

Když se tramvajový provoz stane pro město noční můrou

29.08 2017 18:05, Redakce, Nezařazené

Tramvajových provozů ve Španělsku vznikla v posledním čtvrtstoletí celá řada, přičemž v mnoha tamních městech již v minulosti tramvaje jezdily. Jeden takovýto vzkříšený provoz nalezneme i v Murcii, která leží na jihovýchodě země a je hlavním městem autonomního společenství zvaného Murcijský region (*Región de Murcia*). Podobně jako v mnoha jiných španělských městech i zde tramvaje generují nemalé ztráty, nicméně ty v případě Murcie poněkud přerostly „městu přes hlavu“.

Jak to všechno začalo

Tramvaje začaly jezdit v Murcii poprvé dne 2. září 1896, a to s pomocí koní. Udělená koncese ovšem předpokládala animální pohon jen na dva roky, přičemž po této době se mělo přejít na pohon parní. Tak se také stalo, jenže parní pohon se neosvědčil, a proto v ulicích Murcie opět zařehtaly koně. Síť, která se neomezovala pouze na město, jelikož byla doplněna i o linky příměstské, a to do blízkých (tehdy ještě) obcí Alcantarilla, El Palmar a Espinardo, se začala i elektrifikovat. Avšak 8. března 1929 španělský král podepsal dekret, kterým bylo oznámeno vypršení koncese na provoz tramvají. Důvod byl prostý: rozvoj automobilového průmyslu.

Murcia je městem o rozloze 881,86 km², jež je děleno na městské jádro (má rozlohu 11,88 km²) a 54 samosprávných obvodů zvaných *pedanías*, které toto jádro obklopují. Více než 60 % obyvatel, což je zhruba 271 tisíc osob, žije v *pedanías*, zatímco zbytek, cca 169 tisíc osob, obývá městské jádro. Zatímco centrum Murcie je tedy poměrně hustě zalidněno, dále od centra se rozprostírá typická sídelní kaše. Ta však generuje značnou dopravu ve směru do centra a skrze něj, a tak byl na počátku tohoto milénia murcijskou radnicí vypracován plán mobility, ve kterém se navrhlo vytvoření tramvajové sítě se čtyřmi tratěmi, které městské jádro propojí s *pedanías* ve směru čtyř hlavních přepravních proudů.

Dne 29. dubna 2006 místní radnice zprovoznila na třídě Juan Carlos I. zkušební úsek o délce 2 200 m a čtyřech zastávkách, kterým měla být prokázána životaschopnost projektu a zjištěno přijetí nového dopravního prostředku ze strany občanů. Na zkušební úsek byla nasazena tramvaj zapůjčená z Madridu a během celých dvou let byla přeprava zcela bezplatná.

V dubnu 2009 bylo vytvořeno dočasné sdružení společností „Tranvía de Murcia“, které formovaly španělské podniky FCC a Comsa s podíly 60 %, resp. 40 %. Toto sdružení získalo koncesi na výstavbu a následný 40letý provoz tramvajového systému, který bude mít podobu hlavní trati, k níž se bude připojovat jedna větev. Nabídka sdružení „Tranvía de Murcia“ byla z těch, které byly městu předloženy, nejméně finančně náročná, jelikož sdružení požadovalo za realizaci systému (včetně dodávek vozidel) a jeho následný provoz „jen“ 264 milionů eur. Právě snaha o implementaci PPP (*Public-Private Partnership*) projektu se ale letos ukázala jako osudná…

Dne 27. května 2011 byla první ze čtyř plánovaných tratí Estadio Nueva Condomina – Universidad de Murcia otevřena a spolu s ní i její větev. Na hlavní trati začala působit linka č. 1, která začíná u fotbalového stadionu Nueva Condomina pro 31 tisíc diváků otevřeného roku 2006 a umístěného na severní hranici Murcie (viz mapku vpravo). Odtud tramvaje jedou směrem na jih kolem ne příliš obydlených oblastí a různých podnikových provozů, až se dostávají do souvislé městské zástavby. K hranici historického centra se tramvaje jen přiblíží, ale do jeho hloubi vůbec nepokračují, jelikož se stáčejí na severozápad, až dorazí k Murcijské univerzitě (*Universidad de Murcia*), u jejíhož rozsáhlého kampusu se dvě koleje hlavní trati rozcházejí a vytvářejí kolem kampusu okruh. Takto se tramvaje otáčejí a jedou zase zpět.

Již vzpomínaná větev lemuje severozápadní linii Murcie a je obsluhována linkou L. Počátek větve (i linky L) je na zastávce umístěné v blízkosti zoologické zahrady „Terra Natura“, cca 0,5 km před kampusem Murcijské univerzity, a konec pak u Katolické univerzity San Antonio (*Universidad Católica San Antonio*), která se nachází na západě města. Podél větve je ale zástavba poměrně řídká, nicméně se očekává, že se oblast postupně zastaví, byť zřejmě opět spíše nízkou zástavbou.

Celková délka murcijské tramvajové sítě o rozchodu 1 435 mm a napětí 750 V DC činí od doby otevření 18 km a k dispozici je cestujícím 28 zastávek. Vozovna je umístěna u konečné Estadio Nueva Condomina a zaujímá rozlohu zhruba 25 tisíc m². Do provozu zasahuje 11 vozů Alstom Citadis 302. Plány na zřízení dalších tří tratí existují a jsou pro ně zpracovány i některé nezbytné studie, jenže do cesty se staví nedostatek financí. Ten se staví do cesty i plánu na zřízení často diskutované případné odbočky z dnešní trati obsluhované linkou č. 1 směrem k železniční stanici, jež leží jižně od centra.



