

# Lehké metro v Granadě se nedaří otevřít

25.08 2017 12:23, Redakce, Nezařazené

Ve španělské Granadě začali roku 2007 stavět lehké metro, nečekali ovšem, že se jim stavba poněkud protáhne. To ale není vše. První dodané vozidlo CAF typu Urbos 3 se sice po areálu místní vozovny a blízkém okolí projelo už na počátku roku 2013, jenže uběhlo několik let a dnes se po předchozích nenaplněných slibech už nikdo neodvažuje říci, kdy začne nový systém – reprezentovaný jedinou vybudovanou tratí o délce necelých 16 km a obsluhující nejen Granadu, ale i přilehlé obce Albolote, Maracena a Armilla – konečně sloužit veřejnosti.

**Stavíme!**

Před vypuknutím světové hospodářské krize byla Andaluská junta (*Junta de Andalucía*) mezi institucemi zajišťujícími samosprávu jednotlivých autonomních společenství Španělska v oblasti budování tramvajových systémů a systémů lehkého metra široko daleko nejpilnější, realizace tolika projektů jako v Andalusii totiž nikde jinde ve Španělsku nebyla nastartována. Nicméně celková bilance Andaluské junty není úplně příznivá: na jedné straně zde máme fungující systémy v Seville (tramvaj + lehké metro) a Málaze (lehké metro) a na druhé straně fiasko v podobě prodělečného systému ve městě Vélez-Málaga (v provozu mezi léty 2006–2012) a nezahájeného provozu v Jaénu. Jako plus určitě zatím nelze vnímat ani stavbu dvou systémů, ve kterých také figurují tramvajová vozidla a jejichž realizace se doslova táhla jako kočka za ocas, přičemž se je zatím nedaří otevřít. Jeden z těchto dvou systémů má těžiště v Cádizu a ten druhý v Granadě, do které také nyní zamíříme.

Granada má nyní okolo 235 tisíc obyvatel a je proslulá nejen svými památkami, ale třeba i nedalekým lyžařským rezortem v pohoří Sierra Nevada. V minulosti již v Granadě tramvaje jezdily a nejednalo se o žádný symbolický provoz, protože kromě městské sítě (1904–1971) o rozchodu 1 000 mm a délce ca 100 km byla provozována i 24 km dlouhá meziměstská trať (1925–1974) o rozchodu 750 mm do právě zmíněného pohoří. Místní tramvaje přitom převážely nejen cestující, ale i zboží, a umožnily rozvoj především zdejšího cukrovarnictví. Granada byla předposledním španělským městem, ze kterého tramvaje zmizely, a sice se v něm udržely do roku 1974, kdy už svět poznamenala první ropná krize; déle odolávala už jen Zaragoza, kde tramvaje vozily cestující až do lednových dnů roku 1976.

**Nový systém**

Současný systém nachází počátky v roce 1998, kdy Andaluská junta s Granadou společně prezentovaly projekt na návrat tramvají, jenž si bral inspiraci z moderního nantského provozu

otevřeného roku 1985. V roce 2004 pak byla vypracována studie, která porovnávala čtyři možná trasování prozatím jediné předpokládané trati lehkého metra, přičemž jako vítězné vyšlo to, které počítalo s vedením trati napříč celým městem s využitím bulváru Camino de Ronda a které částečně kopírovalo projekt z roku 1998. Jenže bulvár Camino de Ronda se později stal jablkem sváru mezi Andaluskou juntou a radnicí Granady, které se nemohly dohodnout, jak bude zóna přiléhající k této ulici s příchodem lehkého metra urbanizována, a tak se zde práce rozběhly s nemalým zpožděním, které však nebylo jediné.

Granadské lehké metro se začalo budovat dne 20. srpna 2007 a počítalo se s tím, že bude zprovozněno roku 2010. Jenže ani v srpnu 2017 jím pravidelní cestující nejezdí. K roku 2010 nebyla rozestavěna ani polovina trati. Kromě politických půtek a byrokracie stály v cestě finance, které na stavbu částečně podzemní trati citelně chyběly. A tak se data otevření postupně posouvala…

Až roku 2013 se po areálu vozovny a manipulační trati, která vozovnu napojuje na hlavní trať (a to v blízkosti zastávky Cerrillo Maracena), rozjelo první z dodaných vozidel. Rovných 15 923 m dlouhou, částečně jednokolejnou trať s 26 zastávkami, z toho třemi podzemními, ale tramvaje poprvé projely celou až v únoru tohoto roku. Dne 21. března 2017 měly začít zkoušky s cestujícími, kteří by se po nějakou dobu přepravovali bezplatně. Nicméně granadská radnice byla od tohoto kroku jedním z orgánů státní správy odrazována s poukazem na to, aby nedošlo ke stejné situaci jako v Jaénu, kdy si autobusoví dopravci úspěšně stěžovali na nekalou soutěž. Nicméně k danému datu stejně žádní cestující do vozidel nastupovat nezačali.

