

Tramvaje v Riu v ohrožení. Po pouhých třech letech provozu

17.07 2019 16:04, Redakce, Nezařazené

S velkou pompou bylo v roce 2016 oznamováno zahájení provozu tramvají v brazilském městě Rio de Janeiro. Provoz měl zpočátku poněkud symbolický charakter, protože od 5. 6. 2016 jezdily na trase ve značně okleštěném intervalu pouze dva vozy, avšak první etapa byla nakonec dokončena ještě před začátkem letních olympijských her a už od 12. 7. 2016 se jezdilo na takřka celé délce trasy linky číslo 1 (v provozu bylo 16 z 18 zastávek). Síť se navíc dále rozšiřovala.

Vedle linky číslo 1 byla v průběhu roku 2017 uvedena do provozu také linka číslo 2, a to včetně 350 m dlouhého tunelu. V prosinci 2018 byla dokončena také trasa linky číslo 3 (fakticky jde o spojovací úsek mezi již existujícími tratěmi), její uvedení do provozu ale zabránily některé námitky obyvatel, které se prozatím nepodařilo vypořádat. Po otevření linky číslo 3 by měla být tramvajová síť kompletní v souladu s původním plánem.

Pro provoz na síti slouží tramvaje Alstom Citadis 402 o délce 44 m, kterých bylo z Francie dodáno celkem 32, přičemž vozidla nevyužívají trolejového vedení, ale spodního přívodu proudu, případně jízdu na superkondenzátory (což samo o sobě stavbu tramvají výrazně prodražilo). Podle původních úvah měly tramvaje převzít zhruba 60 % výkonů autobusových linek a vést ke snížení automobilového provozu až o 15 %. Tato čísla se ale prozatím ukázala jako nereálná, a to i proto, že k avizovanému omezení autobusové dopravy došlo jen v minimálním rozsahu. Odhad 260.000 cestujících denně je naplněn méně než z jedné třetiny. Tramvajemi denně cestuje jen okolo 80.000 pasažérů, přičemž po otevření třetí linky se očekává nárůst na 150.000 pasažérů (což je ale stále výrazně za očekáváními).

Jelikož tramvajový provoz byl pojat jako projekt PPP, tedy s výraznou participací soukromého sektoru, je zřejmé, že soukromník se musí potýkat s výraznými ztrátami z jízdného. A tyto ztráty chce v souladu se smlouvou s městem vymáhat právě po něm. Nejde přitom o zanedbatelnou sumu. Město by mělo zaplatit firmám sdruženým v konsorciu VLT Carioca (provozovatel tramvají) 140 mil. brazilských realů, což je zhruba 841 mil. Kč. V konsorciu VLT Carioca jsou rovným podílem 24,4 % zastoupeny čtyři společnosti (CCR, Invepar, Odebrecht Transport a RioPar), menší zbytkové podíly drží společnosti BRT a RATP Dev. Firma CCR, jež patří v celé Jižní Americe mezi největší společnosti zabývající se provozem infrastruktury, avizuje, že by byla ochotna odkoupit podíly ostatních společníků, avšak pouze za předpokladu, že dojde konečně ke slibované úpravě linkového vedení autobusů.

Město, které není z vymáhání peněz ze strany konsorcia nijak nadšeno, namísto úpravy linkového vedení autobusů podrobuje zkoumání kontrakt s konsorciem, neboť do doplácení ztrát z provozu se mu pochopitelně příliš nechce. Provozovatel se ale s městem příliš nemazlí a dal mu už nůž na krk. Pokud nedojde k doplacení ztráty, hrozí VLT Carioca tím, že provoz tramvají jednoduše zastaví.

Libor Hinčica

Url: Tramvaje v Riu v ohrožení. Po pouhých třech letech provozu