Zastávka Plaza Circular


tdm
tranvía de murcia
160
Tranvía
de Murcia
Tranvía
de Murcia


tdm
Tranvía



Studená sprcha

Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) je kontrolním orgánem hospodářsko-finanční správy státního veřejného sektoru a spadá pod centrální ministerstvo financí. Tento rok IGAE připsala Murcii k jejímu konsolidovaného zadlužení ve výši zhruba 140 mil. eur i 173 mil. eur, které coby ztráty nakupilo za nedlouhá léta provozu tramvaje konsorcium, které ji provozuje. Toto rozhodnutí bylo současně posvěceno španělskou centrální bankou (Banco de España) a dále nezávislým orgánem zvaným Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF). Murcii tím vzrostlo zadlužení na 316 mil. eur. Tímto krokem shůry se Murcia zařadila po bok Barcelony, která původně jako jediná ze španělských měst majících více než 300 tisíc obyvatel nedokázala v roce 2016 snížit své dluhové zatížení. Citelný důsledek je ale jiný, a sice ten, že zvýšení zadlužení nad hranici 75 %, což se v případě Murcie stalo, jelikož původní míra byla něco málo přes 40 %, vyžaduje od města vyhotovení hospodářsko-finančního plánu, který musí být zastupitelstvem města a následně centrálním ministerstvem financí schválen, a znemožňuje další zadlužování města bez souhlasu centrální moci.

Zástupci murcijské radnice podali v červnu t. r. proti tomuto dle jejich názoru absurdnímu rozhodnutí protest, jelikož se dle nich jedná o dluh koncesovaného konsorcia a nikoli města. IGAE nicméně měla za to, že stavba byla financována z veřejných rozpočtů, a proto nakupené ztráty zařadila do zadlužení města. Ostatně v rámci vysoutěženého kontraktu musí město ročně provoz tramvaje dotovat zhruba 11 miliony eur, přesto se konsorcium nachází v červených číslech, ze kterých se už nemá jak dostat. Konsorcium v podstatě jen vyhrálo kontrakt, tramvaj postavilo, ale nikdy nevydělávalo. Provoz tramvaje je totiž nákladný, plus je třeba ještě připočíst některé úvěry,

které byly vyjednány v době výstavby (například hypotéka na pozemek, kde se nachází vozovna). Dle mínění opozice se nemůže provoz vyplatit už proto, že síť neobsluhuje klíčová místa ve městě, ale jen rozvojové oblasti ve vybraných částech města, obchodní centra a uváděná linka L pak v podstatě slouží jen studentům privátní katolické univerzity.

Proč ministerský orgán rozhodl tak, jak rozhodl, není dosud zcela jasné a z hlediska hájení veřejných rozpočtů pochopitelné. Jedná se o velmi nebezpečný krok, protože pokud konsorcium, které tramvaj provozuje, zkrachuje, bude muset nyní dluh za tramvaj uhradit město, protože mu byl státním orgánem připsán. Vůbec celá zakázka je považována za neprůhlednou (informace jsou publikovány kusé bez větších podrobností), a třebaže počínání státních úředníků hodlá nynější vedení Murcie napadat, dokud to bude možné, část opozice přisoudila nárůst zadlužení *„velkým faraonským stavbám“*, které v minulosti realizovala Lidová strana, což je jedna z hlavních španělských politických stran, jejíž zástupci jsou v čele Murcijského regionu i murcijské radnice dlouhodobě přítomni a sedí tam dodnes (někteří z nich už ale museli kvůli podezření z korupce odstoupit). Tak jako tak byl zatím odpor murcijské radnice marný, výše zmíněný vynucený hospodářsko-finanční plán na období 2017/2018 už město stihlo vypracovat, zastupitelstvo jej 27. července 2017 přijalo a v srpnu t. r. centrální ministerstvo financí schválilo, čímž se zároveň vyhovělo žádosti Murcie o úvěr ve výši 25,5 milionů eur na investiční akce.

Bude zajímavé sledovat, jak nakonec celý příběh s murcijskou tramvají dopadne. Podobných podezřelých investičních akcí, které vyústily ve finanční fiasko, se ve Španělsku zejména v předkrizových letech podařilo rozjet hned několik, za všechny jmenujme tramvaj ve městě Vélez-Málaga, či letiště v Castellónu, Ciudad Realu či právě Murcii.

A jaké je tedy poučení z Murcie? Při PPP projektech lépe zvážit důsledky, které může uzavření smlouvy se soukromým subjektem mít, jelikož náhlý vzrůst zadlužení města v důsledku nepředvídatelného chování státní moci, ale i třeba kvůli změnám účetních zákonů (na které se státní moc v tomto případě také měla odkazovat), může mít další nepříznivé následky (zhoršení ratingu, nárůst nákladů na obsluhu dluhu aj.).



Murcijská trať v okolí centra města na snímcích z roku 2011


tdm
tranvía de murcia
152
Tranvía
de Murcia
Tranvía
de Murcia


tdm
Tranvía
de Murcia
152
Tranvía
de Murcia


20


amoonal
RENTAL


20




amoonal
RENTAL


Tranvía




tdm
tdm
Tranvia
ATENCION TRANVIA


Tranvía


tdm


tdm
tdm
Tranvia
ATENCION TRANVIA


tdm


tdm


tdm
163
Tranvía
Tranvía


tdm




tdm
163
Tranvía
Tranvía


4 AÑOS EN MURCIA
ATENCIÓN TRANVÍA




Allianz


4 AÑOS EN MURCIA
ATENCIÓN TRANVÍA


Allianz
Vehículos Nuevos


Allianz




Allianz
Vehículos Nuevos



Text a foto: Vít Hinčica

Url: Když se tramvajový provoz stane pro město noční můrou