný v tomto století.

Mendoza si nejprve dvouvozových tramvají typu U2 odkoupila 11. První čtyři dorazily po moři do Chile v únoru 2011, avšak ne do přístavu Valparaíso, jak by jeden kvůli relativně krátké vzdálenosti

čekal, ale na sever Chile do Antofagasty, odkud se po silnici dostaly přes hraniční přechod Jama do Argentiny a pak více než tisíc kilometrů putovaly na jih do Mendozy, přičemž svou pouť ukončily 28. února 2011 ve stanici Gutiérrez, která leží v jižní části mendozské aglomerace. První oficiální jízda, byť na vzdálenosti pouhých 30 m, byla uskutečněna dne 9. března 2011. Již v té době bylo řečeno, že by měla být rychlodráha prodloužena z centra dále na sever a poté na východ k mezinárodnímu letišti.

Další dvě tramvaje přišly do Argentiny s využitím lodě a silničního trajleru na jaře 2011 (do stanice Gutiérrez dorazily 16. května) a zbývajících pět mělo dojít v září 2011. To se nestalo a v říjnu 2011 bylo zopakováno, že pětice zbylých vozů dorazí, tentokrát však už bez uvedení kdy. Nakonec přišly tramvaje do Mendozy 9. prosince 2011. Nutno podotknout, že původně se nemělo za to, že budou v Mendoze jezdit ojeté tramvaje, neboť svého času bylo vypsáno výběrové řízení na nové vozy, kterého si účastnily známé mezinárodní firmy (Alstom, Siemens, CAF, Bombardier a také dnes již neexistující China CNR Corporation Limited) a které bylo nakonec zrušeno.

V září roku 2012 byla podepsána smlouva s MTS v hodnotě 5,1 mil. USD na pořízení dalších 24 ojetých jednotek typu U2, které měly být z Kalifornie dodány postupně natřikrát po osmi kusech v průběhu roku 2013. Ani tento harmonogram ale nebyl dodržen. Prvních sedm jednotek vyrazilo po silnici ze San Diega do Houstonu, odkud putovaly od 4. května 2014 po moři do chilského přístavu Angamos (u Antofagasty). Odtud byly do Argentiny opět přepraveny přes horský hraniční přechod Jama a Mendozy se dočkaly teprve 11. června 2014. Pět tramvají bylo určeno k rozebrání na náhradní díly a byly, jak se uvádělo v médiích, darem, proto výše uvedená cena pokrývá podle všeho jen 19 souprav. Po příjezdu do Mendozy tato pětice skončila na konečné Gutiérrez, kde však ani ještě nezačala být kanibalizována a už se na ní začaly projevovat důsledky vandalismu. Zbylá dvojice tramvají byla určena pro provoz. Kdy přišlo zbývajících 17 souprav a jestli už přišly všechny, nevíme, spíše se však zdá, že ještě do Mendozy dorazí. Tradičním problémem bývá v Argentině celní řízení, zvláště u ne často obchodovaného zboží, a i v Mendoze se tento fakt potvrdil. Několik souprav sice fyzicky přítomno v Argentině je, ale nemůže vyjet do provozu kvůli neukončenému celnímu řízení, jež se přitom týká nejen přímo souprav, ale i kontejnerů, ve kterých byly přepravovány některé důležité součásti vozidel. Faktem je, že se Mendoza spoléhá na to, že clo ani některé jiné poplatky či daně nebudou rozhodnutím federálních orgánů nakonec vyměřeny, nebo ne alespoň v plné výši, takže se jí prostě vyplatí čekat.

