

První tramvaj pro Cochabambu dorazila na místo

17.09 2019 07:35, Redakce, Nezařazené

Dne 10. 9. 2019 dorazila do bolivijského města Cochabamba první z celkem 12 tramvají Stadler Metelica určených pro místní nový tramvajový provoz, který bude sestávat z celkem tří linek o celkové délce více než 40 km. Tyto linky byly označeny barvami, a sice zelenou, žlutou a červenou. Každá z linek má svou vlastní trať.

Stavba nového systému začala slavnostně dne 17. srpna 2017 za přítomnosti prezidenta Eva Moralese. Zakázku vyhrálo účelově založené konsorcium Asociación Accidental Tunari, v jehož čele stála španělská společnost JOCA, která se sdružila se švýcarským podnikem Molinari Rail. Jistě není bez zajímavosti, že se o zakázku ucházeli i Češi, kteří v roce 2015 na místě jednali s nejvyšším vedením země. Uvádí se, že o zakázku měly zájem podniky MRK, PSJ, IKP Consulting Engineers, Czechoslovak Export Ltd. a Škoda Transportation, o první jmenované společnosti ale nelze dohledat žádné bližší informace.

Konsorcium Asociación Accidental Tunari bylo jediným z uchazečů, který svou nabídkou splnil představy zadavatele. Získalo tak kontrakt v hodnotě zhruba 450 mil. USD (přes 10,5 mld. Kč). Dne 26. února 2018 zadalo konsorcium zakázku na výrobu tuctu 33m tramvají švýcarskému Stadleru, který je začal ještě loni vyrábět ve svém minském závodě. Rychlé rozjetí výroby vozů bylo možné díky tomu, že se využilo modelu Stadler Metelica pro petrohradský projekt Čižik. Došlo sice k určitým úpravám, jinak jsou si ale vozy pro obě města velmi podobné.

Jelikož vítězné konsorcium není expertem na všechny součásti tramvajového systému, muselo nejen tramvaje, ale i celou řadu prací a dodávek zadávat externím subjektům. Například zabezpečovací a sdělovací zařízení dodávají švýcarské firmy Bär Bahnsicherung a ErvoCom. Stejně tak v Bolívii chybí kvalitní montážní technika, načež bylo některé stroje nutné dovézt až z Evropy. Například byly ze španělské Extremadury přivezeny dva padesátimetrové stavební jeřáby Pingon.

V současnosti jsou rozestavěny všechny tři tratě, přičemž nejpokročilejší jsou práce na zelené a červené lince, přičemž na druhé uvedené se již v srpnu 2019 začala instalovat trolej. Zelená linka měla mít podle původního záměru délku 27,37 km. Vede z centra města z místa bývalé hlavní vlakové stanice San Antonio na západ do přilehlých obcí a poté se stáčí na jih, až dorazí na konečnou v obci Suticollo. Její součástí je například cca 150m estakáda nad záplavovým územím. Červená linka vede ze stanice San Antonio na jihovýchod, k zemědělské fakultě místní univerzity, a má mít délku 5,26 km. Zaujme hned ve svém počátečním úseku velkým mostem přes třídu 6 de agosto. Trať pro žlutou linku o předpokládané délce 7,74 km začíná v západní části centra, kde navazuje na linku červenou,

a vede směrem na severovýchod na konečnou El Castillo, která se nachází za kopcem. Tato trať byla rozestavěna teprve nedávno a představuje značné problémy, jelikož má lemovat řeku Rocha, přičemž její koryto má být na některých místech upraveno tak, aby po jedné jeho straně mohla tramvaj jezdit. Korytem sice obvykle teče poměrně málo vody, nicméně z hlediska možných záplav po zimě se jedná dle místních odborníků o velké riziko. Dále má být vykáceno několik stovek stromů, což naráží na odpor obyvatel, jelikož v místním suchém klimatu se zeleni příliš nedaří. Dá se ovšem očekávat náhradní výsadba.

