

Úpadek BRT systému v Bogotě

03.03 2017 09:14, Redakce, Nezařazené

Když roku 2000 po dvou letech výstavby otevírali v Bogotě první dvě linky BRT systému, jenž byl pojmenován jako TransMilenio, mělo se za to, že budou vymazány dva problémy zároveň: vyřeší se otázka jak se vypořádat s mobilitou rostoucího počtu obyvatel a nebude se muset investovat do mnohem dražšího metra. Dnes se ukazuje, že BRT systém v hlavním městě Kolumbie, které jen za poslední dvě dekády registrovalo navýšení počtu svých obyvatel o minimálně 2 miliony na dnešních cca 8 milionů, nejenže narazil na své limity, ale zároveň začíná kolabovat.

Když se poláme kolotoč...

Na počátku nového milénia působil bogotský BRT systém jako příjemné zjevení. První spoj TransMilenia vyjel dne 18. prosince 2000 v 9:02 a v tamní městské dopravě způsobil symbolickou revoluci. Moderní systém s vyhrazenými koridory, reprezentativní stanice, odbavení ještě před nástupem a nekonvenční dvoučlánková vozidla. Bogotský koncept metrobusů byl v prvních letech velmi úspěšný a jako takový byl propagován coby výhodná alternativa k metru i na jiných místech (nejen) Jižní Ameriky a třeba chilské Santiago se jím při výstavbě svého BRT systému inspirovalo. Počátečních 39 km bogotského systému mělo být do roku 2017 rozšířeno na 388 km. Jenže dnes má systém jen 114 km a už delší dobu se potýká s vážnými problémy, finanční nevyjímaje.

Za původce myšlenky zavést do ulic Bogoty metrobusy namísto metra je považován kolumbijský politik a washingtonský rodák Enrique Peñalosa, který vedl bogotskou radnici v letech 1998 až 2000 a je v jejím čele i nyní, od 1. ledna 2016. Cílem jeho projektu, pro který hledal podporu i u Světové banky, bylo vytvořit z BRT systému páteř tamní MHD namísto dlouho uvažovaného metra. Jenže roční poptávka po přepravě rostla výrazným tempem a na některých místech byla po několika letech překročena. Například na koridoru vedeném po třídě Caracas je reálná poptávka okolo 50 000 osob denně, jenže koridor byl navržen jen na 30 000 osob denně. Přeplněné autobusy i zastávky a někdy i přístupové pěší cesty k těmto vedly k podstatnému poklesu komfortu a také ke snížení pociťované bezpečnosti, která se lokálně zhoršila i reálně. Kapacitně systém ve špičkách na hlavních trasách nestíhá a někteří cestující musí čekat dlouhé minuty, než se do některého z přijíždějících vozidel dostanou. Intervaly mezi spoji bývají krátké, ale kapacita článkového metrobusu, který je nejčastěji využívaným typem autobusu v systému, se pohybuje okolo 160 míst a to je málo. Podle loňského průzkumu místní agentury Ipsos jen 18 % uživatelů TransMilenia považuje systém za uspokojivý. V roce 2012 probíhaly v ulicích masivní protesty, které po příjezdu pořádkových složek přerostly

v násilnosti a ve vážné poškození 5 stanic systému. Zatímco došlo ke stíhání několika desítek protestujících, systém jako takový velkých zlepšení nedoznal.

Ke zhoršení vnímání TransMilenia přispěl i fakt, že zatímco dříve fungoval provoz s jednotným typem vozidel – začínalo se s 52 kloubovými autobusy v červené barvě –, postupně se začaly přidávat i další typy a ne nutně s tímtéž barveným schématem. Vznikly různé kategorie spojů (rychlé, zastávkové…) s různým pojmenováním, které byly pod systém zařazeny. Takto se systém snažil lépe přizpůsobit různým druhům poptávky, ale ztratil na uniformitě, a tedy jasné identifikovatelnosti, přičemž ve svém základním úkolu, kterým je pohodlná přeprava osob, selhával čím dál více. Přidávaly se i tříčlánkové autobusy, jenže ani to úplně nepomohlo. Poslední snaha zlepšit průchod turnikety či zřizovat kamerové systémy uvnitř vozidel se sice může jevit jako chvályhodná, ale kritickou situaci dostatečně neřeší.