Deficitní provoz

Dne 20. srpna 2013 bylo oznámeno, že se tramvají denně přepravuje v průměru 5 000 osob, a to při zhruba 50 nabízených spojích v jednom směru. Poslední statistiky hovoří o 7 000 osobách denně. To je ovšem značně málo, a tak se už v médiích začaly objevovat zprávy, že je systém drahý a stojí mnohem více než provoz autobusů i trolejbusů. Od ledna 2016 doplácí provinční vláda na provoz rychlodráhy částku 84,42 peso/km (v přepočtu cca 133 Kč), zatímco provoz autobusů, které zajišťují až na jednu výjimku různé privátní společnosti, je dotován částkou v rozmezí 21,48 až 24,93 peso/km (cca 34 až 39 Kč). To je až 4násobný rozdíl. Trolejbusy pak vycházejí zhruba 2krát dráže než autobusy. Bylo však rovněž poukázáno na to, že společnost EPTM, která provozuje trolejbusy, rychlodráhu a jen jednu autobusovou linku, je personálním molochem. Zatímco na jeden autobus připadá v průměru 3,2 zaměstnanců, na jednu soupravu rychlodráhy 26 zaměstnanců. Současná provinční vláda neváhala přiznat, že v EPTM sedí mnoho různých funkcionářů, z nichž někteří nedělají prakticky nic, zatímco mnoho v minulosti pořízených trolejbusů není schopno provozu. Nicméně dle slov provinční vlády bude obtížné řadu z těchto jedinců z práce propustit. Každopádně se již objevily snahy o zlepšení hospodaření. Jednak by se měly odstranit některé duplicitní přepravní vazby a naopak zavést lepší provázanost s autobusy a trolejbusy a jednak

uvažuje se o úpravě jízdního řádu a vypravování dvou spřažených souprav. Kromě toho by se mělo rychle postupovat v projektu prodlužování rychlodráhy, o kterém bude řeč vzápětí, tak aby tramvaje rozšířily svůj akční rádius.

Nyní ještě uveďme, že dnes je mimo letní prázdniny (tj. leden, únor) nabízeno v pracovních dnech v jednom směru více než 50 spojů denně, které operují od zhruba 6. hodiny ranní do 23. hodiny noční. V sobotu je rozsah provozu poloviční (jezdí se od zhruba 7:00 do 22:00) a v neděli ani ne třetinový (jezdí se zhruba od 8:00 do 20:30). Během letních prázdnin dochází k redukci provozu pouze během pracovních dnů, a to na přibližně 40 spojů za den v jednom směru.

Prodlužování trati

Ještě v době, kdy nebyla stávající trať hotová, se uvažovalo o tom, že se rychlodrážní tramvaje rozjedou do různých míst metropolitní oblasti. V plánu bylo pět dalších etap. Za tu druhou bylo označeno vytvoření odbočné větve do jižně ležící lokality Godoy Cruz, politické půtky ovšem znamenaly, že se trať na jih stavět nezačala, a namísto toho se rozhodlo, že se bude realizovat část etapy číslo tři, která byla navržena v trase Estación Mendoza – Aeropuerto. Jmenovitě se mělo postavit 5,5 km nové severně směřující trati, která bude přímo navazovat na tu stávající. Navrženo bylo zřídit 8 nových zastávek a 2 stanice (jedna z nich koncová). Již existující konečná Estación Mendoza měla být upravena, tak aby místo prostých nástupních ostrůvků, které dnes slouží zelené lince, nabízela cestujícím něco více.

Stavba nového úseku v hodnotě 224,7 mil. pesos (tehdy asi 800 mil. Kč) byla slavnostně zahájena na konci ledna 2014 s tím, že bude dokončena do 24 měsíců. Datum dokončení bylo posléze stanoveno na květen/červen 2016, neboť kopat do země se začalo o něco později. V polovině února 2015 bylo ovšem sděleno, že míra dokončení dosahuje teprve 20 %. Práce se posunovaly kupředu šnečím tempem i nadále, mimo jiné kvůli nedostatku peněz, rodinám, které bylo nutné z jejich nelegálních obydlí vystěhovat (což se ještě plně nepodařilo), nepříznivému počasí, jež brzdilo plány stavbařů, apod. Letos na konci července byla míra dokončení jen 45 %, odpovědné osoby nicméně ujišťovaly veřejnost, že do konce roku 2017 se cestující po novém úseku určitě svezou. Kdy se původně třetí etapa dokončí tím, že bude dovedena až na letiště, se neví, nicméně město i provincie mají v plánu rychlodráhu rozvíjet nejen v tomto směru i nadále.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: Rychlodrážní tramvaj v argentinské Mendoze