Projekt se ovšem potýkal s určitou kritikou již dříve, protože zatímco smlouva byla podepsána, na řadě míst nebylo vůbec vyřešeno, kudy trať povede, a tato nejistota kvůli žluté lince ještě zcela nezmizela, byť už se nedají žádné větší úpravy předpokládat. K dispozici každopádně nebyly dlouhou dobu téměř žádné oficiální informace, jež by síť představily detailněji. Ve skutečnosti tak bude celková délka sítě jiná, než se původně (40,37 km) uvádělo, a sice má být asi o dva km větší (momentálně se uvádí 42,17 km), a dále se oproti původním předpokladům navýšil i počet zastávek. Ve výhledu je přitom rozšíření tratě červené linky dále na jih.

Další kritika se spustila na podobu tratí, které budou řešeny jako jednokolejné s výhybnami. Cílem tohoto řešení bylo pochopitelně ušetřit, a dvoukolejné úseky tak budou zřejmě jen při příjezdu do hlavní stanice, kde se setkávají červená a zelená linka. A jelikož vozy jsou jen tříčlánkové, panují obavy, že nebude systém kapacitně stačit. Veřejnosti, zejména té odborné, se dále nelíbila oficiální a následně mediální propaganda, která nový prostředek označila za vlak, ačkoli objednána byla tramvajová vozidla. Ostatně celý projekt byl nazván jako “Můj vlak” (*Mi Tren*). Po dvou letech od zahájení stavby ovšem představitelé různých institucí uvádějí, že se skutečně jedná o tramvaj a slovo vlak bylo použito pro to, aby tramvaj u místních nepůsobila zastarale a ti by pak kladli vůči ní větší odpor. Jako tramvajový vidí projekt i konsorcium, které zakázku vyhrálo. Nicméně bolivijské ministerstvo veřejných prací, služeb a bydlení nadále trvá na tom, že se jedná o vlak.

Nové tramvaje by měly začít ve městě jezdit v srpnu 2020, kdy se očekává dokončení všech tří tratí. Denně by měly převážet okolo 70 tisíc cestujících.

Ačkoli tramvaje v Cochabambě jezdily už v minulosti (v letech 1902 až 1948), pro město se bude i tak jednat o revoluci, jelikož tramvaj povede ke zlepšení podoby řady ulic, z nichž některé jsou dosud prašné. Na celé síti se ovšem budou téměř výhradně nacházet úrovňová křížení, a tak bude jen otázkou času, kdy dojde k nehodě. Nové tramvaje sice mohou jezdit až 80km rychlostí, očekává se ovšem, že zpočátku budou jezdit rychlostí max. 40 km/h. S ohledem na vysokou hustotu zastávek se však nedá větší využití vyšších rychlostí očekávat.

Na každou z linek mají být nasazena právě čtyři vozidla, což ovšem znamená, že na zelené trati by při hypotetické nulové záloze a velmi krátké době obratů bylo možné zavést přinejlepším půlhodinový interval (cestovní doba v jednom směru má být 56 minut), zatímco na červené lince a žluté lince by bylo možné zavést kratší intervaly – cestovní doba na červené lince bude 16 minut v jednom směru a na žluté lince 28 minut. Nicméně v praxi bude zřejmě nějaké vozidlo stát odstavené coby záloha, nebo se bude nacházet alespoň na údržbě, takže skutečné intervaly budou zřejmě delší.

Tramvaj v Cochabambě, která má momentálně okolo 630 tisíc obyvatel, a přilehlém okolí (tratě zasahují do pěti dalších obcí) je na bolivijské poměry unikátní projekt. V Cochabambě sice jezdí už 20 let lanovka na východně od centra ležící vrchol San Pedro se sochou Cristo de la Concordia, ale

v celé zemi se toho v oblasti drážní MHD jinak mnoho neděje. Kromě neustále se rozrůstající lanovkové pavučiny v La Pazu tak cochabambský *vlak* přitahuje zájem odborníků nejen z amerického kontinentu, ale i ze zámoří.

Text: Vít Hinčica

Url: [První tramvaj pro Cochabambu dorazila na místo]