Od počátku se totiž zkoušky potýkají s celou řadou problémů, přičemž tím prvním je nemožnost naplnit plánovanou průměrnou cestovní rychlost okolo 30 km/h, která je kritická proto, aby lehké metro bylo pro cestující dostatečně atraktivní. Dráha je sice vedena na odděleném tělese a na okrajových úsecích se předpokládá provozní rychlost až 80 km/h, nicméně na úrovňových křízeních (ale i mimo ně), kterých není zrovna málo (57), se musí drážní vozidla vypořádávat s okolním uličním provozem, což vedlo dosud k desítkám kolizí s automobily i chodci, a proto se při zkouškách navyšuje provozní rychlost jen nepatrně a momentálně se průměrná hodnota vyšplhala sotva na 15 km/h. Problémy ovšem přetrvávají i přes současné nasazení vyššího počtu tramvají, protože někteří místní jakoby nechtěli přivyknout tomu, že tramvaj jede po předem dané trase a nemůže nikam uhýbat. Preference na křižovatkách přitom začala být intenzivně řešena až se zpožděním.

Letos rovněž vypukl skandál ve věci personálu. Jak se ukázalo, nabíráni bylo často lidé bez jakékoli relevantní zkušenosti, a to nejen na pozici řidiče, což pak vedlo k dalším incidentům, které tito generovali a dosud ještě občas generují. Důvod se pochopitelně našel, a sice ten, že většina nabraného personálu má plat, který ve Španělsku sotva stačí na obživu, a to zhruba 600 eur (cca 16 tisíc Kč), tudíž kvalifikovanější personál by musel být odměňován mnohem více. Někteří z přijatých zaměstnanců ale přesto od nové práce utekli, například kvůli opakovaným přesčasům, další pak byli bez udání důvodu odmítnuti i přes to, že už byli vyrozuměni o tom, že budou přijati. Toto však komplikuje zaškolení dostatečného počtu pracovníků, a tedy brzký start provozu. Není ani překvapením, že se nemůže zaměstnancům nabídnout adekvátní plat, lehké metro totiž zatím stálo 558 milionů eur (cca 15 mld. Kč), z toho 130 milionů eur v podobě dodatečné půjčky od Evropské investiční banky z roku 2012 a 262 milionů eur v podobě mimořádné dotace z fondů Evropské unie datované rokem 2015, a zkoušky vozidel stojí v průměru více než 10 eur/ujetý km, přičemž provozní příjmy se nadále rovnají nule.

Situace je tedy nyní taková, že po opakovaných slibech ve věci data zprovoznění systému, které se nikdy nenaplnily (posledním slibovaným termínem byl konec července t. r.), se již Andaluská junta

s granadskou radnicí rozhodly mlčet a nikdo si netroufá jasně uvést, kdy se tramvaje, které měly v prvních letech provozu přepravovat okolo 11 milionů pasažérů ročně, do pravidelného provozu dostanou. Toto přešlapování ovšem vyvolává ostré reakce u politické opozice, která zejména poslední vývoj považuje za skandální a neustálé se odvolávání na nutnost dostatečného zajištění bezpečnosti a na další faktory znemožňující brzké načetí komerčního provozu pokládá za neschopnost a nekompetenci stávajících činovníků, kteří nejsou s to udělat rozhodný krok vpřed. K tomu ještě dodejme, že již dříve se v lokálních médiích citovaly pesimistické názory, které v zásadě pravily, že pokud někdy lehké metro začne v Granadě jezdit, pak to, stejně jako třeba v Jaénu, nebude na dlouhou dobu.

**Vozový park**

Závěrem jenom pár slov k vozovému parku. V počtu 15 ks dodaná vozidla CAF Urbos 3 vzešla z výběrového řízení konaného již v letech 2009–2010 a jsou vybavena systémem ACR (Acumulador de Carga Rápida; doslova „akumulátor s rychlým nabíjením“), který jim umožňuje omezený pohyb i mimo trolejové vedení. Tramvaje mají délku zhruba 32 m a jsou uzpůsobeny pro pohodlnou přepravu cca 200 cestujících. Cena celé flotily, která má zázemí ve vozovně o rozloze 59 tis. m2 ležící mezi zastávkami Maracena a Cerrillo Maracena a schopné poskytnout útočiště až 33 tramvajím Urbos 3, činila 43,9 mil. eur.

*Text: Vít Hinčica*

Url: Lehké metro v Granadě se nedaří otevřít