Kromě toho je systém od své první větší expanze v roce 2003 trvale v červených číslech a situace se zhoršila po roce 2012, kdy byly otevřeny další dvě linky. Navzdory tomu, že přibývá cestujících a základní jízdné bylo od roku 2000 zvýšeno 2,5násobně, na dnešních 2 000 peso (18 Kč), neumí si TransMilenio na sebe vydělat. Prudké zvýšení jízdného nepřipadá v úvahu, protože pro mnoho lidí je cesta už tak nákladná. Systém ale stojí nemalé prostředky a jeho kvalita napříč městem kolísá, ne-li klesá. Proces rozvoje a prodlužování linek je již delší dobu značně zpomalený, navíc u některých tras nejsou křížení mimoúrovňová, což v kontextu velkého množství nasazených autobusů nejednou nepřispívá k plynulému silničnímu provozu. Jediná kolize s okolním silničním provozem umí provoz metrobusů paralyzovat i na několik hodin.

TransMilenio jednoduše dospělo do absurdního stádia, kdy je jeho vlastní úspěch hrobařem. Není výjimkou, že za sebou v těsném rozestupu jede i pět článkových autobusů a na konečných se nemohou autobusy plynule vytočit, nebo se po své trase prodrat křižovatkou. Zatímco soupravy metra jsou schopny najednou přepravit i 1 000 osob, 8milionová Bogota musí vyslat několik článkových autobusů, aby stejný počet osob obsloužila, a to ještě při nižším komfortu, protože není totéž, když za sebou vyjedou dvě dlouhé soupravy metra s rozestupem 2 minut, nebo dva (byť i tříčlánkové) autobusy v témže intervalu. Kromě toho je metrobus jednoznačně pomalejší než metro.

Manuel Sarmiento, radní za Bogotu, na počátku února 2017 na adresu TransMilenia uvedl, že *„skončilo nezdarem vzhledem k omezením systémů BRT v proměnných jako kapacita a rychlost.“* A jsou zde i další, kteří se nechali slyšet, že se ze systému stalo fiasko. Kolumbijský senátor Jorge Robledo třeba prohlásil, že TransMilenio bylo *„nejhorším technickým rozhodnutím v dějinách Bogoty.“* Ostatně už jen způsob, jakým jsou rozdělovány příjmy, je zajímavý. Ačkoli je hlavním investorem veřejný sektor a organizaci, správu a plánování spojů systému zajišťuje Bogotou zřízený podnik TRANSMILENIO S.A., z příjmu získávají 90 % privátní dopravci, 5 % společnost provozující výběr jízdného ve stanicích a jen 5 % připadá na Bogotu.

Zatímco ani chilský systém Transantiago (otevřený v první etapě roku 2005) není ziskový a musí být předmětem dotací, kapacitně stále vyhovuje, a to díky tomu, že nemalou část přesunů místních zajišťuje kvalitní podzemní dráha s rozsáhlou sítí, která v případě selhání provozu Transantiaga může částečně vypomoci, což prokázala i v prvních ostrých dnech provozu BRT systému, které se vůbec nevyvedly. Stejně tak třeba i buenosaireská síť metrobusů prozatím vyhovuje, třebaže se na ní vyskytují nejčastěji sólo autobusy, a to proto, že je k dispozici metro a také několik příměstských železničních linek, nehledě pak na hustou síť konvenčních autobusových linek. A pokud bychom měli zůstat v Kolumbii, pak třeba Medellín disponuje metrem, tramvají a koneckonců i lanovkami. Bogota

však nemá aktivní příměstskou železnici ani metro, tudíž jakákoli nepravidelnost v provozu Transmilenia je vnímána místními velmi negativně, neboť nemají na žádném místě ve městě kapacitně dostatečnou alternativu.

Nicméně radnice Bogoty v čele s navrátilcem Peñalosou míní v rozšiřování systému BRT pokračovat. Jak už naše redakce informovala na podzim, nově by se měly do systému zakomponovat i trolejbusy, a to zřejmě na dvou nových koridorech. Tento plán je stále aktivní, a tak uvidíme, jak celá věc dopadne. Pokud jde o kolejové systémy, zde nevypadá zatím nic pozitivně, ačkoli se v nedávné minulosti diskutovalo o hned několika iniciativách. Například se zvažovalo vybudování moderní rychlodrážní tramvajové linky po třídě 68 (iniciativu vyvíjeli zejména Francouzi s Alstomem), jenže Peñalosa jen několik měsíců po svém návratu do úřadu datovaném 1. lednem 2016 prohlásil, že se tak nestane. Na adresu tramvají prohlásil, že to *„jsou moc hezké hračky, jsou velmi drahé, dělají méně než autobusy a stojí více*.“ Neboli TransMilenio dle jeho názoru zahraje více muziky za méně peněz…

Text: Vít Hinčica

Url: Úpadek BRT systému v Bogotě